



Kongevegen over Filefjell

Forprosjektet - et mulighetsstudie



Statens vegvesen

Utgiver: Statens vegvesen i samarbeid med Sogn og Fjordane fylkeskommune, Oppland fylkeskommune, Lærdal kommune, Vang kommune, Valdres Natur- og Kulturpark og Valdresmusea

Forfatter: Tine Eikehaug og Jan Adriansen, Statens vegvesen

Kart: Jonas Håland Johannesen, Statens vegvesen

Layout: Grafisk senter, Jorunn Geelmuyden Ebbestad Brun

Trykking: Kai Hansen trykkeri, Stavanger

Forsidefoto: Hanne Johnsrud, Statens vegvesen, Stiftsdelesteinen på Filefjell tegnet av Reinholdt Fredrik Boll (1825-1897), trolig midt på 1800-tallet. Kopi: Valdresmusea, Postrytteren på Filefjell av Wilhelm Maximilian Carpelan, ca 1822. Fra plansjeverket «*Voyage pittoresque aux Alpes norvégiennes*».

Baksidefoto: Statens vegvesen

Dato: Mai 2011

Et samarbeidsprosjekt mellom:



Oppland
fylkeskommune



Sogn og Fjordane
fylkeskommune



Statens vegvesen



Lærdal
kommune

Valdresmusea as



Vang
kommune



VALDRES
natur- og kulturpark

Ny ferdsel på gammel veg

Kongevegen over Filefjell er den eldste kjørbare vegen mellom øst og vest. Den ble bygd i 1790-årene, og etter hvert erstattet av flere generasjoner kjøreveg, hvorav E16 er den siste. Vegene ligger delvis parallelt og delvis oppå hverandre, men fortsatt er store deler av den gamle Kongevegen intakt. Det var på Kongevegen at delegater fra Vestlandet reiste over fjellet til Eidsvoll våren 1814. En av dem skrev dagbok underveis, med malende beskrivelser av dagliglivet i 1814.

Formålet med dette forprosjektet har vært todelt. For det første å kartlegge hva som finnes igjen av den nasjonalt viktige Kongevegen over Filefjell fra 1793, på strekningen fra Lærdal i Sogn og Fjordane til Vang i Oppland. På den annen side å vurdere konkret hva istandsetting og tilrettelegging av Kongevegen vil bety av muligheter og utfordringer, med ønske om å etablere en sammenhengende turveg fra Lærdal til Vang.

Forprosjektet har vist at Kongevegen har potensial til å bli et stort trekkplaster både for turistsatsningen og for lokale brukere langs hele strekningen mellom Lærdalsøyri og Øye i Vang. Den vil kunne gi flotte kultur- og naturopplevelser, være en styrke for friluftsliv og for bærekraftig reiselivsutvikling. Forprosjektet har vist at tilstanden for den gamle Kongevegen er dårlig, og at murer er i ferd med å bli ødelagt av gjengroing. Det haster å redde dette viktige kulturminnet. Samtidig har forprosjektet også vist at det er mulig å legge til rette for ny bruk av Kongevegen som turveg. Det har vært stor interesse fra media for prosjektet, noe som også førte til besøk fra utlandet.

Aktørene i dette samarbeidsprosjektet – Oppland fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune,



(Foto Knut Opeide)

Vang kommune, Lærdal kommune, Valdres Natur- og kulturpark, Valdresmusea, samt Statens vegvesen – har alle lange tradisjoner for å ta vare på veghistoriske kulturminner.

Registreringsarbeidet i forprosjektet har vært et pionerprosjekt hvor vi har testet ut en metodikk lånt fra Sveits, som er et foregangsland i arbeidet med å kartlegge historiske vegger. I arbeidet med forprosjektet er det registrert over åtte mil veg, samlet informasjon fra lokale kilder og tatt mange fotografier. Resultatet av dette arbeidet er økt forståelse for Kongevegen som kulturminne.

For å utvikle prosjektet videre, er det nødvendig å fortsette det gode samarbeidet mellom ulike samfunnsaktører og private. Det er behov for involvering fra reiseliv, kommuner, fylkeskommuner og stat på begge sider av fjellet til en felles innsats for Kongevegen.

På vegne av samarbeidspartene i forprosjektet:

Terje Moe Gustavsen, vegdirektør



Galdane. (foto Jan Adriansen).

Innhold

1	Sammendrag	7
2	Forprosjektet	11
2.1	Bakgrunn for forprosjektet	11
2.2	Formålet med prosjektet	13
2.3	Hva er Kongevegen i dag?	13
2.4	Hva har skjedd i forprosjektet?	14
3	Den historiske Kongevegen	19
3.1	Fra allfarveger til kjørbart hovedveinett	23
3.2	Kongevegene i Norge	25
3.3	Opptakten til Den Bergenske Kongeveg	26
3.4	Generalvegmeister Hammer og generalvegintendant Anker	28
3.5	Kongevegen bygges	31
3.6	Forordninger og instruksjoner om vegarbeidet	33
3.7	Opplysningstid og ny vegbyggingsideologi	35
3.8	Hvordan er Kongevegen bygget?	36
3.9	«Oparbeidet og istandsat»	38
3.10	Kongevegen i kunsten og som del av nasjonens dannelse	40
3.11	Linjal og bøttehankprinsipp - etterpåklokskapen	44
4	Eierforhold og ansvar	47
4.1	Bruksrett og eierforhold	47
4.2	Vernestatus og forvaltningsansvar	49
5	Kongevegen i dag	51
5.1	Bevaring og tiltak	52
5.2	Geografisk gjennomgang	63
5.3	Registreringsmetodikken – Et pilotprosjekt bygget på sveitsiske erfaringer	80
6	Turvegen Kongevegen	81
6.1	Nytt liv til gammel ferdselsveg	81
6.2	Kongevegen som samfunnsressurs	82
6.3	Muligheter og utfordringer	89
6.4	Formidling	116
6.5	Kongeveglogo – turvegens kvalitetsmerke	122
6.6	Attraksjoner langs vegen	122
7	Vegen videre	125
7.1	Organisering av et hovedprosjekt	125
7.2	Finansiering	128
7.3	Fremdrift	139
7.4	Forslag til etappevise delprosjekt	144
8	Kilder	152
8.1	Litteratur	152
8.2	Nettsteder	157
8.3	Informanter	158
8.4	Andre kilder	158
9	Vedlegg	159
9.1	Mediedekning under forprosjektet 2010	159
9.2	Samarbeidsavtalen	160



PARTI IMELLESM VINDHELEEN OG GALLERNE.

Kongevegen forbi husmannsplassen Lofthus på Kvame i Lærdal, blir kalt Øygardsvegen. Skiltet til høyre fortalte om vejen videre for de reisende. (I Christian Tønsbergs *Norge fremstillet i Tegninger*, 1848).

1 Sammen drag

Som den første offentlig bygde kjøreveg mellom øst og vest sto Den Bergenske Kongeveg ferdig på slutten av 1700-tallet. Vegen fikk stor betydning for ferdsele mellom landsdelene, og har opp gjennom tidene gjennomgått mange omlegginger og utbedringer for alltid å leve opp til endrede samfunnsbehov. I dag ser vi nok en gang store endringer av hovedferdselsvegen over Filefjell – som nå har fått navnet E16.

Kongevegprosjektet er et resultat av mange aktører sitt ønske om å ivareta, formidle og bruke den nasjonalt viktige ferdshistorien over Filefjell. Forprosjektet har bestått av flere samarbeidsparter; Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune, Vang kommune, Lærdal kommune, Valdresmusea og Valdres natur- og kulturpark. Rent konkret har forprosjektets mandat vært å avklare og rapportere hva istandsetting og tilrettelegging av Kongevegen over Filefjell, fra Lærdalsøyri i Lærdal i Sogn til Øye i Vang i Oppland, vil bety av muligheter og utfordringer. Til sammen 8 mil av Kongevegstraseen er undersøkt. I tillegg har man i forprosjektet hatt et

stort fokus på å legge til rette for et eventuelt hovedprosjekt, for eksempel gjennom bruk av media, og ved samtaler og møter med fremtidige brukere og aktører langs vegen. Denne forprosjektrapporten er først og fremst ment som et arbeidsredskap i et videre hovedprosjekt. Det er derfor lagt vekt på argumentasjon og bakgrunnsstoff.

Registreringsteknisk har forprosjektet vært et pilotprosjekt i Norge, ved at det er prøvd ut en ny registreringsmetodikk basert på en anerkjent sveitsisk modell, omarbeidet og tilrettelagt for norske forhold. Forprosjektet har kartlagt alle eksisterende biter av Kongevegen, små som store, innenfor undersøkelsesområdet. Dokumentasjonen gir både kunnskap om vegens tilstand, og hva slags tiltak som eventuelt trengs for å sette den i stand.

Forprosjektet har hatt to hovedmål. For det første å registrere Kongevegen rent fysisk. For det andre å undersøke hvilke muligheter man har til å lage en 8 mil lang turveg – Turvegen Kongevegen – for henholdsvis vandrere og for syklister, mellom Lærdalsøyri og Øye.





På 1200 meters høyde over Filefjell. (Foto Hanne Johnsrud)

I planprosessene til E16-utbyggingen er det lagt ned mye arbeid i å tilrettelegge for bevaring og fremtidig bruk av Kongevegen. Først og fremst ved at man så langt det har vært mulig legger E16 utenom Kongevegen. Der deler av Kongevegen mangler, for eksempel fordi den ligger under eksisterende E16, har man tilstrebet å få til parallelle løsninger med ny gang- og sykkelveg, eller stisystem for å koble sammen bitene.

Tilstanden

Resultatene av registreringene i 2010 var ganske entydige: Forfallet på Kongevegen har kommet langt, og om man ikke snart setter inn ressurser, går store deler av kulturminnet tapt. Samtidig viser registreringene at det ennå er gode muligheter for å reversere denne utviklingen. Men vi er ute i 12. time!

Mens vegen var i bruk hadde man en kontinuerlig skjøtsel og et fortløpende vedlikehold langs hele Kongevegen. I dag er dessverre naturen i ferd med å ta over. Og problemet ser ut til å være stadig akselererende!!

Fritt voksende vegetasjon gjør Kongevegen vanskelig framkommelig, og opplevelsen ved å gå den blir forringet. Men følgeskadene er ofte ennå verre. Gror dreneringsgrøfter igjen finner vannet nye veger – vegbanen vaskes bort og stikkrenner kollapser. Trenger trerøtter inn i vegkroppen, sprenges vegmurene. Som en dominoeffekt kan dette få hele vegpartier til å rase ut.

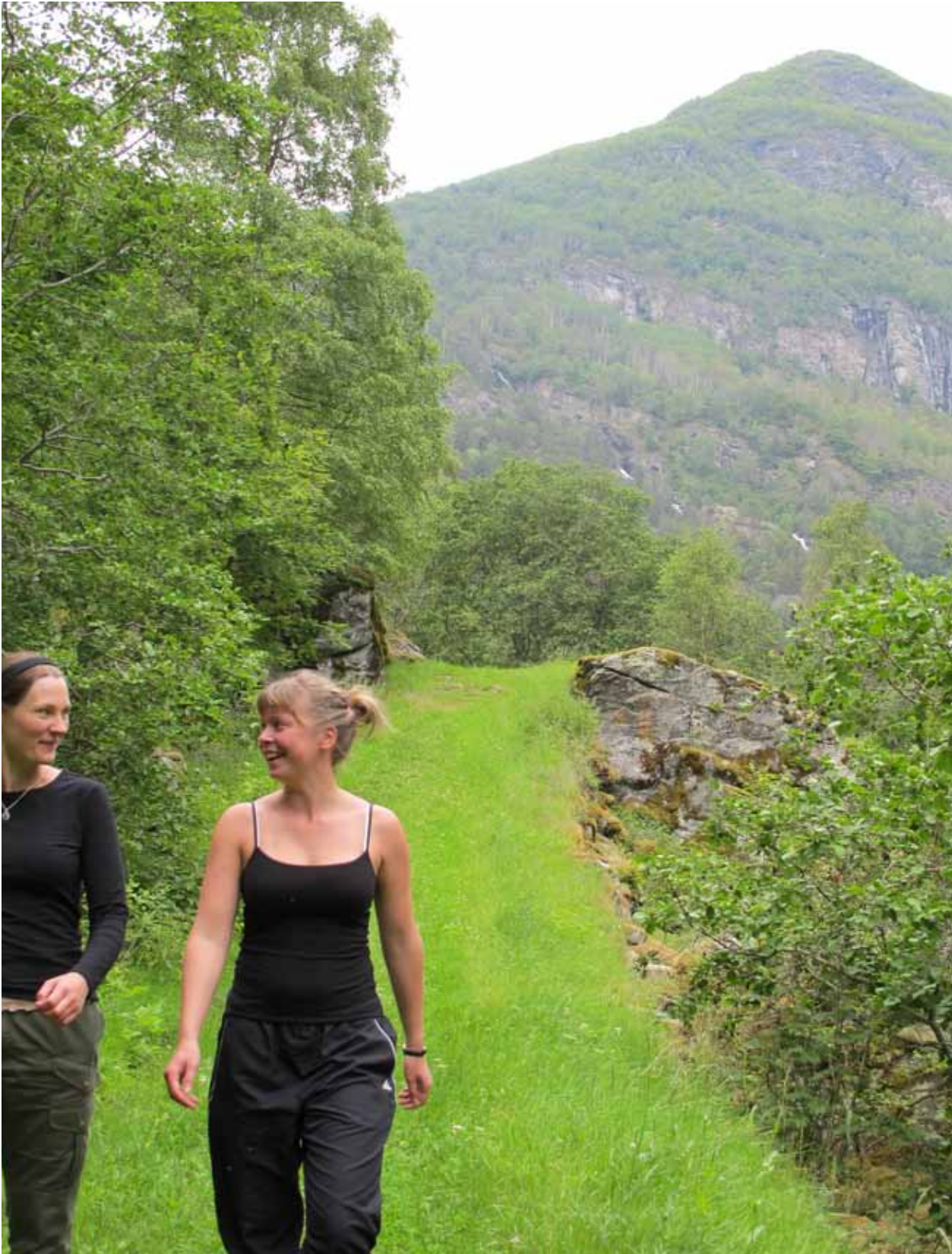
Tidens tann tærer også på Kongevegen. Manglende skjøtsel og vedlikehold fører til at enkelte vegmurer sakte, men sikkert, sklir ut og til slutt ramler ned. Ras som treffer vegen blir ikke ryddet, og flomskader blir ikke reparert.

Midt oppi det hele har vi fått en ny type utfordring; motorisert ferdsel på en vegbane som er konstruert for hest og kjerre. Kombinert med store svakheter i vegkroppen er det ikke bare til stor skade for kulturminnet, men også direkte farlig å kjøre med tunge kjøretøy på Kongevegen.

Kongevegen er et nasjonal viktig kulturminne og bør bevares også for framtiden slik at både vi og senere generasjoner kan ha glede av den. For å klare dette må forfallet stoppes. Dernest må allerede oppståtte skader repareres, og til slutt må tapte element tilbakeføres ved restaurering. I etterkant må Kongevegen sikres riktig, forebyggende pleie.

Kongevegen som ressurs

Kulturminnet Kongevegen er en verdifull ressurs for lokalsamfunnet, både med fine turmuligheter og som trekkplaster i turismesammenheng. Men vegen har også helt klart et stort potensial til å løftes frem og bli en større samfunnsressurs enn i dag. Å gjenskape eller revitalisere hele ferdselsruten mellom Lærdalsøyri og Øye vil gi store posi-



På tur ned Hammarbakken i Galdane. (Foto Jan Adriansen)

tive verdier tilbake til samfunnet, og kan være en brekkstang for lokal og regional utvikling.

Kombinasjonen av fysisk aktivitet, kultur- og naturopplevelser og miljøforandring, øker livskvaliteten og styrker folkehelsen. Det er en kilde til glede, livsutfoldelse og positive mestringsopplevelser. En satsing på Turvegen Kongevegen er å satse langsiktig på områdets egenart, og vil komme både kulturminnet, folkehelsen og lokalsamfunnet til gode.

Internasjonalt er vandring i dag den største naturbaserte reiselivsaktiviteten, med sykling som en god nummer to, og regnes for å være det feltet med størst utviklingspotensial innenfor aktivitetsreiser, naturturisme og tematurisme. Stadig flere turister søker destinasjoner som tilbyr autentiske opplevelser, inspirasjon og samspill med natur-en og lokal kultur. Bruk av historiske ferdselsår-er som vandreruter er et sterkt økende fenomen i Europa, og flere og flere turister etterspør denne type opplevelse.

Kongevegen over Filefjell inneholder akkurat de egenskapene som skal til for å tilfredsstille dette turistfragmentet. Her er det potensial for opplevelser som innbefatter både natur, aktivitet og kultur. Og samtidig vil man kunne få mye tilbake i form av økt fokus innen lokal bærekraftig utvikling.



(Foto Terje Rakke/Nordic Life AS/Fjord Norge)

Vegen videre

Ut fra resultatene fra forprosjektet kan vi slå fast at det er grunnlag og stor interesse for å gå videre med et hovedprosjekt. Kapittel 7 er prosjektgruppens forslag til videreføring av Kongevegprosjektet. Det innebærer en organiseringsmodell hvor den fysiske tilretteleggingen og reiselivsutviklingen er de to viktigste komponentene. En rekke aktører er involvert både i forhold til utvikling av prosjektet og finansiering. Lokal interesse og engasjement er essensielt for at prosjektet skal bli vellykket.

Det foreslås en prosjektperiode på ti år før man i 2020 har et 100 prosent selvgående Turvegen Kongevegenprosjekt og en ferdig restaurert Kongeveg. Men allerede til 2014-sesongen bør man ha etablert et godt nok turvegopplegg – både fysisk og reiselivsmessig – til at Turvegen Kongevegen kan fungere overfor publikum.

Kongevegprosjektet er relativt kompleks og satt sammen av mange faktorer. Slikt som finansiering, prioriteringer, politiske vedtak og liknende vil komme til ulik tid utover i prosjektperioden. Det er derfor nødvendig at det fremover satses i ulike trinn og faser. 12 forslag til etappevise delprosjekt som man kan starte med tidlig i prosessen, er derfor lansert bakerst i rapporten.



Kongevegen er en viktig del av vår samferdselshistorie og er et kulturminne med stor nasjonal verdi. Vegen er også en verdifull ressurs for lokalsamfunnet. Her et vakket parti fra Borlo bygdetun. (Foto Arnulf Østerdal)

2 Forprosjektet

2.1 Bakgrunn for forprosjektet

E16 over Filefjell er i dag under utbedring og skal etter planen være ferdig utbygd i 2016. I planarbeidet, og i vedtatte reguleringsplaner for E16, er det tatt flere hensyn til at Kongevegen skal bevares som et kulturminne og kunne brukes som en sammenhengende turveg. Både som del av etatens sektoransvar for vegminner og også som del av satsningen på helse, friluftsliv, og myke trafikanter.

Planarbeidet har involvert engasjerte aktører både på østsiden og vestsiden av Filefjell, og i 2009 ble det avholdt et møte med deltakere fra Statens vegvesen, Oppland- og Sogn og Fjordane

fylkeskommune, samt Lærdal- og Vang kommune, med Kongevegen som tema. Det ble diskutert muligheten for å få i stand et forprosjekt for å avklare muligheten for en sammenhengende turveg, og hva dette eventuelt vil kreve av istandsetting og tilrettelegging.

På møtet ble det nedsatt en arbeidsgruppe som fikk i oppdrag å lage et utkast til et mulig forprosjekt. Arbeidet ble koordinert av Liv Marit Rui (SVV Vegdirektoratet), Espen Finstad (Oppland fylkeskommune) og Jan Adriansen (SVV Region vest). Arbeidsgruppen utarbeidet en prosjektplan til et forprosjekt og en samarbeidsavtale mellom relevante aktører høsten 2009. Samarbeidsavtalen ligger vedlagt bakerst i rapporten.

Arbeidsgruppen foreslo også at Statens vegvesen som sektoransvarlig for vegminner skulle bidra med en million kroner (summen ble senere økt til 1,3 millioner) til gjennomføringen av forprosjektet, og at samarbeidspartnerne hver skulle bidra med 40 000 kroner i form av faglig bistand, møtedeltagelse osv. Disse midlene skulle gå til å lønne en prosjektleder, samt to studenter til registreringsarbeid sommeren 2010. I januar 2010 ble det bestemt at forprosjektet skulle inngå som en del av det store vegutbedringsprosjektet E16 Filefjell. E16 er den foreløpig siste generasjonen ferdselsåre over Filefjell, og Statens vegvesen vurderte det som del av sitt samfunnsansvar å legge til rette for Kongevegens forprosjekt på denne måten.

Organisering

Forprosjektet til Kongevegprosjektet har vært organisert i tre formelle grupper:

1) **Styringsgruppen** har hatt det overordnede og formelle ansvaret for Kongevegprosjektet. Godkjenner fremdriftsplan og økonomi.

Styringsgruppen har bestått av:

Oddvin Ylvisaker, prosjektleder for E16 Filefjell, Statens vegvesen (leder styringsgruppen)
Dagfinn Claudius, fylkeskonservator, Oppland fylkeskommune
Ingebjørg Erikstad, fylkesdirektør, Sogn og Fjordane fylkeskommune
Katharina Sparstad, Valdres natur- og kulturpark
Jon Eggen, skule- og kultursjef, Vang kommune
Bernt Arild Grytten (frem til 26/6-2010), rådmann, Lærdal kommune
Alf Olsen Jr., (fra 1/7-2010), rådmann, Lærdal kommune

2) **Prosjektgruppen** er en faggruppe som har bidratt med ideer, fysisk hjelp og har utformet Kongevegprosjektet undervegs. Prosjektgruppen

har avholdt fire møter i 2010. Prosjektgruppen har bestått av:

Tine Eikehaug, Statens vegvesen, prosjektleder
Jan Adriansen, Statens vegvesen, Region vest
Liv Marit Rui, Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Nils Nonås, Statens vegvesen, Region vest
Pål Brandtzæg, Statens vegvesen, Region øst
Jon Eggen, Vang kommune
Jahn Børe Jahnsen, Valdresmusea
Katharina Sparstad, Valdres natur- og kulturpark
Kåre Hovland, Lærdal kommune
Ine Nyseth, Lærdal kommune
Espen Finstad, Oppland fylkeskommune
Knut Åland, Sogn og Fjordane fylkeskommune

Etter hvert i prosessen har Pilotkommune i bærekraftig reiselivsutvikling, Lærdal, ved prosjektleder Helene Maristuen, kommet med i arbeidet. Men de har ikke formelt vært en del av prosjektgruppen.

Norsk vegmuseum, ved Cathrine Thorstensen, er holdt løpende orientert om prosjektet via møtereferat, e-postkorrespondanse og liknende. Men har ikke deltatt aktivt i prosjektgruppen.

3) **Arbeidsgruppen** har tatt seg av daglige spørsmål i prosjektet, forberedt møter og liknende. Den har bestått av:

Tine Eikehaug, Statens vegvesen, prosjektleder
Jan Adriansen, Statens vegvesen, Region vest
Liv Marit Rui, Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Espen Finstad, Oppland fylkeskommune



Prosjektgruppa på Borlo bygdetun. (Foto Dagfinn Hegg-Lunde)



Å bruke kulturarven for å fremme fysisk aktivitet kommer også kulturminnet til gode. Parti ved Borgund. (Foto Jan Adriansen)

2.2 Formålet med prosjektet

Flere delstrekninger av Kongevegen over Filefjell har lenge vært i bruk som turveger. Er det mulig, med utgangspunkt i det som finnes igjen av Kongevegen, å knytte disse sammen slik at man kan gå sammenhengende mellom Øye i Valdres, over Filefjell og ned til Lærdalsøyri i Sogn?

Prosjektets visjon er å bruke Kongeveien til å etablere en sammenhengende turveg fra Lærdal til Vang. Veien skal inngå i reiselivssatsingen på begge sider av fjellet, samtidig som en får dokumentert, tilrettelagt, bevart og vedlikeholdt et vei-historisk kulturminne av nasjonal verdi. Bruk av veien skal fremme fysisk aktivitet ved istandsetting og bruk av kulturarven. Deler av strekningen

skal være tilgjengelig for rullestolbrukere.

Forprosjektets mandat er å avklare og rapportere konkret hva istandsetting og tilrettelegging av Kongevegen over Filefjell, fra Lærdal i Sogn til Vang i Oppland, vil bety av muligheter og utfordringer, slik prosjektbeskrivelsen redegjør for.

Registreringsteknisk har forprosjektet vært et pilotprosjekt i Norge ved at det er prøvd ut en ny registreringsmetodikk vi har lånt fra Sveits. Denne har vi omarbeidet og tilrettelagt for vårt formål.

2.3 Hva er Kongevegen i dag?

Den Bergenske Kongeveg ble bygget på slutten av 1700-tallet, og strekningen over Filefjell, mel-

lom Vang og Lærdal, stod ferdig i 1793. I løpet av første halvdel av 1800-tallet startet man opp med flere store omlegginger og utbedringer av vegen. Det samme ble gjort på begynnelsen av 1900-tallet, og etter 1960-årene, da bilen ble allemannseie. I dag ser vi igjen store utbedringer og omlegginger av vegen over Filefjell – som nå har fått navnet E16 (se utfyllende om Kongevegen i kapittel 2 Den historiske Kongevegen).

I den **fysiske kartleggingen** har vi i Kongevegprosjektet valgt å registrere traseen til den opprinnelige Kongevegen (1793-vegen). Der hvor utbedringene fra 1800-tallet samsvarer med Kongevegtraseen, har vi valgt å definere dette også som Kongevegen. For selv om man etter vegloven i 1824 gikk bort fra «Kongeveg»-begrepet og erstattet det med «Hovedvei», var det samme vegen man snakket om. Men senere utbedringer i samme trasé – for eksempel E16 – regnes som en ny veg. Disse er, naturlig nok, radikalt forskjellige fra Kongevegen. Kongevegen har da som regel kun linjeføringen igjen i slike parseller. Det samme gjelder på steder hvor Kongevegen er helt borte på grunn av ny arealbruk – for eksempel ved nydyrking. Disse linjeføringene er registrert for å sikre en helhetlig dokumentasjon av hele traseen til Kongevegen.

En trasé kan ha verneverdi og betydning selv om det opprinnelige vegfarete er borte eller gjemt under asfalt og pukk. Landskapsrommet er det samme, og det å dokumentere den opprinnelige linjeføringen setter løse vegbiter inn i en meningsfull sammenheng.

Men det er ikke alle steder vi har greid å kartfeste hele traseen sikkert, rett og slett fordi alle spor i dag er borte, og vi i forprosjektet ikke har funnet dokumentasjon på hvor vegen har gått. For eksempel enkelte parti mellom Lundskeivi og Øvre Ljosne hvor vi ut fra kartet kan gjette hvor vegen må ha passert. Og mellom Kyrkjestølen og Nystuen, hvor har vi to ulike linjeføringalternativ.

Vi har med andre ord registrert den fysiske Kongevegen, og – der vegen er borte, Kongevegens trasé.

Når vi derimot snakker om **Turvegen Kongevegen** – mener vi en fremtidig sammenhengende turveg basert på Kongevegen. Da tar vi utgangspunkt i den historiske Kongevegen, men knytter sammen vegbiter slik det vil være mest hensiktsmessig for turbrukeren. Slik at vi lager en vandreveg – og en alternativ sykkelrute – alle de 8 milene mellom Lærdalsøyri og Øye.

Sideveger, rundturer og parallelle veger regnes ikke som selve Turvegen Kongevegen, men kan godt inngå som delprosjekt av et fremtidig Kongevegprosjekt.

2.4 Hva har skjedd i forprosjektet?

Fysisk registrering av Kongevegen

I løpet av sommeren og høsten 2010 ble Kongevegen mellom Lærdalsøyri og Øye registrert. Til sammen har fem personer – tre studenter, Diana Ekren, Silja Jansdottir Jermstad og Hanne Johnsrud, samt Tine Eikehaug og Jan Adriansen fra prosjektgruppen – deltatt i registreringene. Registreringen skjedde etter modell fra veghistoriske registreringer i Sveits – tilpasset norske forhold. Dokumentasjonen gir kunnskap om hvilken tilstand vegen har, og hva slags tiltak som eventuelt trengs for å sette den i stand, samt at alle små og store vegbiter som er igjen av Kongevegen er kartlagt.

Arbeid opp mot planarbeidet til E16 Filefjell

I forbindelse med de store utbedringene og omleggingene av E16 over Filefjell blir Kongevegen både direkte og indirekte berørt flere steder. Tidligere utbygginger/utvidelser har fra før av ødelagt deler av Kongevegen. Dagens E16-utbygging er inndelt i flere mindre delprosjekt. Noen av disse startet opp planprosessen for mange år siden, andre holder på i dag, og noen har ikke kommet i gang ennå.



En strekning på 8 mil ble registrert og kartlagt. (Foto Hanne Johnsrud)

I planprosessene til E16-utbyggingen er det lagt ned ganske mye arbeid i å tilrettelegge for bevaring og fremtidig bruk av Kongevegen. Først og fremst ved at man, så langt det har vært mulig, legger E16 utenom Kongevegen. Der deler av Kongevegen mangler – for eksempel ved at den allerede ligger under eksisterende E16 – har man tilstrebet å få til parallelle løsninger med ny gang- og sykkelveg, eller stisystem for å koble sammen bitene. Dette er gjort både ut fra Statens vegvesen sitt sektoransvar for veghistoriske kulturminner, og også for ansvaret etaten har ovenfor myke trafikanter.

Et godt eksempel på dette er strekningen fra Honingane til Maristuen hvor Kongevegen har vært en viktig premiss under planleggingen av E16. Her blir manglende vegbiter koblet sammen. Her har også Lærdal kommune gjort en stor jobb med å få gjenreist gamle Honning Bru slik at det blir mulig å få en flott rundtur på historiske veger. Andre eksempler på at Turvegen Kongevegen blir

tatt hensyn til i vegplanleggingen er den store rasvollen like nordøst for husmannsplassen Sloane mellom Bjørkum og Ljøsne, hvor det skal lages en tursti langs foten, samt vegen forbi Borloshagen, hvor det skal tilrettelegges for sti over den nye tunnelmunningen.

I E16-prosjekt som ikke har kommet langt i planleggingen, vil man fra prosjektgruppens side følge opp vernet av Kongevegen og tilpassingen til en fremtidig turveg. Så blir det opp til Statens vegvesen å følge opp gode intensjoner og planer i utbyggingsfasene.

Totalt sett gjør dette at Kongevegen som turveg har bedre fremtidsmuligheter enn før man startet opp med ny E16-utbygging.

Formidling – kommunikasjonsplan og media

Det er i forprosjektet brukt en del tid og ressurser på å skape interesse for prosjektet og å legge



Vegplanleggere på synfaring i Øye. (Foto Jan Adriansen)

til rette for et videre hovedprosjekt. Både ved å snakke med folk, holde foredrag og bruke media som formidlingsaktør. Dette har blitt sett på som et viktig arbeid for at et eventuelt hovedprosjekt lettere skal kunne bli en realitet.

I organisasjonen til Statens vegvesen har Kongevegprosjektet formelt vært organisert under utbyggingsprosjektet E16 Filefjell, som disponerer en egen kommunikasjonsrådgiver – Heidi Ravnestad. Hun har sammen med prosjektleder Tine Eikehaug laget en kommunikasjonsplan for hvordan forprosjektet til Kongevegprosjektet skulle presenteres utad.

Denne har vært svært vellykket, og Kongevegprosjektet har vakt stor interesse i media. Blant annet er det kommet flere artikler både i aviser og på nettsteder, og prosjektet har flere ganger blitt tatt opp i radio. Som en følge av dette har vi fått henvendelser om Kongevegprosjektet fra mange hold. For eksempel fra en vandreforening i Spania og fra Trafikverket i Sverige. En oversikt over mediedekningen ligger som vedlegg bakerst i rapporten.



Journalist Odd Helge Brugrand lager artikkel om Kongevegprosjektet. (Foto Jan Adriansen)

Kongevegprosjektet sett frå eit reiselivsperspektiv

Av Helene Maristuen, prosjektleiar, Pilotkommune i berekraftig reiselivsutvikling

Lærdal – den grøne kommunen – midt mellom aust og vest, midt mellom Oslo og Bergen, har alltid hatt reiselivs- trafikk. På Maristuen er det dokumentert skysstasjonsverksemd tilbake til 1300-talet. Lærdalsmarknaden – der vestlendingar møtte hallingar og valdrisar for å bytte varer – har røter attende til 1537. I 1850 kom dei engelske lordane for å fiska laks i den etterkvart verdskjende Lærdalselvi, og ein reknar dette som «starten» på nyare tids reiseliv. I dag kjem vandrarar og syklistar som vil oppleve fantastisk natur, krydra med kulturhistorie og små og store kulturelle hendingar.

Lokaliseringa og vegane er det som har bidrege til denne reiselivstrafikken, pluss den storslåtte naturen, sjølvsgat.

Lærdal har i dag om lag hundre tusen gjestedøgn i perioden 1. mai til 30. september. Kommunen har store attrak- sjonar, som Borgund Stavkyrkje og Norsk Villakssenter/Sogn Kunstsenter, med 20–35 000 gjester årleg.

I 2008 blei Lærdal plukka ut som ein av fire norske pilotkommunar innan berekraftig reiselivsutvikling. Dei inn- går i eit treårig prosjekt under Innovasjon Norge, som varar frå 2010 til 2013. Ei berekraftig reiselivsutvikling er tufta på 10 prinsipp som Innovasjon Norge har definert utifrå FN sine 12 prinsipp, og det er også desse som ligg til grunn for utviklinga i Lærdal. Dei tre hovudbolkane i berekraftprosjektet er; bevaring av natur og kultur, styrking av sosiale verdiar og økonomisk overlevingsevne.

Nokre stikkord for ei berekraf- tig reiselivsutvikling er; å få fram det lokal særpreget, kulturhis- toria, stoltheita og identiteten til innbygarane, bruke lokale leve- randørar i størst mogleg grad, mil- jøsertifiserte bedrifter og arrange- ment, sikre økonomien osv.

Kongevegsprosjektet, som skal tilby sykkel- og vandreveg frå Vang i Valdres til Gamle Lærdals- øyri, er eit framifrå berekraftig prosjekt. Konseptet vert ein fysisk raud tråd gjennom heile området, som dei fleste reiselivsprodusentar og opplevingstilbydarar kan slutte seg til – noko som vil gje stor over- risslingseffekt i både Lærdal og Vang.



Vandrere på vakre Lærdalsøyri. (Foto Terje Rakke/Nordic Life AS/Fjord Norge)

I tillegg vil ein kunne nå ut til sers mange segment då ein her kan leggje til rette for mange ulike nivå. Til dømes kan dei som vil trene, sykle heile biten på ein dag. Medan dei som berre vil ha «soft hike», som til dømes mange amerikanske grupper, kan tykje det er perfekt å gå Vindhellavegen på 30 minutt. For dei som vil nyte naturen- og kulturminna, kan ein legge inn fleire overnattingar med avstikkarar. Frå eit reiselivsperspektiv ser ein eit sers stort potensial i Kongevegprosjektet. Og med si rike kulturhistorie og praktfulle byggverk, som til dømes Vindhella og Seltåsen, er eg viss på at Kongevegen vil bli eit fyrtårn i norsk reiseliv på nivå med, eller høgre enn den kjende Rallarvegen langs Bergensbanen. Ein har i dag usikre tal frå bruken av Kongevegen. Det kan derfor vere både



Vindhellavegen er den mest besøkte av de historiske vegene. (Foto Jan Adriansen)

freistande og naturleg å samanlikne med utviklinga ein har hatt på Rallarvegen. Turistkontoret i Flåm fortel at ein der har om lag 10 000–15 000 syklistar i året!

Kongevegprosjektet kjem òg i ei tid då turistar og tilreisande etterspør vandring meir og meir, og det er den mest populære aktiviteten i naturen i dag. Med alle sine kulturelle og naturgjevne opplevingar undervegs, vil ein med Kongevegprosjektet oppfylle dei viktigaste kriteria ein moderne turist etterspør!

Berekraftprosjektet freistar å lage testpakker i 2011 for å byrje teste ut produktet Turistvegen Kongevegen, og ein vil mellom anna freiste å kople på Norwegian Centre of Expertise Fjord Norway i dette. NCE Fjord Norway har dessutan vandring som eit av satsingsområda sine. Vidare er også Berekraftprosjektet del av eit anna forskingsprosjekt (EU prosjekt) som går på skilting og tilrettelegging, gps og mobilbruk. Det vil vere naturleg å kople på Kongevegprosjektet her for å møte framtidens turgåarar og syklistar på ein innovativ måte.

Underteikna har samarbeid både med Høgskulen i Sogndal og Universitetet i Stavanger, og kunne svært gjerne tenke seg å få skrive ei eller fleire masteroppgåver kring Kongevegsprosjektet. Både når det gjeld konseptutvikling og overrisslingseffekt med meir. Dette blir lyst ut hausten 2011 på begge stader.



Vegen over Filefjell nevnes flere ganger i sagaene. Blant annet dro konger som Halvdan Svarte, Harald Hårfagre, Olav den hellige og Kong Sverre denne veg. Den dag i dag lever mange sagn knyttet til Hellig-Olavs kristningsferd i området. (Illustrasjon av Erik Werenskiöld: «Olavs menn gikk seks rasters veg om natta». Fra Snorre Sturlasons kongesagaer, «Stormutgaven», 1899).

3 Den historiske Kongevegen

Da Stortinget i 1992 sluttet seg til Samferdselsdepartementet sitt forslag om at stamvegen mellom Oslo og Bergen skulle gå over Filefjell, besluttet de også å holde fram en ferdselstradisjon med lange røtter. Over dette fjellpasset finner man flere generasjoner veger; þjoðgata eller allmannavegen, Den Bergenske Postveg, Den Bergenske Kongeveg, Den Bergenske hovedvei, den første riksvegen og nå Europavegen E16; alle følger de det samme landskapet – opp og ned de samme dalstrøk og fjell. Det er ikke mulig å si når den første ferdselen over Filefjell ble etablert. Men en rekke spor helt tilbake fra steinalderen viser at mennesker har ferdet her og brukt fjellet i flere tusen år. Høyst sannsynlig var

det alt i jernalderen, med fast bosetning i området, etablert en fast ferdselsveg over Filefjell. Vegen forbandt de indre østlandsbygder med Vestlandet, fjorden og havet. Ferdselen er et synlig uttrykk for lang tid med økonomisk samkvem og kulturelt felleskap mellom bygdene og landsdelene.

Men også samfunnspolitisk har ruten over Filefjell vært viktig. Den er både den korteste strekningen mellom Østlandet og Vestlandet, og den lavestliggende og minst værharde fjellovergangen. Alt i middelalderen var dette den mest brukte vegen mellom de to landsdelene (Nielsen 1876 og Steen 1929:211).

Filefjell anno år 1000

Av fylkesarkeolog Espen Finstad, Oppland fylkeskommune¹

Det var hans første tur over fjellet. Det var høst og tåka lå tungt over Vestlandsfjorden hvor han bodde. Han skulle bli med faren og morbroren til Filefjell for å hente jern. Mye hadde han hørt om ferdene dit. De gamle fortalte sagn om at vejen over fjellet var like gammel som gudene selv. Han gledet seg til turen.

Han var lett til beins og i sine beste år. De la fort dagsmarsjer bak seg. En dag de stoppet for å hvile kom faren bort til han. - Der, sa han. – Ser du all røyken i lia der borte? Kullbrenning, konstaterte han.

De var snart fremme. Den siste biten ned til østenden av Otrøvatn gikk fort. Det var flere stuer rundt vannet. Selv skulle de overnatte sammen med kullbrennerne ved et sted som ble kalt for Raude Sandadn. Det var blitt mørkt da de kom i hus. Ilden lyste fra en åpen åre. På sovebrisker langs veggen lå det flere karer og sov. De luktet stramt av svette og røyk.

Han våknet tidlig neste morgen. Nattetåka begynte å lette og fjellet badet snart i sol. Finere plass hadde han aldri sett. Tørt og fint med utsyn over vannet. Raude Sandadn, stedet han hadde hørt så mye spennende om, nå var han her. Navnet forsto han godt. Vannet i bekken var rødt av myrmalm.

De brukte dagen på å snakke med folk om nytt og gammelt. Noen kom østfra, andre sørfra. Her var menn som kunne sine fag. De ferskeste fikk de tyngste jobbene med spade og øks. De mer erfarne drev med kullbrenning. Ikke for varmt, da gikk dagens arbeid opp i røyk. Passe varmt, passe mye luft, bjørka skulle brennes til kull. Og kull trengtes i massevis til blesternene. Og karene som styrte med ovnene var det noe magisk over. De stod i ledtog med gudene, sa folk. Å skape jern av malm, var som å føde liv. Ovnen var kvinnen, jernet var barnet og slagget var urent. Ingen måtte forstyrre denne guddommelige handlingen.

Alle hadde de samme mål. Gjøre myrmalm om til jern.

Jernet gjorde kongen og hans frender rike og ga arbeid til mange. De slapp å sulte nå. Fjellet gav av sin utømmelige rikdom. Vil det vare evig?



Utsikt mot Otrøvatn. (Akvarell av Marit Poulsen).

¹Tidligere publisert i Riksantikvarens nyhetsbrev *La Stå*, nr. 1 2005.

Som allmannaveg var vegen over Filefjell alt i førkristen tid regulert og beskyttet av Gulatingsloven (etablert før år 900), som omfavnet store deler av Vestlandet, samt Valdres og Hallingdal. Denne loven hadde en konserverende effekt på vegstellet; þjoðgata skulle ligge der den alltid hadde ligget fra gammel tid. Vegbredden skulle være lik lengden på et spyd (8 alen). Veglinjer kunne heller ikke stenges eller omlegges uten videre. Gikk vegen over innmark, kunne eieren føre den utenom hvis han selv besørget en like god veg som erstatning. De vegfarende derimot hadde ikke lov til å gå utenom etablert veg. Ferdslsruten skulle også være i så god stand at den kunne brukes året rundt. Mange steder kjenner vi til at det har vært én veg for ferdsel om sommeren, og én for ferdsel om vinteren. Noe det trolig også har vært på Filefjell.

De fem bestemmelsene i Gulatingsloven som omhandlet samferdsel ble i stor grad også videreført i Magnus Lagabøters Landslov av 1272, og bestemmelsene i denne loven gjaldt i grove trekk frem til Vegloven av 1824². Vegrett var alt i den eldste loven oppfattet som et samfunnsgode som private hensyn måtte vike for.

Etter de gamle lovene var det bøndene som hadde ansvar for vedlikeholdet av vegene. Tre ganger om året skulle de møtes, og i fellesskap arbeide på vegen. Første gang var før våronna, andre gangen i tiden mellom våronna og slåtten, og den siste gangen etter innhøstingen. Styresmaktene foretok inspeksjoner eller offentlig tilsyn med vegene, såkalte baugreid, hvor en kar til hest red midt i vegen med et 8 alen langt spyd på tvers. Kom det borti et tre eller noe annet innenfor denne rekkevidden, måtte bøndene betale bot. På mange måter kan vi si at de gamle lovene viet seg mer til tilsyn og vedlikehold av veger enn bygging av nye.



Å ri baugreid var i middelalderen styresmaktens måte å kontrollere at bestemmelsene om standard og vegbredde ble overholdt. (Illustrasjon Jon Opseth, Grafisk senter)

Det er grunn til å tro at trafikken over Filefjell økte utover i middelalderen, både som en følge av at folketallet steg, og også på grunn av politiske, økonomiske og religiøse forhold. Folk flest brukte vegen på reiser til de årvisse markedene, og for føring av varer. Men også for landets administrasjon var det viktig at vegen var fremkommelig. Kongene var stadig på flyttfot, det samme gjaldt hirden, sendebud, skatteoppkrevere og geistlige personer. Hadde man god nok tid kunne man riktignok reise langs kysten, men ville man fortere frem, dro man over fjellet (Steen 1929:212).

² Christian IV's Norske av 1604 og Christian V' Norske lov av 1687 hadde få nye bestemmelser og var i praksis bare en fornyelse av Landsloven. Den nye vegloven av 1824 kom med større endringer.

Selehus og fjellstover

At trafikken over Filefjell var stor, er nok en av forklaringene på at det i middelalderen ble opprettet overnattingssted, såkalt selehus, eller *salustofa*, på Maristuen. Å krysse høyfjellet kunne være både farlig og strabasios, og ikke sjelden hendte det at folk frøs i hjel eller forulykket på reisen. *Margaretastofa á Filefjelli*, som senere ble til Margarethastuen, så Maristova og Maristuen, er første gang nevnt i *Björgynjar Kálfskinn*³ i 1358. Selehuset var reist med støtte fra Munkeliv kloster, som hadde brukt 30 marker brent sølv på bygningen. Noe som var en anelig sum penger på den tiden. Men trolig må det ha vært selehus et sted på Filefjell lenge før 1300-tallet, ikke minst fordi vegegen var mye så mye brukt.

Ordningen med selehus er godt kjent fra sagalitteraturen. Selehus ble ofte reist langs øde vegeer og særlig på fjell- overganger, hvor reisende hadde behov for å søke ly om natten, eller mot uvær (Steen 1929:338). De eldste selehusene var reist av private og var helt enkle overnattingsbuer. Men senere gav både kongen og kirken sin beskyttelse til selehusene, som gikk over til å bli fjellstover med fastboende verter.

Historikeren Sverre Steen mener det er rimelig å tro at det eldste selehuset på Filefjell må ha stått nær St. Thomaskirken ved Kyrkjestølen (Steen 1929:339). Stavkirken ble bygget sent på 1100-tallet, men som Steen hevder, var det ikke uvanlig at kirker ble reist på allerede etablerte handels- og samlingssteder. Derfor mener Steen det er rimelig å tro at det må ha vært et selehus her lenge før kirken ble bygget. Sikkert er det at *Nystøga* - eller Nystuen - ble tatt i bruk som fjellstove på 1600-tallet. Men som navnet forteller må denne ha erstattet en eldre stove. På sørsiden av Otrøvatn ligger en tomt som kalles *Gamlestøga*. Grufulle sagn forteller om «Gamlestøgamannen» som stjal og drepte sine gjester. Noe årstall er ikke knyttet til sagnet. Kan et selehus på Gamlestøga ha overtatt etter selehuset på Kyrkjestølen? Kan hende etter Svartedauden? Arkeologiske undersøkelser og dypdykk i kilder vil kanskje gi noen svar på disse gåtene.



Handelsmenn ankommer selehuset ved St. Thomaskyrkja. Hver sommer var det stevne på Filefjell og tilreisende kom fra både Valdres og Sogn og enda lengre borte. Mye tyder på denne tradisjonen er eldre enn kirken, som ble bygget på slutten av 1100-tallet. (Illustrasjon av Arnold Thornam: "Farmenn fra Gausdal utenfor selehuset på Filefjell". I boka «Fra Rauma til Rhinen» av Theodor Caspari, 1933).

³ Björgynjar Kálfskinn, eller Bergens Kalvskinn, inneholder register over geistlig eiendom i Bergens bispedømme fra første halvdel av 1300-tallet.

3.1 Fra allfarveger til kjørbart hovedveinett

Etter Svartedauden og frem til ca 1600 ble det trolig ikke bygget noen nye veger i landet (Steen 1929:193). Økonomisk nedgangstid, et lavt folketall og liten grad av indre selvstyre må ta mye av skylden. Tidligere vegdirektør Paus hevdet at det var først i 1624 at den «egentlige» vegbyggingen i Norge begynte, og regner byggingen av kjørevegen mellom Kongsberg og Hokksund (den såkalte Sølvsveien) som selve startskuddet (Paus 1964:7).

Unionen med Danmark førte med seg et sterkt sentralstyrt maktapparat i København, og dermed også et annet ferdselsmønster enn i middelalderen. Behovet for nye og mer fremkommelige veger meldte seg i takt med behovet for et mer effektivt styre av de administrative enheter i Norge fra København. Men også fremveksten av nye næringer innenfor trelast og bergverk, samt opprettelsen av et norsk militærvesen og postvesen, førte til behov for endringer i samferdselssektoren.

Christian IV (1596-1648) var den første som hadde en visjon om et kjørbart hovedveinett i Norge. I 1643 undertegnet han en forordning om at alle allfarvegene i Norge skulle forbedres. Forordningen bestemte at vegene skulle gruses, planeres, og være ryddet for stein. Hver bonde fikk sitt bestemte vegstykke å vedlikeholde, og vedlikeholdsarbeidet måtte foregå hver vår og høst. Om våren skulle det være ferdig til Krossmesse 3. mai og om høsten til Mikkelmess 29. september (Hvattum 1993:39).

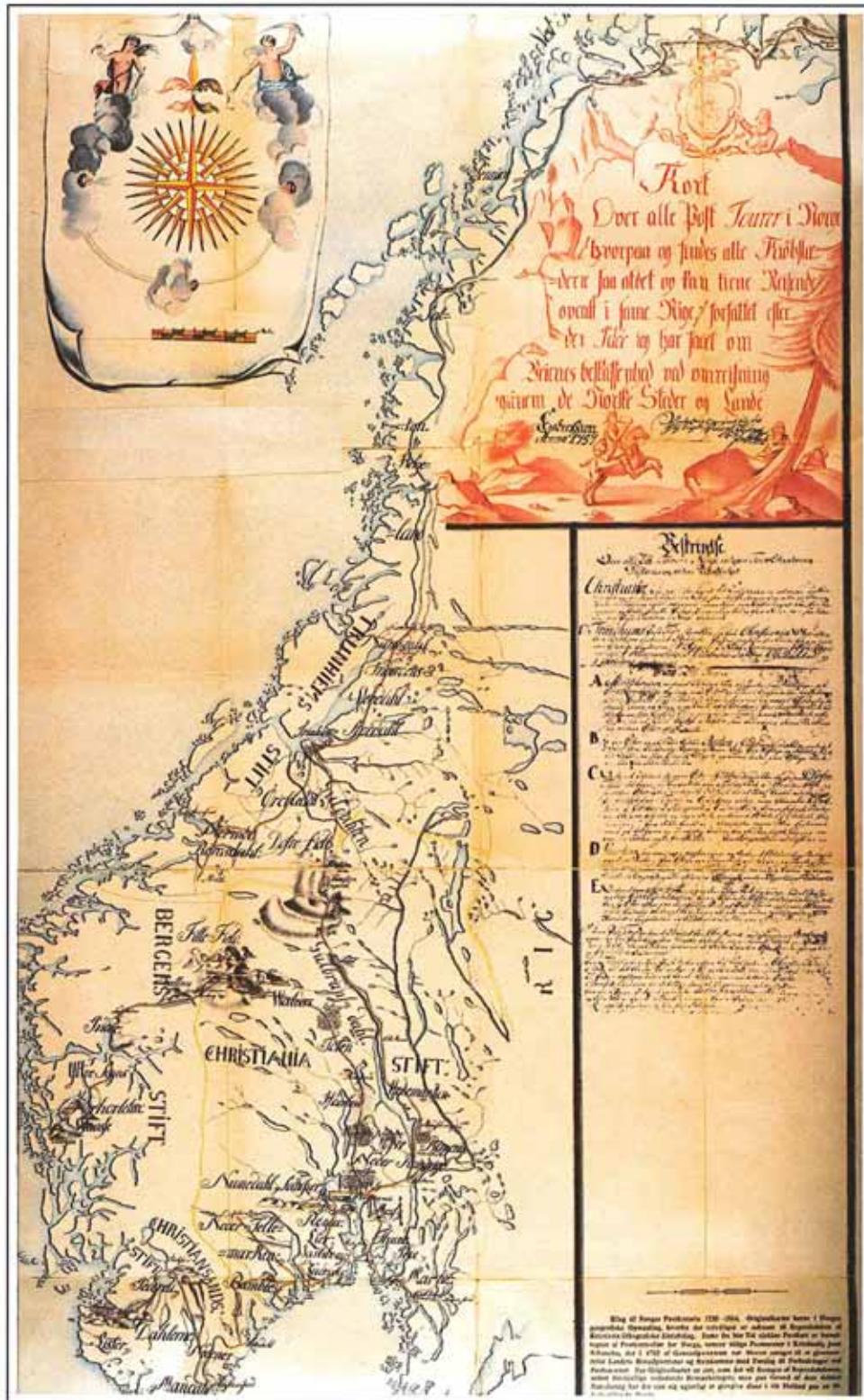
Innføringen av postvesenet i Norge i 1647 var nok den første store reformen i norsk samferdsels-historie. Med postvegene fikk man etablert et hovedveisystem for kommunikasjonen mellom stiftene i Norge og København. Christiania ble navet i det norske hovedveinettet med strekning-en mellom Christiania og København, via Svine-

sund, som viktigste rute. Bergensruten ble lagt om Valdres og Filefjell, og mest trolig fulgte den middelalderens þjoðgata eller rideveg. Den Bergenske Postvei var på vel 500 kilometer og delt inn i 40-50 postetapper (Bjørnland 2010:139).

Allerede fra starten ønsket postverket at posten skulle føres langs landevegen, men i 1647 var bare det bare 50 kilometer veg i Norge som var kjørbart med vogn (Bjørnland 2010:111). Posten ble derfor ført til hest av postryttere, og på enkelte strekninger, som på fjellovergangene om vinteren, måtte postføreren bruke ski og slede. Å forbedre postvegene slik at de kunne brukes med hest og vogn for å gjøre transporten mer effektiv, ble en viktig oppgave for statsmakten i årene fremover.

Med skyssloven av 1648 kom det også bestemmelser om at alle veger skulle merkes med skilt som viste hele og halve mil. I første omgang ble det hovedsaklig brukt trepæler, men fordi disse fort ble ødelagt av vær og vind, gikk man etter en tid over til heller å bruke merkeskilt laget av stein. Etter hvert ble det bestemt at man også skulle merke rodene langs veien.

For å lede arbeidet med vegstellet, opprettet kongen i 1665 to stillinger som generalvegmestre. En for det sønnafjelske (Stavanger- og Akershus stiftamt) og en for det nordenfjelske (Bergenshus- og Trondhjems stiftamt). Disse skulle føre tilsyn med vegene, samt å anlegge og vedlikeholde veger, bruer, havner og bygater. Men fordi embetene ble finansiert gjennom en egen vegmestertoll som var pålagt allmuen, fikk generalvegmestrene en vanskeligere oppgave med å utføre jobben enn ønsket. Også stiftsamtmennene var utfordrende å samarbeide med. De hadde også blitt pålagt oppgaver innenfor vegstellet, og ansvarsfordelingen mellom dem og generalvegmestrene var temmelig uklare (Hvattum 1993:39). Bøndene på sin side så ikke med blide øyne på alt gratisarbeidet de måtte utføre, og så heller ikke nytten av å oppgradere vegnettet.



Jens Schanches kart over postveiene i Norge fra 1757. I 1753 inspiserte han på vegne av myndighetene alle postruter i landet og kom med forslag til forbedringer av postgangen, som da var preget av sendrektighet og upålitelighet. Ruten med størst problemer var over Filefjell. (Kort over alle Post Tourer i Norge. Jens Schanche, Kiøbenhavn, 1757).

Generalvegmestrene var stort sett offiserer med høyere militær bakgrunn. Noe som kan forklares med at det på den tiden var kun gjennom offisersutdanningen man fikk kunnskap som var tjenlig for å lede vegarbeid, og da særlig for bruarbeidet. «Ingeniøroffiserene» hadde både den tekniske og teoretiske bakgrunnen for å inneha stillinger innenfor vegstellet.

En del rideveger ble bygget om til kjøreveger i årene 1643-1760. Men til tross for kongelige forordninger og ulike reformer, gikk arbeidet med å utbedre vegene sent, ikke minst på grunn av krig og ufredsår. Først i siste halvdel av 1700-tallet ble Christian IVs visjon om et kjørbart hovedveinett i Norge realisert. De nye vegene, som i stor grad var en utbedring av eksisterende hovedferdselsårer (postvegene), kalte man kongeveger, og disse lå under kongens (statens) forvaltning. De ble de første norske veger laget for kjøring med hest og vogn.

3.2 Kongevegene i Norge

Byggingen av kongevegene i Norge kan deles i to perioder: Den tidligste fra ca 1624 til 1765, den siste fra ca 1765 til 1824. Kongevegene fra den siste perioden, som Kongevegen over Filefjell, ble bygget etter nye prinsipper for vegbygging, og i denne perioden skjer det også en gradvis profesjonalisering av arbeidet.

Selve betegnelsen Kongeveg brukes om de kjørbare hovedveiene laget etter den dansk-norske lovgivningen, og var i første rekke knyttet til danske forhold. Der laget man veger kun til bruk for kongen selv og hans embetsmenn og administrasjon. I Norge ble begrepet brukt om de første offentlige kjørbare hovedveiene som ble bygget på 16- og 1700-tallet. Benevnelsen «kongeveg» hadde vegene frem til den ble avløst av benevnelsen «hovedvei» etter vegloven av 1824. Den «Bergenske Kongeveg» ble da til «Den Bergenske Hovedvei». Men navnet Kongeveg har likevel overlevd i dagligtalen frem til i dag.

Kongevegene i Norge var i stor grad en utbedring og fornying av middelalderens rideveger slik at de ble kjørbare for hest og vogn. Man beholdt i praksis ofte den gamle linjeføringen, men vegene ble jevnet ut og mange steder kantet med stein.

Den første offentlige kjørevegen (og kongeveg) i Norge var Sølvveien fra 1624 mellom sølvverket i Kongsberg og utskipningskaien i Hokksund. Deretter fulgte Den Fredrikhaldske Kongevei mellom Christiania og Fredrikshald (Halden) fra 1660. Målet for denne var selvsagt København. På 1700-tallet kom Den Trondheimske Kongeveg, Den Wingerske Kongeveg til Kongsberg og videre til Sverige, Den Østerdalske Kongeveg, og Den Sørlandske Kongeveg. Den Bergenske Kongeveg, som Kongevegen over Filefjell er en del av, var en av de siste kongevegene som ble bygget.



«Gallerne En Farlig Vey under Filefield». Mathias Blumenthals dramatiske kobberstikk fra omkring 1750 forteller litt om hvordan reisende oppfattet vegen, som farefull og vanskelig. Brua på bildet er mest trolig «Fodnestens Bro». (Fra boka «Norges Naturlige Historie», bind 1, av Erik Pontoppidan 1752).

3.3 Opptakten til Den Bergenske Kongeveg

Av postrutene i landet var Bergensruten den mest krevende, og da særlig strekningen over Filefjell og nedover i Lærdal. Gårdene Uvdal i Vang, og Eråker og Bjåråker i Borgund, hadde ansvaret for å frakte posten over fjellet, og dermed også den tyngste og vanskeligste vegen. Normalt skulle posten ta ca en uke mellom Bergen og Christiania, men de vanskelige vegforholdene skapte ofte store problemer, og ingen ruter var så hyppig forsinket som Bergensruten. I 1736 hevdet stiftsamtmannen i Bergen at posten fra Christiania i gjennomsnitt var to-tre dager forsinket om sommeren og fem-seks dager om vinteren (Johannessen 1996:123).

Aller vanskeligst var nok vegen forbi Seltunåsen, de såkalte Galdane⁴. En reisebeskrivelse sier om

dette partiet «at den møisommelige praktiserende Vei knapt nogensteds i Verden haver lige eller Mage» (Paus 1971:81)⁵.

I 1714 la den danske generalbyggmester J.C. Ernst frem et forslag om å bygge veg over Røldal til Hardanger, og på den måten erstatte hovedveien om Lærdal og Filefjell. Forslaget kom etter han hadde overveid «hvor farlig det var å passere den rette og ordinære Vei, særlig Galderen og Vindhellen samt andre som mer ligner Præcipicer⁶ enn rette Veier». Dette forslaget fremkalte et kongelig reskript til visestattholderen om at han skulle avgi en betenkning om saken, men trolig ble det ikke gjort mer ut av dette på grunn av de vanskelige vegstrekningene over Haukelifjell (Broch 1999:33).

I 1722 kom et nytt fremlegg om å legge hoved-

⁴ Galder er veger som er murt opp på nakent fjell, ofte med høy mur ut mot dalsiden. Stedet Galdane i Lærdal har nok navn etter den gamle vegen som har passert.

⁵ Paus oppgir ingen referanse eller årstall for dette sitatet.

⁶ Oversatt: stup, avgrunn

vegen mellom Valdres og Årdal i Sogn. Denne gangen var det Stiftsamtmannen i Bergen som foreslo å legge vegen om Årdalsfjellene i stedet for over Filefjell, da denne strekningen skulle være fire mil kortere, og hadde ingen farlige galder. Bak Stiftsamtmannen stod det tunge næringslivsinteressene, nemlig ledelsen i Årdal kopperverk som nok hadde egen vinning som hovedmotiv for forslaget. Det ble foreslått å nytte to kompani soldater fra Indre Sogn for å bygge vegen, men planen ble aldri realisert (Frøholm 1972:228).

På veg fra Bergen til Christiania i anledning kongehyllingen av Fredrik V i 1749, skrev biskop Erik Pontoppidan etter sin reise over Filefjell at *«de sex Miil indtil Filefjeld kaldes med et almindelig Navn Galderne og er nok at regne for den vanskeligste Vei som kan findes i noget Land, særdeles den tredie Mil, førend man naar Fjeldets høieste Top»*. Han klaget over det vanskelige terrenget, og ubekvemme forhold for de reisende, og anbefalte dem å leie *«Leyrdalske Heste som er opvandre paa Stedet»* (Hovland og Bosheim 1993).

Reisen over selve høyfjellet på Filefjell var også besværlig. Sommerstid ble reisende fraktet over fjellet på hesteryggen, men om vinteren måtte de fraktes på sleder trukket av lokale skysskarer. Erik Pontoppidan og hans reisefølge på fire mann måtte ha 38 utkommanderte lærdalsbønder for å trekke dem og deres bagasje på sleder over fjellet mellom Maristuen og Nystuen. Hans Holck skriver i *«Norsk Veyviser for Reysende»* fra 1774, den første reisehåndbok i Norge, - at det vinterstid er nesten uråd å komme over Filefjell. Var det helt nødvendig, måtte de reisende *«lade sig selv og deres Bagage trækkes over med Folk»* (Hvattum 1993:87).

Men til tross for mange klager på vanskelige vegforhold skjedde det få forbedringer på vegen mellom Bergenhus- og Akershus stift. Riktignok ble deler av den utbedret sør i Valdres i 1760-årene



Helt til 1863 måtte alle reisende ferdes om Olavsklemma, der Hellig Olav med hjelp av hesten fikk utvidet den trange fjellpassasjen. Skiltet inne i jettegryta må være enten et rode- eller mileskilt. (St. Olavs-klemmen i Lærdal, tegnet av B. Lund. Kopi Lærdal kommune).

under ledelse av sogneprest Ruge, som hadde tatt på seg oppsynet med vegene der. Men det var først i 1789 at storarbeidet med å oppgradere postvegen til en kongeveg ble satt i gang (Hvattum 1993:47).

En annen grunn til stillstanden frem til 1789 kan skyldes den uklare ansvarfordelingen mellom generalvegimestrene og amtmennene. Statsarkivar Yngve Nedrebø, som har studert arkivet etter generalvegimestrene for det nordenfjelske⁷, skriver at det var en stadig strid mellom generalvegimestrene og stiftsamtmennene i Bergen, og at denne nærmest lammet vegstellet. Stiftsamtmannen førte tilsyn med generalvegimesterens økonomi, og flere av dem kom på den måten i konflikt med stiftsamtmannen. I tillegg var forholdet til allmuen vanskelig da de ofte motsatte seg vegarbeid. I 1740-åra klaget stiftsamtmannen i Bergen til kongen over at man i Bergens stift *«neppe nogenstands kan reise i Vogn en halv Fjerdings Vej»*. Han tok til orde for å legge ned hele generalvegimesterembetet, og ved Kgl. Res. i 1742 ble det bestemt at embetene skulle nedlegges når inne-

⁷ Generalvegimesterarkivet. Oppbevares i dag på Statsarkivet i Bergen.

haveren avgikk ved døden (Nedrebø 1998). I 1768 ble det likevel opprettet en ny generalveg-mesterstilling i det nordenfjelske, og oberst Nicolai Frederik Krogh (1732-1801) ble tilsatt. Han la for dagen stor interesse for vegarbeidet, og etter befaringer de første årene fant han mange veger som han betegnet som «*affreux*»⁸. Som den første generalveg-mester laget Krogh i 1781-82 en veg-plan for kjøreveg over Filefjell. Denne planen så han på som den viktigste oppgaven å få utført (Nordstrand 1993:3). Også utenfra, fra post-vesenet, kom det et press for å få til en ordning med bedre veg over Filefjell. Erfaringer fra Den Trondhjemske Kongeveg, som stod ferdig en 10-års tid før Krogh sin Filefjellsplan, viste at post-gangen ble gjennomført på halve tiden!

Men også Krogh ble motarbeidet. Blant annet måtte han stadig purre for å få stiftamtskriveneren til å oppgi hvor store midler som fantes i vegkassen, og han slet med å få dekket utleggene sine. Allmuen var heller ikke samarbeidsvillig. Bøndene, som var pålagt å arbeide på vegene 12 dager i året, unnlot ofte å møte fram, eller de gjorde dårlig arbeid. I et brev i 1780 klaget generalveg-mesteren over «*den Bergenske Almues ondskab og Strafoverdige forhold*» som hadde «*antænt og ud-bredet sig*» til en «*Almenn fordervelig Ild*», «*Thi Almuen Spiller nu Bold med samtlige Veyøæsenets anordninger*»⁹. Motgangen tærte på Kroghs entusiasme, og kjørevegen over Filefjell ble ikke bygget i hans tid som generalveg-mester. Krogh søkte selv om å bli av med Bergens stift. Han fortsatte imidlertid som generalveg-mester i Trondhjems stift (Nedrebø 1998).

I 1777, allerede før Krogh hadde laget sin Filefjellsplan, tok stiftsamtmannen i Bergen igjen til orde for en gjennomgripende omorganisering av vegarbeidet. Blant annet ville han ha arbeidsplikten for bøndene redusert fra 12 til 6 dager i året, eller helst fjerne den helt. I stedet foreslo han en høyere vegmestertoll, for heller å bruke leid og løn-

net arbeidshjelp. Som en følge av dette ble Den Bergenske vegkommisjonen nedsatt i 1778. Vegkommisjonen, som var i sving i sju år, innhentet i denne perioden opplysninger om vegenes tilstand fra samtlige sokneprester, sorenskrivere og kompanisjefer i stiftet. Også prestene i Lærdal og Borgund leverte utredninger om tilstanden. En del av kommisjonens forslag fikk gjennomslag, og ble innarbeidet i *Forordningen om vegarbeidet i Bergens stift av 16. november 1792*. Et annet resultat var at Bergens stift i 1787 fikk sin egen generalveg-mester (Nedrebø 1998).

3.4 Generalveg-mester Hammer og generalveg-intendant Anker

På Filefjell går grensen mellom Akershus- og Bergenshus stift. Byggingen av Den Bergenske Kongeveg over Filefjell ble derfor administrert fra to ulike stift med hvert sitt ansvarsområde.

På vestsiden var det major og ingeniør-offiser Christopher Johannes Hammer (1759-1823) fra Toten som stod for byggingen. Han ble i 1787 utnevnt til generalveg-mester i Bergens stift, bare 28 år gammel. Men tross sin unge alder var Hammer allerede velutdannet og erfaren. Han hadde i årene 1773-1777 vært elev ved Den Frie Matematiske skole i Christiania (Ovenstad 1948:403), og i årene 1780-1786 arbeidet han under «*General-Vej-Commissionen*» i Korsør og Ringsted amt på Sjælland (Nedrebø 1998), noe som hadde gitt ham verdifull kunnskap om moderne vegbygging etter de franske prinsipper. Han hadde også en kort periode vært generalveg-mester i Christiansands stift, hvor han blant annet var hovedmannen under overfallet på og arrestasjonen av Christian Lofthus. Etter dette ble det umulig for ham å fortsette sin stilling da allmuen vendte seg mot ham. Men myndighetene i København belønnet hans innsats med høyere lønn og ny jobb som generalveg-mester i Bergens stift.

⁸ Oversatt fra fransk: Redseksfull

⁹ Generalveg-mesterens kopibok 1768-1785, brev av 10. mars 1770. Statsarkivet i Bergen.

Som generalvegmeister i Bergens stift var det «Post-Veyen» mellom Bergens stift og Akershus stift som opptok Hammer mest. Han overtok Krogh sin plan om kjøreveg over Filefjell, og i 1790 var de endelige planene klare. Vegen skulle bli kjørbar på linje med de andre hovedveiene i landet.

Samarbeidet med de øvrige embetsmennene i stiftet ser ut til å ha gått langt bedre i Hammers tid enn hva tilfellet hadde vært for Nicolai Krogh. Men fortsatt var det mye motstand mot vegarbeid fra allmuen, noe han særlig fikk erfare under byggingen av Kongevegen. Hammer slo derimot hardt ned på ulydighet og unnasluntring, og roet på den måten ned gemyttene.

Fra østsiden, Akershus stift, var det godseier og senere statsminister Peder Anker (1749-1824) som fikk i gang arbeidet med Den Bergenske Kongeveg gjennom Valdres og opp til Filefjell. Som en påskjønnelse etter innsatsen i krigen mot sven-skene i 1788 ble han utnevnt til generalvegintendant i Akershus stift i 1789. Et selvkomponert embete som ingen andre verken før eller senere har hatt i Norge, og som var overordnet generalvegmeesteren og direkte underlagt Kongen. Kronprins Fredrik og prins Carl var flere ganger i Norge disse årene og fikk selv erfaring med dårlige norske vegger. Flere steder var vegene i så skral forfatning at de kongelige knapt kom seg fram på forsvarlig vis (Frydenlund 2009:66). Ut fra militære hensyn var det også viktig å få fart på utbedringen av vegene, og Anker gikk straks i gang. En av oppgavene han ville prioritere var Kongevegen over Filefjell. Allerede før han formelt var utnevnt i embetet skrev han til sin fetter Carsten Anker at «Jeg burde begynne med Veiene straks, især den til Filefjell, om Kronprinsen reiser til Bergen i Sommer. Materialer vet du kommer best frem på Vinterføre» (Brock 1937:33).

Men generalvegintendanten fikk en litt annen start på sitt virke enn han hadde tenkt. I slutten



Generalvegmeister i Bergens stift, Christopher Johannes Hammer (1759-1823). (ukjent kunstner. Eier: Statens vegvesen, Norsk Vegmuseum).



Peder Anker i sin staselige generalvegintendantuniform, sammen med kona Anna Elisabeth og datteren Karen. De ble malt i København i 1792 av kjendismaleren Jens Juel. 22 år senere, i 1814, ble Anker Norges første statsminister under unionen med Sverige. (Kilde Wikimedia Commons)

av juli 1789, ikke mange måneder etter at han tiltrådte, skjedde en av de største naturkatastrofene i nyere tid, det som i ettertid er kalt «Stor-Ofsen». Storflommen raserte med ødeleggende kraft dalfører på det indre Østlandet, og sveipte vekk hele bygder og grender. Over 1500 bruk og plasser ble ødelagt, og 72 personer ble drept. Verst gikk det ut over Gudbrandsdalen, hvor 63 personer døde (Frydenlund 2009:73+86). Glomma steg med hele 17 meter, Mjøsa med 9 meter. Øyeren økte lengden sin med 20 kilometer, og blant annet lå hele det nåværende Lillestrøm på bunn av sjøen. På Filefjell var det ikke så ille, men også her var ødeleggelsene store. For vegene der flommen hadde herjet var forholdene helt katastrofale. Anker måtte i starten av sitt virke ta hånd om en massiv utbedring av vegene som flommen hadde ødelagt.

Etter Stor-Ofsen reiste Anker på flere befaringer både for å se på resultatene av katastrofen, og for å legge planer for restaurering, og vegutbedringer. Til Filefjell kom han i september 1789 etter en befaring i Gudbrandsdalen. Der hadde han sett de enorme ødeleggelsene etter storflommen på nært hold. Omtrent ti mil av Den Trondhjemske Kongeveg gjennom dalen var ødelagt. På Filefjell var situasjonen også nedslående, men langt fra så ille som lenger østpå. Men vegene opp gjennom Valdres var i en elendig forfatning, og han skriver i sine papirer at han på denne reise måtte «*utstå mer enn nogen som helst tidligere*» og følte seg tufs og syk. Over alt måtte det gjøres utbedringer og bygges nytt (Broch 1937:37). Det var første gang Anker var på befaring på Filefjell, og på Nystuen skal han ha lagt planer for arbeidet med Kongevegen, og bestemt vegens linjeføring. Men det er trolig at deler av vegarbeidet startet tidligere dette året. Peder Anker ønsket nemlig å utbedre vegene over Filefjell til et mulig kronprinsbesøk denne sommeren (Brock 1937:33).

I store trekk ble Kongevegen lagt over den gamle veglinjen, bare rettet ut. Men det er også steder hvor den ble lagt om. Blant annet gjennom Øvre

Dalen. Her bestemte Anker at vegene skulle legges lengre ned i dalføret enn før, og på sørsiden av dalen istedenfor på nordsiden der den gamle vegene lå.

På Filefjell var det ikke helt avklart hvilke områder som hørte inn under vegmyndighetene i henholdsvis Bergenhus- og Akershus stift. Først i 1794 ble grensene endelig fastslått, men Anker og Hammer må likevel i 1789 ha kommet til enighet om hvor deres ansvar skulle deles.

Flere kilder indikerer at det før Kongevegen var to hovedferdselsveger over Filefjell for reisende til og fra Lærdal. Alt tyder på at det er den ene av disse som nå er gjenoppdaget av ferdselshistorisk interesserte lokalkjente (Hegg-Lunde og Bosheim 2006:18). Etter lang tids leting klarte man å lokalisere en rekke med steinfundament et stykke lengre inn på viddens sørøstover fra der Kongevegen går. Disse har mest sannsynlig holdt oppe trepåler som viste veg langs den ene av de to gamle allfarvegene. Den andre ligger trolig omtrent i samme trasé som Kongevegen ble anlagt på slutten av 1700-tallet. Dette må ha vært den man kunne bruke lengst ut på høsten og tidligst om våren/sommeren.

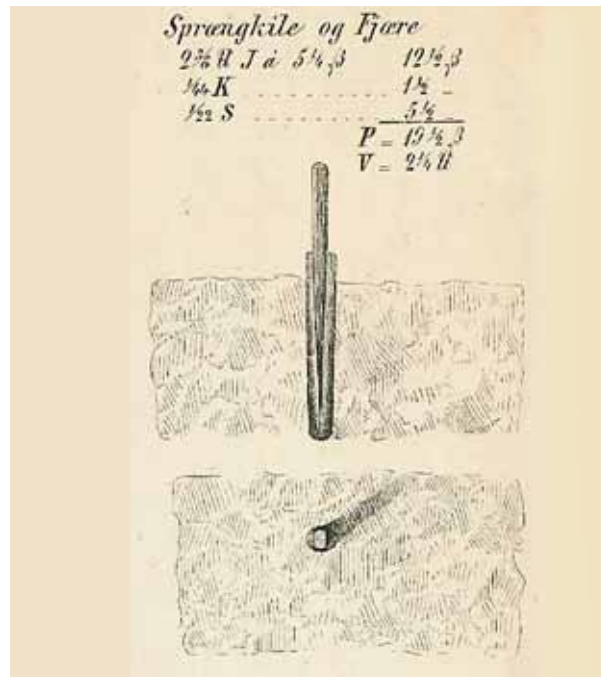
Verken Anker eller Hammer hadde i kraft av sine embeter store økonomiske bevilgninger å rutte med, så arbeidet måtte skje billigst mulig. Sett i lys av det store vegarbeidet som faktisk skjedde er det utrolig å se resultatene av hva de faktisk fikk til. Anker selv, som privat var en formuende mann, hadde alt i starten av sitt embete som generalvegintendant frasagt seg all lønn for heller å bruke denne på å ansette flere underordnede, deriblant generalvegmeister Lars Ingier (Brock 1937:37). Mye tyder også på at det var Anker sin ide å bruke militære til å bygge vegene. Etter Stor-Ofsens voldsomme ødeleggelser måtte det ekstraordinære foranstaltninger til, og soldater var jo billig arbeidskraft. I 1790 fikk Anker sin vilje gjennom og ved kgl.res av 14/5 ble det bestemt at det årlig

skulle beordres 77 mann fra infanteriregimentet til å bistå arbeidet i Akershus stift. Av disse var det to overoffiserer, fire underoffiserer, seks minerere, to smeder, tre murere og 50 soldater (Paus 1964:34). Vel en tredjedel av denne militære styrke brukte Anker til arbeidet med vegen over Filefjell. De militære fikk også oppgaven med holde overopp-syn over arbeidet bøndene ble pålagt å utføre.

3.5 Kongevegen bygges

Hoveddelen av arbeidet med Den Bergenske Kongeveg over Filefjell skjedde i årene fra 1789 til 1794¹⁰. På Valdressiden foregikk det meste av anleggsarbeidet fra 1789-94, og ble utført av en militær kommando sammen med utkommanderte bønder. Det ble ledet av løytnant Møllerup frem til 1792, da løytnant Krohn overtok. På Lærdals-siden jobbet man seg fremover fra 1791-94. Her ble arbeidet ledet av løytnant Wilhelm Jürgensen, som også hadde med seg en militær kommando (Nordstrand 1992:2 og Hvattum 1993:65). Vegarbeidet kunne bare utføres om sommeren når det var snøfritt, stort sett fra mai/juni til september/oktober. Jürgensen holdt hus på Maristuen, og sendte en gang i uken rapport med posten til Hammer i Bergen, på samme måte som Møllerup og Krohn rapporterte til Anker i Christiania.

De militære som bygget vegen, den «*Gevorbene Commandoe*», eller «vegkommandoen» på folke-munne, bestod av håndverkere og vervede soldater. Lønnen deres varierte. Minearbeiderne og smedene tjente mest, underoffiserene og murerne mindre, og de menige soldatene minst. Tallet på arbeidere varierte fra år til år. I 1790 var det 25 militære vegbyggere i Vang, to år senere var tallet 10 (Hvattum 1993:68). I Lærdal hadde Jürgensen med seg 50 mann i militærkommandoen sin (Nordstrand 1992:2). Disse hadde også den tyngste strekningen å opparbeide.

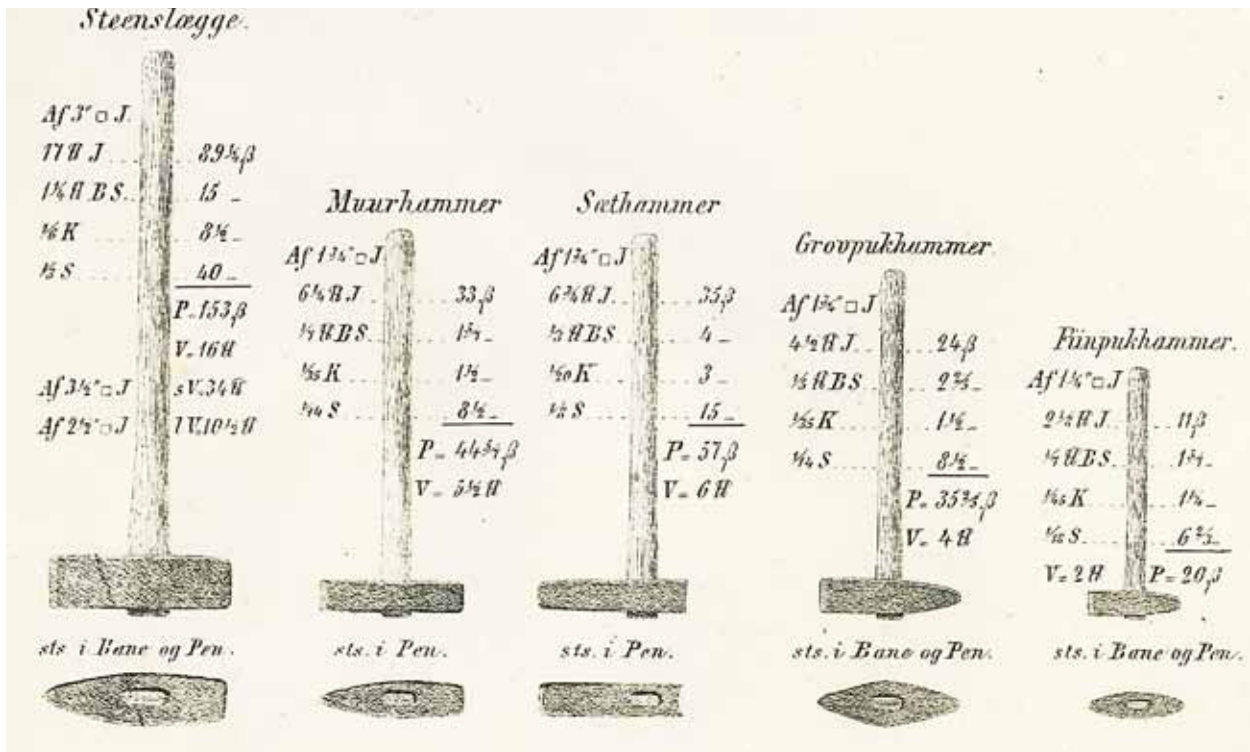


Sprengkile og fjær til å dele stein med. (Tegninger af de meest forekommende Veiredskaber, av A. M. Bergh, 1858).



Før den langt mer effektive dynamitten ble oppfunnet av Alfred Nobel i 1863, ble det brukt kritt på steder det måtte sprenges. (Tegninger af de meest forekommende Veiredskaber, av A. M. Bergh, 1858).

¹⁰ Vegen over høyfjellet var ferdig i 1793, derfor er dette året blitt stående som vegens alder. Sannsynligvis sto det igjen parseller nedover i dalen hvor man jobbet for fullt også utover 1794. Det er også trolig at man i årene fremover jobbet med gjenstående parseller langs hele Kongevegen, både i Lærdal og Vang.



Forskjellige redskaper til murarbeid. Alt arbeid på Kongevegen var manuelt håndverk, som krevde spesialverktøy. (Tegninger af de meest forekommende Veiredskaber, av A. M. Bergh, 1858).

Innrapportering om vegarbeidet

I Jürgensens ukentlige rapporter – på tysk – til generalvegmeister Hammer i Bergen, redegjorde han for hva som hadde skjedd gjennom uken. Blant annet hvor troppene arbeidet og hvor mye veg de hadde opparbeidet i perioden. I dette brevet fra 10. august 1793 kan vi også lese at det har skjedd en sprengningsulykke, og at det er sykdom blant de arbeidende. Og at generalvegmeisteren selv nylig har vært på befaring:

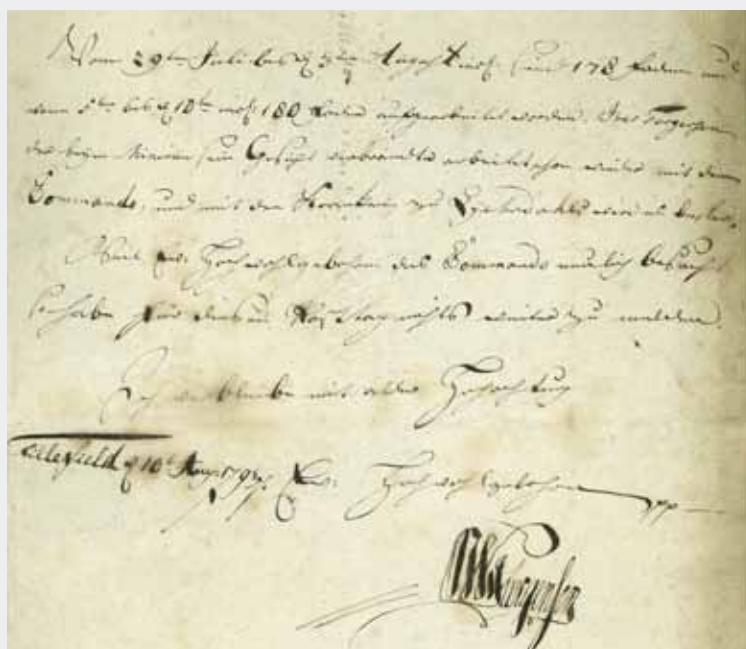
Von 29ten Juli bis 3ten August incl sind 178 Foden und vom 5ten bis d. 10ten incl. 180 Foden aufgearbeitet worden. Iver Torgensen der beym miniren sein Gesicht verbrante arbetet schon weider mit dem Commando, und mit den Kranken zu Leyhrdals wird es besser.

Weil Ev. Hochvehlgeborenen das Commando neulich besucht so have für diesen Posttag nichts weiter zu melden.

Ich verliebe mit aller Hochachtung

Fillefield den 10te Aug. 1793
Ev. Hochvehlgeborenen pp

W.Jürgensen



Også bøndene måtte ta del i anleggsarbeidet, i form av pliktarbeid. Til arbeidet med Kongevegen var det behov for såpass store arbeidsstyrker at rodesystemet ikke fungerte tilfredsstillende. I Vang var hele allmuen utkommandert. Ikke bare til å arbeide, men de hadde også plikt til å stille med hest og kjerre, og egne redskaper (Hvattum 1993:65).

Pliktarbeidet på «nyevegen» gikk ikke knirkefritt for seg. Bøndene hadde på ingen måte etterspurt den nye vegen og «*vilde ikke føje Sig til det regulerende Vejarbeide*», skriver Jürgensen til Hammer. Allerede første sommeren måtte han ty til stokkepryl på «*opsetsige*» bønder for å roe motstanden og hindre opprør (Nordstrand 1993:2). Men bøndene i Lærdal lot seg ikke kue så lett, den neste sommeren holdt de seg borte fra arbeidet. Hammer ila dem bøter og laget en innberetning om saken i 1794. Også i Vang var det flere som ikke møtte opp på det pålagte vegarbeidet, og i 1791 var det over 50 mann som fikk bøter for unnasluntring på rodene over Filefjell (Hvattum 1993:73). En av årsakene til fraværet var nok at det ofte kolliderte med annet nødvendig arbeid på gården hjemme. Men selv om løytnant Krohn prøvde å legge vegarbeidet til tida utenom slåttonna, var frafallet i Vang stort.

Terrenget på vestsiden av Filefjell bød på store utfordringer for vegbyggerne. Særlig gjaldt dette ved Raudegalden, gjennom Vindhella og i Soknegalden. Stein Erik Skoug forteller at i Raudegalden, der vegen skulle bygges over et svaberg som styrtet rett i elva, måtte den delvis legges på stokker eller hengebroer som var festet til fjellet, og med et rekkverk av tre på utsiden (Skoug 1976:20). Ved Vindhella valgte Hammer å legge vegen gjennom et stupbratt skar i stedet for å legge den i lia langsmed elva der allfarvegen lå. Men enda verre var terrenget gjennom Galdane med steinurer, svaberg og bratte skråninger i lia over Lærdalselvi.



En ny bygning til de reisende ble oppført på Maristuen 1792. På bildet ser vi Kongevegen og oppstigningen til høyfjellet. Foto Knud Knudsen, ca 1880. (Eier: Universitetsbiblioteket i Bergen).

Samtidig med byggingen av Kongevegen ble det i 1791-92 reist en ny og staselig bygning i to etasjer på Maristuen. Å bygge ny «*Margarethastue*» opptok Hammer tidlig i planleggingen av vegarbeidet, og staten dekket utgiftene til nybygget. Et eget rom i andre etasje ble innredet med himmelseng, dunfylte puter og sengeklær med Kongen sitt monogram. Denne var kun til bruk for reisende innenfor embetsstanden. Bygningen står ennå, og er i dag et lokalhistorisk museum hvor interiør fra Kongevegens storhetstid er bevart. Folk fra bondestanden måtte ta til takke med enklere losji i andre hus som stod ved sida av.

3.6 Forordninger og instruksjoner om vegarbeidet

I årene etter 1790 kom en rekke instruksjoner og forordninger som hadde med vegbyggingen å gjøre.

Den 16. november 1792 kom en kongelig «*Forordning, angaaende Vei-Arbeidet i Bergens Stift*». Bakgrunnen for denne var nok både Den Bergenske vegkommisjonens arbeid, bøndenes generelle motstand mot vegarbeid og det pågående arbeidet



Christian VII's Forordning om vegarbeidet i Bergens stift fra 1792. (Universitetsbiblioteket i Bergen).

med Kongevegen. Forordningen slo fast at på alle kongeveger og postveger var enhver bonde, uten motsigelse, pliktig til å delta på vegarbeidet «som han af General-Vejmesteren, eller den, han paa sine Vegne, dertil beskikker, maatte anvise, hva enten samme, med kiørsel, eller med Haand-Arbeide skal udføres».

I tillegg til bestemmelser om bøndenes plikter under vegarbeidet og i det årlige vedlikeholdet, inneholdt forordningen bestemmelser om rodeinndeling, og hvilke plikter og oppgaver rodemesteren hadde. Også kostnadene ved brubygging ble bestemt skulle dekkes av fogderi eller stift, og ikke av prestegjeldet, alt etter utgiftens størrelse. Bøndene på sin side måtte uten vederlag gi fra seg stein, grus, sand, torv «...og deslige, som til Vej-Arbeidt Drivt nødvendigen maatte behøves».

Det årlige pliktarbeidet ble for bøndenes del satt til 6 sammenhengende dager, og for husmenn to dager. Postbøndene fikk fritak, noe de også hadde fra før av. Om naturskader som flom og skred skulle inntreffe og ødelegge vegen, måtte bønd-

ene straks og uavhengig av de årlige pliktdager gå i gang å istandsette vegen slik at den ble farbar igjen. Arbeidstiden var fra 7 om morgenen til 7 om kvelden, og den som kom for sent eller ikke møtte fram, ble straffet med mulkt.

17. desember 1793 kom en ny forordning om plikt til å avstå veggrunn til ny vegbygging. Et reskript (befaling fra kongen) av 17. april 1795 «angaaende Post-Veiene gjennom Leirdals Præstegield og op til Filefjell» utvidet vedlikeholdsplikten til 16 dager i året for bøndene i Lærdal og Borgund. Ut fra dette kan vi slå fast at Kongevegen krevde mye mer vedlikehold enn tidligere!

Vedlikeholdet over høyfjellovergangen på Filefjell var det stovemennene på Maristuen og Ny-stuen som tok seg av mot en årlig betaling hvert år (Paus 1971:88). Her skulle også vegen før hver vinter merkes med staker. Men styresmaktene innså at vegarbeidet for enkelte strekninger kunne bli ekstra hard å bære. Kanselliet bestemte derfor i 1792 at det årlig skulle bevilges 100 riksdaler til vedlikeholdet på Filefjell (Hvattum 1993:65).

Halshugging på Sydneshaugen

Fra Fredrik Meltzers dagbok, 1/6 1803, Bergen: *Anders Lysnes ble henrettet på Sydneshaugen i dag. Han ble kjørt i en vogn sammen med 2 skoledisipler som sang licksalmer, og han ble eskortert av 50 mann fremfor og 50 mann etter vognen. 96 mann av borgermilitsen dannet en ring omkring blokken utenom de militære. Dessuten var der politioakt og 2 prester til stede. Han ble halshugget med øks: en stor, bred og tung bile, og ble begravet på stedet. Det var rystende å høre hugget gjennom halsen. Forbrytelsen hans var at han som ordfører¹¹ og leder av almuen i Lærdal satte seg i mot å utføre verneplikten, som de mente seg fritatt for fordi de hadde opparbeidet og i lang tid vedlikeholdt veien over Filefjell. – Borgermilitsen måtte gjøre tjeneste fordi det var en statsforbrytelse. (Nygaard, 1949:23)*

¹¹ Med «ordfører» mener Meltzer en som fører ordet, ikke det vi i dag forbinder med ordfører.

3.7 Opplysningstid og ny vegbyggingsideologi

Kongevegen over Filefjell ble bygget i en urolig politisk og militær tid. Danmark-Norge var i krig med Sverige i 1788, og den franske revolusjonen, som rystet hele Europa, fulgte i 1789. En langvarig europeisk storkrig startet i 1792 der Danmark-Norge etter hvert også ble trukket inn. Utbyggingen av vegnettet ble sett på som et viktig politisk og militært anliggende.

Ideologisk sett er Kongevegen et «barn av sin tid». I vegbyggingsfaget står man her ved et tidskille. Der veg- og brubygging tidligere hadde vært et håndverk basert på erfaring ble det nå utviklet nye byggeteknikker basert på vitenskapelige metoder for mål og dimensjonering. De åndelige strømningene fra opplysningstidens idealer preger samfunnet.

Opplysningstiden hadde sine røtter i det nye vitenskapelige verdensbildet som utvikles innenfor forskningen og tenkningen utover på 1600- og 1700-tallet, og kalles gjerne også fornuftens eller rasjonalismens tidsalder. En sterk fremtidsoptimisme preget de lærde, som ivret etter å gjøre naturvitenskapens nye resultater tilgjengelige for allmennheten. Også eneveldets styresett ble påvirket av de åndelige strømningene og det ble hevdet at bare et «opplyst enevælde» med en opplyst monark kunne gjennomføre progressive reformer for å skape økonomisk og samfunnsmessig utvikling.

Vegbyggingen i Norge på slutten av 1700-tallet var påvirket av de nye reformene i Danmark på denne tida. Som i Norge var hovedferdselårene i Danmark i en uakseptabel dårlig stand. I 1761 ble det besluttet å gjennomføre en storstilt plan for utbedring og bygging av hovedveiene, samtidig som det ble erkjent at Danmark ikke hadde nok kompetanse i de nyeste vegbyggingsprinsipper.



Fredrik V (1723-1766) stod bak de store vegreformene som ble innført i Danmark i 1760-årene. Et arbeid som fortsatte under sønnen Christian VII's regjeringstid, og som fikk stor betydning for den offentlige vegbyggingen i Norge. (Maleri av Carl Gustav Pilo, 1760. Eies av Altona Museum, Hamburg. Kilde: Wikimedia)

Kong Fredrik 5. var oppmerksom på de franske vegenes utmerkede kvaliteter, som på den tida ble ansett som de fremste i verden, omhyggelig og grundig bygget med steinkister, kantstein, flere lag med bunnsteiner, så mindre stein og et toppdekke av grus eller sand. Den franske kongen hadde vært både banebrytende og nytenkende da han alt i 1672 opprettet «Hærens Ingeniørkorps» for å utdanne kompetente veg- og anleggsarbeidere. Og i 1747 ble *l'Ecole nationale des pont et chaussées*, som betegnes som verdens første polytekniske skole, etablert. Denne ble ledet i nesten 50 år av Jean Perronet, som ofte er blitt kalt ingeniørutdanningens far.

Via Perronet kom danskekongens utsendinger i kontakt med sveitseren Jean Marmillod (1720-1786), en vegingeniør med 14 års erfaring i det franske «Vegvesenet». Sammen med to nyutdannede ingeniører takket han i 1764 ja til å gå i gang med det store reformarbeidet og moderniseringen av vegbyggingen i Danmark.

Med Marmillod ble vegbyggingen mer spesialisert og profesjonalisert. Han lærte opp sin danske stab i en rekke vitenskapelige bygge- og vedlikeholdsteknikker. De oppmålinger, nivel- leringer, tværr- og lengdeprofiler som ble brukt er på mange måter lik de metoder som brukes av vegingeniører i dag. Marmillod innførte også *det franske prinsipp*, med mest mulig rette veg- linjer, og stor vekt på god fundamentering og drenering av vegene. Stein erstattet i stor grad treverk i nye broer, og tørrmuringsteknikken ble mer perfektionert. Samtidig ble det foretatt en oppmåling av vegene ved hjelp av hjulgående avstandsmålere, slik at man fikk eksakt kunnskap om avstand mellom byer og tettsteder (Jørgensen 1996:121-139).

Marmillods reformer innen vegbyggingen ble også gjennomført i Norge. Alle Kongeveger bygd på slutten av 1700-tallet ble laget etter det franske prinsipp med mest mulig rett linjeføring, og med stor vekt på drenering og fundamentering. Prinsippet om de rette linjer ble gjennomført uten særlige hensyn til terrengets beskaffenhet. I Norge førte dette til at man ofte kunne få svært høye vegmurer i brattlendt terreng, og på steder hvor man i dag heller ville vurdert å legge vegen med terrenget.

De nye teknikkene krevde kompetente folk. Generalvegmester Christopher Hammer hadde i årene 1773-1777 studert ved Den Frie Mathematiske skole i Christiania, og regnet seg som vegingeniør. Før han ble utnevnt til generalvegmester hadde han arbeidet på et veganlegg på Skjælland og fått opplæring i den moderne vegbyggingen (Nedrebø 1998). Også Peder Anker var godt kjent med de nye vegbyggingsprinsippene. Anker hadde på sin egen eiendom, storgården Bogstad, fått anlagt en ny chaussé etter moderne vegbyggingssprinsipp. Og denne vegen, Vækerøvegen, skal ha gjort inntrykk på Kronprins Fredrik. Da Anker i 1789 utnevnte en generalvegmester i Akershus stift, falt valget på kaptein Lars Ingier, som da var generalvegmester i Christiansands

Den Frie Mathematiske skole¹²

i Christiania ble opprettet i 1750 av Kong Fredrik V for å gi artilleri- og ingeniørkunnskap i det norske offiserskorps. Fagkretsen bestod av matematiske fag som blant annet geometri, aritmetikk, trigonometri, som er basis blant annet i landmåling og tekniske fag. Mange av generalvegmestrene og veginspektørene sist på 1700-tallet hadde fått sin grunnutdanning her.

¹² Fra 1798: Det norske militære institutt, fra 1904: Krigsskolen.

stift. Også Ingier hadde studert ved Den Frie Mathematiske skole i Christiania, og var dessuten utdannet «chaussé-bygger» fra et akademi i Danmark (Frydenlund 2009:67).

3.8 Hvordan er Kongevegen bygget?

Etter at vegen over Filefjell var ferdig, forfattet Christopher Hammer i 1794 *«Instrux og almindelige Regler hvorefter Landveveyene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes»*. Den ble delt ut til de ulike rode- mestrene og til «vegbøndene» og er et verdifullt kildeskript som gir oss detaljerte opplysninger om hvordan datidens veger skulle bygges og vedlikeholdes. Instruksjonen var sin tids vegnormal, og kan nærmest leses som en oppskrift på hvordan Den Bergenske Kongevegen over Filefjell ble bygget. *«Saaledes har jeg kortelig anført, hvad som ved Vey- og Broe-Arbeydet skal iagttages, og det befales samtlige Lensmænd, Rodemæstere og de paa Veyene arbejdende Almuer udi Bergens Stift, ved Vey-Arbeydets Udførelse neyagtig at efterfølge det foreskrevne, hvorved Arbejdet paa deres Roder i Tiiden lettes, og de undgaar Mulcters Erlæggelse for Overhørighed»*, skriver Hammer.

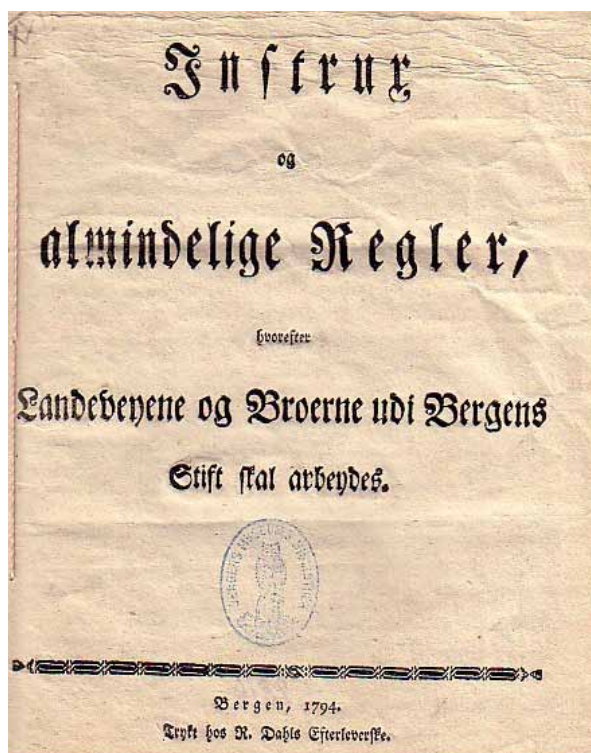
Noen av hovedpoengene i Hammer sin instruks var:

- Vegen skulle være stukket ut av generalvegmesteren eller hans betrodde tjener.
- Vegen skulle være 7 skjellandske alen, omregnet til ca 4,5 meter, bred. I tillegg kommer grøftene.

- Veggen skulle ha gode sidegrøfter som leder vannet bort. På tørr mark skulle de være 1 ½ alen brede og gjennom myrer 3 alen brede.
- Veggen skulle ha tversgående steinkister for å føre bort vannet.
- Etter at vegens bredde var avsatt og det var fylt i masse bestående av einer, stein og grus, skulle all jord som graves opp av grøftene kastes inn på veggen for å bygge den opp i terrenget. Men om jorden var for løs måtte det også legges grus og sand på for å gjøre veggen fast. Underlaget måtte ikke komme til syne.
- Vegbanen skulle være høyere midt på enn ut mot sidene for å lede vannet bort.
- Alle små bakker og høyder som lå midt i veglinjen, måtte graves ut og fjernes. Jorden kunne legges på veggen.
- Løse steiner måtte verken ligge på veggen eller stikke opp fra vegbanen. I så fall måtte de ryddes bort eller gruses over.

For bruene skrev han at:

- De skulle bygges med landkar av stein.
- De skulle ha brokar av stein i elven om nødvendig.
- Alle langåser skulle være 10 tommer i tykkelse og lengden bestemmes av elvens bredde.
- På langåsen skulle det legges 6 toms tykke flathogde tømmerstokker tett i tett slik at det ikke var noen åpning i mellom.
- Rekkverket skulle være 1 ½ alen høyt med 6 toms tykke stolper.
- Endestolpene skulle være 4 alen høye og laget av 8 toms tømmer. Disse skulle ha hode og hals, og hver av dem med en ramme. På den første stolpen på høyre hånd skulle det på rammen være malt eller utskåret Kongens monogram med krone over. På den andre stolpen rett over for denne skulle det være en ramme med bruens navn. På den tredje endestolpen skulle det stå årstallet bruene ble bygd og



Christopher Hammers «Instruks og almindelige Regler hvorefter Landeveiene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes» fra 1794 kan leses som en «vegnormal» for hvordan Kongevegen er bygget. (Generalvegmesterarkivet, Statsarkivet i Bergen).



Bøndene hadde ansvaret med å vedlikeholde Kongevegen, og Hammers instruks var en anvisning for arbeidet. (av A. M. Bergh, 1858).

på den siste hvem som hadde bygd den. Rekkverket og stolpene skulle males enten med olje eller tjære. Alt dette «til Zirat for Broen, gøres saa smukt, som ethvert Sted (uden alt for meget Bekostning) tillader».

Bortsett fra materiale til bruene skulle alt bygge- materiale i størst mulig grad hentes lokalt. Og viktig var det at vegen måtte «overlegges med Steen- Grus og Sand, saa tykt, at Veyen bliver fuldkommen fast, og intet af Underlaget bliver til Syne, hvilket alle- vegne uomgiængelig maa iagttages, om Steen-Gruus og Sand endog skulle hentes ¼ Miil fra Arbejdet». Så ingen unnskyldning om det ikke fantes nær vegen!

Til slutt i Hammers instruks advares «kaade ondsksfulde Mennesker, som oftest ruinerer og ødelæg- ger de Træer, som ere plantede langs Veyene, saavel som Broer og deres Rækværker, Giærder, Grinder, Miile- eller Rode-Stolper; saa vorder saadanne Letsindige Mennesker, paa det strængeste advarede og erindret, at de ville entholde sig fra deslige Uforsammenheder; thi ellers kand de sikkerlig vente, at vorde straffede, i Følge



På steder der topplaget i dag er borte, kan vi se hvordan vegkroppen er bygget; oppløftet i terrenget, avgrenset og kantsatt med steinmur og ifyllt mindre stein. Oppå dette ble det lagt organisk materiale som jord og grus. Hammer poengterer at underlaget ikke måtte komme til syne, og at veg- banen måtte være høyere på midten enn ut mot sidene pga avrenning. (Foto Hanne Johnsrud)

den Kongelige Placat af 30te Junii 1786, nemlig: Er det militair Person, som begaaer sliq Uorden, straffes han med Krum-Liggen, Cachot, eller passere Spids-Rød- derne igjennem 300 Mand. Er det derimod Civile, da mulcteres fra 2 til 20 Rixsdaler, eller og ansees som for Vold og Herværk efter Loven, alt i Forhold til Forbrydel- sens Størrelse. Børn, som ere under 15 Aar, straffes der- for med Riis, og deres Forældre betaler Skaden».

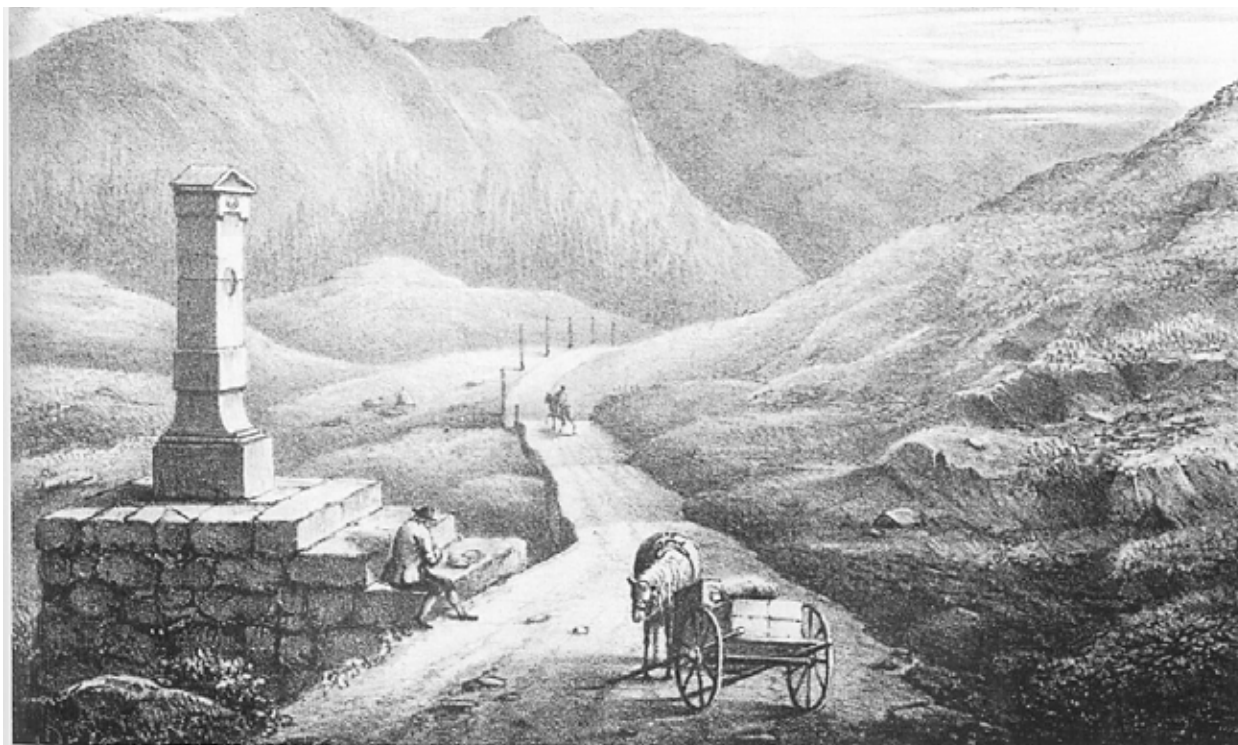
Hammer oppfordrer også alle «Retskafne og Vel- tænkende», til å hemme og stanse slik hærverk. Og selv om alle burde ha egen interesse av å se hær- verk straffet, utlover han også en belønning til den som angir noen som skader vegen med vilje. Pre- mien skulle betales fra vegkassen og angiverens navn skulle kunne holdes hemmelig.

Det kan være verd å merke seg at Hammers instruks, som er nokså detaljert i sine beskrivelser om grøfter, stikkrenner og brubygging, helt mangler en instruks om hvordan vegmurene skulle mures! Dette kan tolkes som om tørr- muring på slutten av 1700-tallet fremdeles er et håndverk knyttet til tradisjon og erfaring.

3.9 «Oparbeidet og istandsat»

Hammer var svært stolt over vegen han bygget over Filefjell, og fikk hugget en innskrift på en stor stein i vegkanten et stykke opp fra Mari-stuen: *Denne Vey er anlagt Af C.J. Hammer 1790.* I 1797 skriver han i et brev til Det Kongelig Norske Gene- ralitets Collegii at vegene i Lærdal nå er «saale- des oparbeidet og istandsat, at man nu med Kiærre eller Vogn kan kiøre over de Stæder hvor Fordum var Livs Fare med løs Hæst at passere» (Barstad 1901:46).

Hammer og Anker var så fornøyd med vegen at de under et møte i København ble enige om å sette opp en merkestein på grensen mellom de to stift- ene slik at man, i følge Hammer, «derved kunde und- gaa den bestandige Disput som de tvende Stifters Almue hidtil havde ført, og derved søge at oplyse den Reis-



Midt på «Filefields vilde Ørken» står stiftstøtta, et monument i klassisistisk stil, utformet i København av norsk marmor og fraktet til fjells med stor besværighet. (Tegnet før 1833. Utlånt av Valdres Folkemuseum).

ende og give Veien den manglende Zirats» (Lomheim 1998:87). Professor Ravert, som var datidens kjendisarkitekt i København (Haugen 2008), laget tegningen, og steinhugger M. Fischer fikk oppdraget med å utføre arbeidet. Hvit marmor ble valgt, og steinen ble utformet i en stram nyklassisistisk stil. Slike merkestener var ikke uvanlige langs vegene i Danmark på den tida. Men å frakte denne stein-kolossen fra København og opp til Filefjell bød på store utfordringer, og endte med å bli en rådyr affære. Allerede i København hadde man delt steinen opp i flere biter for å klare frakten. Da støtten kom til Bergen, måtte den deles enda mer opp før den kunne sendes videre til Lærdal. Og vel framme i Lærdal ble det store problem med å få noen til å frakte steinene opp de bratte bakkene til fjells. Med stor «møye» og slit ble de til slutt plassert på stiftsgrensen, i et bakkehell ca 1150 meter over havet. Stiftsteinen ble Hammer og Ankers krone på det store vegverket. Trolig kom den på

plass i 1797. De samlede utgifter kom på vel 245 riksdaler, noe som tilsvarte nesten tre års vegbudsjett for Filefjellsvegen på den tida! Både Anker og Hammer måtte tåle mye kritikk fra rentekam-

Norsk marmor

Geolog Øystein Jansen ved Universitetet i Bergen er ikke i tvil: Stiftstøtta på den gamle amtsgrensen langs Kongevegen på Filefjell er laget av marmor fra det store marmorbruddet i Lier i Norge! Bruddet ligger like ved Norges første kongeveg, den såkalte Sølvveien mellom Kongsberg og Hokksund, og marmoren ble trolig fraktet ut via denne. På 1700-tallet ble det sendt mye marmor fra dette bruddet til København i forbindelse med byggingen av Marmor-kirken. Det må ha vært på denne tomten steinhuggeren har funnet emnet til stiftstøtta (Haugen 2008).

meret, som i lang tid nektet å betale utgiftene. Selv om vegen var blitt kjørbær, var det få bønder som hadde vogn med hjul før flere tiår senere, og ferdene deres over fjellet fortsatte som før med kløvhest, slede eller til fots. Men dette at det ble fin veg over fjellet førte til at flere fra østsiden gjorde hyppigere handelsferder til Lærdalsøyri enn før (Hermundstad 1954:70).

Trafikken på vegen var stor, og dette førte med seg et omfattende vedlikeholdsarbeid hvert år. Mye av byrden lå på bøndene som var ansvarlige for å holde rodene i stand. Men staten tok også større ansvar etter hvert. I Lærdal ble mye av vedlikeholdet utført av vegkommandoen, en militær gruppe under generalvegmeesterens ansvar som hvert år kom til Lærdal for å utføre vegarbeid. Lederen laget detaljerte planer for hva som skulle gjøres på vegen, og militærgruppa var ofte i Lærdal fra mai til september. Selv om mye av vedlikeholdsarbeidet bestod i å renske grøfter og legge på ny grus i vegbanen, ble også større reparasjoner utført, som på stikkrenner, bruer, rekkverk, samt fjerning og bortminering av nedrast stein, og reparasjoner av dårlige vegmurer. Mye innsats gikk med til å finne grus i rimelig nærhet til vegen (Urtegaard 1993:14), noe som kunne være vanskelig mange steder der det meste av sand og jord allerede var skrappt og brukt årene før. Reisende langs vegen fikk nok se mange tydelige spor av masseuttakene etter vedlikeholdsarbeidet i et ellers skogløst og åpent landskap.

I 1797 var Hammers veginspektør, Iver Moss, på inspeksjonsreise i Lærdal, og var ikke særlig fornøyd med bøndenes innsats. Det virket som om de bare drev på med å «flikke hist og her i Roden som de pleier alltid at gjøre, og på den Maade blir aldrig Roden ferdig». Videre sier han at «Dog maa jeg tilstaae at Veiret og denne store Drift gjør Veien Skade.»¹³ I Soknegalden var også forholdene ille. Der hadde frost og is året før gjort vegen så farlig at folk heller hadde brukt den gamle vegen.

3.10 Kongevegen i kunsten og som del av nasjonens dannelselse

Hvordan Kongevegen så ut tidlig på 1800-tallet kan vi få inntrykk av gjennom skisser og tegninger fra samtidens kunstnere, og da særlig Johannes Flintoe og Wilhelm Maximilian Carpelan. Flintoe og Carpelan er sannsynligvis de første kunstnere som oppsøker og foreviger landskapet og Kongevegen over Filefjell, og skissene deres er av uvurderlig verdi som kildemateriale.

Av ulike grunner var de begge på Filefjell sommeren 1819. Den finlandssvenske major Carpelan (1787-1830) hadde akkurat kommet til Norge som adjutant for den nye stattholderen Johan August Sandels. Som et av sine første oppdrag i landet, skulle Sandels reise til Bergen, Norges handelsentrum og største by. Men det gikk rykter om at vegen gjennom Lærdal var ødelagt av flom, og stattholderen sendte sin adjutant av gårde for å undersøke dette nærmere. Carpelan kom østfra opp gjennom Valdres i midten av mai, men fortsatt var det snø i fjellet. Og etter Skogstad ble reisen mer besværlig. Men etter en strabasios ferd nådde han endelig Murklopphøgda, Kongevegens høyeste punkt. «*Midtsommarsdagen 1819, tidlig om morgonen, besteg jag första gången denna höjd, och innan högsta punkten af vägen uppnåddes, gick solen up i majestetisk glans bakom de höga Hurrungane, ock spridde et i många färger skifande ljus öfer dessa ödsliga trakter*». Landskapet gjorde sterkt inntrykk, og Carpelan tegnet skisser flere steder undervegs. Alle hans motiv fra denne reisen stammer fra Kongevegen over Filefjell (Messel 2008:9-20).

Den danskfødte Flintoe (1787-1870) var utdannet kunstner fra akademiet i København, og kom til Norge i 1811. Han ble snart en sentral skikkelse i det lille norske kunstmiljøet, og dro på mange oppdagelsesferder i sitt nye hjemland. Sommeren 1819 hadde han reist på tur til Ytre Kroken sammen med sin venn Gerhard Munthe, og i august gikk

¹³Veybefaring i Leyrdal 1797 (Iver Moss). Generalvegmeesterarkivet, Statsarkivet i Bergen.



Kongevegen sett fra Murklopphøgda mot Nystuen og Støgunose. Carpelan har fanget opp snøstakene langs vejen. (Wilhelm Maximilian Carpelan. Fra plansjeverket *Voyage pittoresque aux Alpes Norvégiennes*, 1822).

ferden tilbake til Christiania, via Filefjell, som han behørig tegnet og skisserte undervegs (Messel 2008:9-20).

Året etter, i 1820, viste både Flintoe og Carpelan fram sine motiver på Tegnerskolens årsutstilling – og begeistringen var stor. Noe slikt hadde man aldri sett før. Tegningene viste «*Landets egentlige charateristiske skjønne Fjeld- og Alpenatur*» og de «*vildeste og mest maleriske Fjeldenge*» i områder som var «*hidtil saa lidet bekjendte Enge*» (Messel 2008:9-20). Carpelans tegninger fra reisen sommeren 1819 ble også noen år senere utgitt i et

planjeverk i tre bind som fikk tittelen *Voyage Pittoresque aux Alpes Norvégiennes*.

Våre forfedre har lang tradisjon i å ferdes i høyfjellet, og utallige er de som har ferdes over Filefjell gjennom årene. Men det var først på 1800-tallet at man fikk en romantisering av landskapet blant de intellektuelle. At Kongevegen har en sentral rolle i pionerens vitenskapelige og estetiserende oppdagelsesreiser er opplagt. Flintoe og Carpelan var blant pionerene som viste fram fjellet i kunsten. Men også innenfor vitenskapen ble fjellet kartlagt av geologer, botanikere, og landmålere. Mange dro



Filefjell tegnet og oppmålt 1817. (Kart: *Lille Miosen samt Veien Over File-Fjeld til Stiftsmerket*, 1817. Universitetsbiblioteket i Trondheim).

til Filefjell og fjellområdene rundt for å gjøre sine undersøkelser i «de indre Fjeldegne», «*hvor man kan gaae paa Opdagelses-Reiser med samme Held som i det indre af Afrika eller Ny-Holland, kort i de mest ubekjendte Lande på Kloden*», skriver geologen Christopher Hansteen etter sin reise mellom Christiania og Bergen i 1821 (Slagstad 2008:22).

Norge var en ung nasjon. Og jakten på nasjonens «indre», som i utgangspunktet var en naturvitenskapelig motivert interesse, ble etter hvert også, en patriotisk identitetsskapende oppdagelsesferd. Ikke minst via malerne og dikterne. Fjellmassivet Jotunheimen, som Carpelan første gangen malte fra Kongevegen, ble etter hvert betraktet som landets «aller helligste» (Slagstad 2008:17).

Glimt fra Eidsvollsmennenes reise over Filefjell 1814

Den 25. mars 1814 dro de kommende Eidsvollsmennene fra Bergen – Peter Motzfeldt (1777-1854), Wilhelm Frimann Koren Christie (1778-1849), Jonas Rein (1760-1821), Jens Rolfsen (1765-1819) og Fredrik Meltzer (1779-1855), pluss to tjenere – av gårde i skipsreder og hoffagent Herman Jansons stilige vengebåt "Enigheden". Sammen med 107 andre utvalgte representanter fra hele landet skulle de samles for å lage Norges grunnlov. 21 roere og 1 styrmann rodde «Enigheden» og to følgebåter fulle av medbrakt bagasje.



Norges første stortingspresident, Wilhelm Frimann Koren Christie (1778-1849), reiste i 1814 fra Bergen over Filefjell til møtet på Eidsvoll sammen med de fire andre representantene fra Bergen. (Illustrasjon fra Wikimedia)

Den 28. mars, etter 3 døgns reise, ankom de Lærdalsøyri. Det var en blandet opplevelse. Fredrik Meltzer skriver i sin dagbok at «Fattigdomen og skitten, de mange små, halv nakne barna og en mengde løse griser og hunder som fantes alle steder, overrasket oss meget, så vi ønsket bare å komme derfra hurtigst mulig» (Nygaard 1949:84).

Ferden videre gikk på hesteryggen langs Kongevegen. Bagasjen ble fraktet med hest og vogn. Meltzer forteller at veien var god, og det samme var hesten han fikk. Da representantene forserte Galdane var veien lykkeligvis «fri for isvuller saa de steile Bakker ikke var saa farlige at passere, og da Veien paa Ydersiden mod Elven var nogenlunde godt forsynt med godt Trærækværk, var man mindre udsat for at glide udfor og ned i den forbibrusende, stride Elv» (F.M. Wallem gjengitt i Skoug 1976: 86).

Men en tung og utrygg veg var det likevel. Meltzer skriver i dagboken sin at de måtte stige av hestene for å gå «enkelte stykker av veien til fots, da det var så bratt» (Nygaard 1949:84). Hestene som trakk bagasjen fikk blant annet store problemer med å komme seg opp Vindhella (Skoug 1976:20). Men så var det heller ikke småtterier de hadde med seg på turen. Meltzer ramser opp: «5 flaskefor, 1 matbomme, 1 blikkuffert til tetøyet, 1 kasse til tobakk, 1 amber med smør, 2 kofferter for hver av oss og 2 reisepulver, 2 kofferter for tjenerne, 1 sekk brød og en sekk med forskjellige ting».

Maristuen imponerte mer enn Lærdalsøyri. «Her var det godt at være!» skriver Meltzer i dagboken sin (Nygaard 1949:84). De moret seg med å lese inskripsjoner og navn på dører og vegger etter alle slags mennesker som hadde vært der tidligere. Meltzer skriver ikke noe spesielt om reisen videre fra Maristuen over Filefjell til Nystuen. Men siden den foregikk i mars, må det ha vært snø i fjellet, og representantene ble trolig fraktet på sleder hele eller deler av strekningen.



Meltzer skriver i sin dagbok at de på Nystuen drakk kaffe «i det nye værelset som nettopp er bygget for de reisende». (Skisse av Lord Teignmouth II, 1830).



Laukebergbakken i Galdane, tegnet av Johannes Flintoe i 1845, gir et inntrykk av hvor bratt det var enkelte steder. Kongevegen var opprinnelig bygget et stykke opp i lia for dette partiet. Men på grunn av ising om vinteren ble vegen lagt om og ned denne bratte bakken, bygd på høye murer. Det varte likevel ikke lenge før også denne vegen ble «kassert», og man bygde den Bergenske Hovedvei over Seltåsen på andre siden av dalen. (Eier: Norsk Folkemuseum.)

3.11 Linjal og bøttehankprinsipp - etterpåklokskapen

Kongevegen var nok en stor forbedring for de reisende over fjellet. Men den fikk likevel en nokså kort levetid. Bare 50 år etter at strekningen over Filefjell stod ferdig foretok man et storstilt arbeid med å forbedre og legge om vegen, særlig de vanskelige partiene over høyfjellet, gjennom Vindhella og Galdane. Det viste seg nemlig snart at

Kongevegen var for bratt, og dermed for vanskelig å kjøre med hest og vogn. Den var bygget etter linjalprinsippet, rett opp og rett ned, ofte med svært bratte stigninger. Opp til 1:3 eller 1:4 var ikke uvanlig. Det så bra ut på kart-et, men de bratte bakkene var vanskelige å forsere både for folk og fe. Det franske prinsipp med de rette veginjer passet ikke like bra i det norske høyfjellet som på de danske slettene.

I ettertid har også «grytehank» eller «bøttehankprinsippet» blitt brukt som en metafor på vegene bygget etter det franske prinsipp. Grytehanken er ikke lenger om den ligger nede enn om den står. Fra midten av 1800-tallet tilstrebet man å legge vegen flatt i terrenget og heller gå rundt åsen enn rett over.

Tanken om å bygge en sammenhengende landeveg mellom Christiania og Bergen var noe som opptok generalvegintendant Anker. Han var en fremskrittets mann og innså nok tidlig at hovedveien over Filefjell hadde sine begrensninger og store utfordringer, ikke minst fordi reisende og varetransporten måtte sjøvegen videre fra Lærdalsøyri. Alt i 1801 innså han at Den Bergenske Kongeveg over Filefjell verken var, eller kunne bli, en sammenhengende landeveg helt til Bergen (Brock 1937:38). I 1811 foretok han en reise til Hardangervidda for å se på mulighetene for å legge veg mellom Øst- og Vestlandet via Røldal. Disse planene ble først realisert et halvt århundre senere.

I 1810 foretok Anker en befaringsreise av hovedveiene i Akershus stift, og konstaterte at de var i dårlig stand, og hadde forfalt mye i løpet av de siste årene. Landet var inne i en økonomisk nedgangstid etter flere år med krigføring under Napoleonskrigen som Danmark-Norge var trukket inn i. Men den driftige Anker, som da hadde avsluttet sitt embete som generalvegintendant, mente også at Vegvesenet nå manglet kraft og virksomhet (Broch 1937:38). I 1818 rapporterte departementet at vegen over Filefjell ned til Lærdal befant seg i en særdeles slett tilstand og at det krevdes hurtige foranstalt-

ninger hvis den ikke skulle bli aldeles ufremkommelig. Og særlig ble det klaget på strekningene gjennom Galdane og Vindhella (Skoug 1976:20). På denne tiden var det også flere som brukte vogn, og dermed vokste kravet om bedre veg.

Vegutbedringer og omlegginger

Nesten kontinuerlig etter at den sto ferdig har det foregått skjøtsel, utbedringer og mindre omlegginger av Kongevegen over Filefjell. Men de første store omleggingene av Kongevegen kom i årene mellom 1837 og 1844. Da hadde man erstattet «kongeveg-begrepet» med hovedvei, og amtmennene¹⁴ hadde overtatt generalvegmestrenes (og generalvegintendantens) ansvar med vegene. Høyfjellsvegen mellom Maristuen og Kyrkjestølen, som nok var Kongevegens tyngste del å ferdes over Filefjell, ble av amtmann Weidemann i Kristians Amt¹⁵ foreslått omlagt gjennom Smeddalen. Forslaget ble vedtatt og bekreftet i kongelig resolusjon i 1837. Veginspektør Carl Christian Buchholz (1787-1849) var mannen som fikk oppdraget med å utføre vegarbeidet. Men undervegs dukket problemene opp. Han klarte ikke å holde tidsplanen, og under en inspeksjon av vegen ble det også avdekket en rekke feil og mangler. Saken endte med at kaptein og ingeniøroffiser Georg Ræder (1814-1898) tok over arbeidet, og fullførte det i 1844 (Hvattum 1993:124). Et av grepene kaptein Ræder tok var å legge vegen lengre ned i dalføret enn Buchholz hadde gjort. Dermed unngikk han den bratte nedstigningen til Maristuen fra Smeddalen. «Den Ræderske veg» mellom Brustølen og Maristuen var også bygget godt opp i terrenget med høye, solide murer, og fikk en helt annen standard enn «Den Buchholzske veg». Fremdeles ligger «Den Buchholzske veg», som aldri kom i bruk, som et gjenglemt samferdselsminne mellom Stovestølen og Brustølen.

Et annet viktig parti av vegen som ble utbedret og ombygd i første halvdel av 1840-årene var parsellen gjennom Vindhella. Her hadde Kongevegen en stigning på 1:4, og var alt for bratt for hest og vogn med tunge lass. Den nye Vindhellavegen, derimot, slaket ut stigningen ved at man bygget fire 180 graders svinger gjennom skaret. Med sine høye, imponerende vegmurer er Vindhella et av områdets store attraksjoner den dag i dag. Ingeniøren bak byggverket var kaptein Henrik Christian Finne (1797-1870), som senere fikk kallenavnet «Veg-Finne». Men også denne vegen viste seg å være for bratt, og etter bare 30 års bruk måtte hovedveien legges om på nytt. Nå var dynamitten kommet som verdifullt redskap i vegbyggingen, slik at man klarte å legge den nye vegen langs Lærdalselvi, rundt Klanten, istedenfor gjennom selve Vindhellaskaret.

Nok en stor omlegging av Kongevegen i 1840-årene fant sted noen kilometer vest for Vindhella. Ny veg over Seltunåsen erstattet den gamle og vanskelige vegen gjennom Galdane. Også denne nye vegen, som ble bygget i årene 1837-1843, stod kaptein Finne for. Den hadde store murer, opp til 15 meter høye, og er laget med en teknikk som til da var ukjent i Norge (Rune Nicolaysen, muntlig). I ettertid fikk kaptein Finne kritikk for at han «murede for meget, og minerede for lidet» (Lomheim 1993:27). Til dette anlegget ble det imponerende byggverket Steine bru laget over Lærdalselvi ved Bruknappen. Og trolig ble det også bygget ny bro ved Seltun. Under storflommen i 1860 ble Steine bru tatt av vannmassene¹⁶, og trafikken måtte igjen legges over Galdane noen år mens det ble bygget ny bru ved Nedre Kvame, og veg mellom Kvame og Seltunåsen. Takket være dynamitten kunne man nå komme seg gjennom det tidligere uframkommelige Kvamsberget.

¹⁴ Med den nye vegloven av 1824 ble begrepet «Kongeveg» endret til «Hovedvei». Samtidig ble det overordnede ansvaret for vegene overført til Justisdepartementet, og det lokale ansvaret til amtmennene. Egne vegmestre ble ansatt under amtmennene, mens det praktiske ansvaret for vegene ble organisert og gjennomført av veginspektører, lensmenn og rodemestre (Vegvalg, 2002:21).

¹⁵ Tilsvarende Oppland fylke i dag.

¹⁶ De mektige brukarene står der fremdeles.



Ved Øygardsjordet ser vi den nye vegen (til venstre) følge høydedraget i terrenget, mens Kongevegen går rett fram med lange bakker opp og ned. (Foto Anders Beer Wilse, 1907).

Lengre opp på fjellet ble vegen nedenfor Mari-stuen lagt om rundt 1850. Man fikk da ny bru, Honing Bru, over Smeddøla, omtrent midt på Honingane. Veglinjen videre gikk på vestsiden av elva ned til Raudegalden, og erstattet vegen til Brattebakken bru.

I Øye ble vegen lagt om opp til Hermundstad i slutten av 1850-årene. Nå fulgte den nye veglinjen terrenget istedenfor å gå rett fram og rett opp og ned, som Kongevegen hadde gjort. I siste halvdel av 1800-tallet ble vegen mellom Hermundstad og Varpe lagt om til nordsiden av dalen, tilbake dit hvor den gamle Postvegen hadde gått.

Utover 1900-tallet har det stadig vært større og mindre utbedringer og omlegginger av den viktige ferdselsvegen over Filefjell. Og fremdeles gjøres det store grep for å tilpasse Kongevegen – som nå har blitt europaveg – over en av våre mest historierike høyfjellsoverganger.



(Foto Jan Adriansen)

4 Eierforhold og ansvar

4.1 Bruksrett og eierforhold

Uavhengig av eierforholdet har allmennheten ferdselrett på Kongevegen (og andre eldre veger). Verken statlig eller privat eiendomsrett er til hinder for at allmennhetens ferdselsrett fremdeles eksisterer og bør beskyttes (Arnulf 2005:13). Dette gjelder også veger som ikke har vært i bruk på mange år.

Kongevegen er brukt av folk opp gjennom årene, og det er derfor hevd på bruken. I tillegg har staten brukt offentlige midler til drift av vegen. Dersom en grunneier hevder eiendomsrett til deler av vegen, må han dokumentere at det offentlige har tilbakeført den til privat eiendomsrett. Det vil i så fall finnes tinglyste dokument på dette. En

slik tilbakeføring innebærer at det offentlige formelt har vedtatt at strekningen ikke lenger skal brukes til veg for noen interessenter (Lomheim, muntlig). For de delene av Kongevegen som går i utmark gjelder dessuten frilufsloven som gir allmennheten rett til å ferdes på stier og veger.

Selv om selve bruksretten er rimelig klar, kan det likevel være nyttig å få avklart eierforholdet til Kongevegen. Ikke minst gjelder dette for vedlikeholdsplikten. Reglene for hvordan man skal håndtere veger som er bygd før 1823 og lagt ned før 1912 er litt uklare (Vegmuseet har satt i gang en prosess for å avklare dette). Men vi skal her ikke gjøre noe dypdykk i jusen omkring eierforholdet, bare småkikke litt på den mest relevante kilden: Vegloven.

Vegloven har en paragraf, § 8, som forteller om eierforholdet til nedlagte veger:

Veglovens § 8

Blir offentlig veg nedlagt, kan vedkomande styremakt gjere vedtak om at veggrunnen heilt ut eller delvis skal nyttast til anna offentlig vegføremål eller til føremon for ferdsla eller dei vegfarande. Som føremon for ferdsla eller dei vegfarande vert òg rekna at bruer, murar, vegstykke eller andre delar av vegen etter vegstyremakta sitt skjønn er verneverdig slik at den bør haldast ved like for komande slekter.

Nedlagd offentleg veg som ikkje blir nytta til anna føremål etter første ledd, kan vedkommande styremakt legge ut til bruk som privat veg etter denne lova.

Blir offentlig veg nedlagt, og veggrunnen ikkje blir nytta til anna føremål etter første ledd, og vegen heller ikkje blir utlagt til privat veg, har eigar av eigedom som støyter til vegen rett til å krevje veggrunnen lagt til eigedomen sin mot vederlag etter skjønn, eller dersom ny veg skal byggast over eigedomen hans, mot frådrag etter skjønn i vederlaget for eigedomsinngrep til slik veg. Støyter fleire eigedomar til vegen, skal moglig tvist om fordelinga avgjerast ved skjønn.

Mer utfyllende om tolkningen og intensjonen bak paragrafen finner vi i «Vegloven med kommentarer» av tidligere leder for juridisk seksjon i Vegdirektoratet Otto Arnulf, og advokat Erik Gauer (Arnulf og Gauer, 1996:56-61). De skriver blant annet følgende om veglovens § 8:

Andre setning i første ledd:

«Bestemmelsen ble tilføyet ved lov nr 11 den 1. mars 1996 som følge av at det i den senere tid hadde vist seg en stadig stigende interesse for å bevare eldre vegstrekninger til rekreasjonsformål. Departementet viste til at disse strekningene stort sett ville bli brukt av gående og syklende og ikke til vanlig av motorkjøretøyer.

Bestemmelsen innebærer at vegmyndighetene nå har hjemmel for bruk av ordinære vegbevilgninger til slike

formål. I den senere tid er det arbeidet med spesielle reguleringsplaner, som skal sikre de gamle vegfar, f.eks. etter Kongevegene og postvegene. Her kan det være tale om å la enkelte strekninger brukes av de tilliggende eiendommer etter den bruk som er naturlig for vedkommende eiendom. Det kan da være aktuelt med forsiktig bruk av motorkjøretøy under hensyntagen til at vegen opprettholdes etter formålet og viser kommende slekter hvorledes vegen har vært en del av landskapet».

Annet ledd:

«Lovendringen i 1978 gjaldt annet ledd, hvor ordene «brukt som» ble tilføyet. Dette ble gjort for å markere tydeligere det som gjaldt også tidligere, nemlig at det offentlige beholdt eiendomsretten til veggrunnen selv om vegen ble lagt ut til privat veg.

Brukerne av vegen får vedlikeholdsplikten, jfr. 54, mens vegmyndighetene beholder det objektive eieransvaret. At vegmyndigheten beholder eiendomsretten, innebærer selvsagt også en vid innflytelse over forhold som knytter seg til vegen, f.eks. spørsmålet om hvem som skal gis adgang til bruk av den».

Tredje ledd:

«Det er først når det er på det rene at veggrunnen ikke er nødvendig til vegformål etter første og annet ledd, at grunneiere langs vegen kan få beslag på veggrunnen til privat eiendom og dermed til privat utnyttelse».

Rettspraksis

(opplysninger fra Per Birger Lomheim)

Det kan også være relevant å se på tidligere saker for å komme litt nærmere eierforholdet på Kongevegen. Blant annet har flere tvistesaker omkring eierskapet til tilsvarende nedlagte veger vært oppe i jordskifteretten. Fra Sogn og Fjordane kan vi nevne to slike eksempel på jordskiftesaker i tvister om den gamle postvegen:

I Gulen ble deler av postruten lagt om, og den gamle vegen nedlagt som hovedvei ved Kongelig resolusjon i 1867. Vegen ble da utlagt til privat veg

for de interesserte, og var i bruk frem til det kom ny veg i 1937. Jordskifteretten ga Statens vegvesen fullt medhold i eiendomsrett for denne delen av postvegen med en bredde på 6,3 meter.

På Faleide i Nordfjord hevdet også en grunneier full eiendomsrett for postvegen. Den var nedlagt som hovedvei i 1893 med vedtak om at vegen kunne brukes av de interesserte, og at grunneierne ikke hadde lov til å gjøre innskrenkninger på vegkroppen. Statens vegvesen fikk også her full eiendomsrett i jordskiftesaken.

Som en konklusjon kan vi si at Statens vegvesen eller det offentlige er eier av alle tidligere offentlige veger der det ikke foreligger vedtak om tilbakeføring til privat eiendomsrett. Alle slike saker skal gå gjennom kommunestyret (innstilling), før fylke/Amt/Samferdselsdepartementet gjør endelig vedtak.

4.2 Vernestatus og forvaltningsansvar

Kongevegen over Filefjell har pr i dag ikke noen formell vernestatus. Dette skyldes først og fremst det noe uklare eierforholdet til deler av den. Men vegen har likevel høy nasjonal verdi og må forvaltes ut fra denne forutsetningen. Tre av strekningene er med i Vegvalg, Statens vegvesen sin Nasjonale verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner.

I St.meld.16 (2004-2005) *Leve med Kulturminner* er det slått fast at hovedansvaret for å ta vare på fredete eller verneverdige kulturminner og kulturmiljøer ligger hos eierne. I samsvar med sektorprinsippet, slik dette er nedfelt i St.meld. nr. 46 (1988-89) *Miljø- og utvikling – Norges oppfølging av Verdenskommissjonens rapport* og St.meld. nr. 58 (1996-97) *Miljøpolitikk for en bærekraftig utvikling*, har statlige sektorer ansvar for:

- a) som eier å forvalte egne kulturminner og kulturmiljøer på en måte som ivaretar de kulturhistoriske kvalitetene.
- b) som myndighetsutøver å sikre at hensynet til kulturminner og kulturmiljøer blir tatt vare på i sektorpolitikken, både når det gjelder myndighetsutøvelsen og bruk av relevante virkemidler.

Kulturminner og kulturmiljøer knyttet til statens virksomhet representerer sentrale kilder til historien om utviklingen av det norske samfunnet. Det er statens ansvar å ivareta disse kildene på en slik måte at de danner meningsfylte kulturminner i samtiden, og blir bevart for ettertiden. De enkelte statsetater har en selvstendig interesse og et selvstendig ansvar for å dokumentere sin egen kulturhistorie, både i form av bevaring av faste kulturminner, og i form av drift av museer. St.meld. nr. 58 slår fast at «*prinsippet om at alle sektorer har et selvstendig ansvar for å ta miljøhensyn på sitt område står sentralt i norsk miljøvernpolitikk*».

I Statens vegvesen – som har sektoransvar for vegminner – ivaretas dette lokalt av regionene og sentralt av Vegdirektoratet ved Miljøseksjonen og Norsk vegmuseum.

Siden Kongevegen i dag mangler et formelt vern er det i det daglige kommunene og fylkeskommunene som planmyndighet som er de viktigste forvalterne av kulturminnet. Det er derfor viktig å se på Kongevegen i et helhetlig perspektiv i alle planoppgaver i nærheten av Kongevegraseen. Plan- og bygningsloven er en overordnet lov for arealdisponering og ressursbruk, og er blant annet kommunenes redskap for vern av gamle ferdselsårer. Der hvor Kongevegen ligger innenfor reguleringsgrensene for nye planer bør planmyndighetene alltid tilstrebe å regulere vegen inn som hensynssone. På sikt bør det jobbes for å gi hele det nasjonalt viktige kulturminnet et formalisert vern.



Hvem har rett til å bruke, og hvem har plikt til å forvalte Kongevegen? Fra Høghammar på Hegg. (Foto Hanne Johnsrud)



Fra 3,5 meter bred veg til en smal sti; Kongevegen gror igjen. Her fra «De sju skuffelser» over Maristuen. (Foto Hanne Johnsrud)

5 Kongevegen i dag

Et av hovedmålene med forprosjektet har vært å kartlegge Kongevegen mellom Lærdalsøyri og Øye rent fysisk. I prosjektbeskrivelsen står det at *«Det må kartlegges hvordan hele strekningen er i dag, og hvilke strekninger det er behov for å gjøre noe med»* ... *«Det vil være behov for ulike tiltak på ulike strekninger, og dette må identifiseres i kartleggingen»*.

I løpet av sommeren og høsten 2010 ble Kongevegen mellom Lærdalsøyri og Øye registrert.

Totalt fem personer deltok i registreringsarbeidet langs vegen. Registratorene fylte ut et skjema der de ulike parsellene ble beskrevet, vurdert og gitt en substanskarakter/grad. Veghistoriske elementer ble også registrert, og tilstanden og skjøtselsbehovet ble kartlagt. Det ble også tegnet kart, og parsellene sine start- og sluttsteder ble merket

med gps-punkt. I ettertid ser vi at vegen ideelt sett burde ha vært registrert på våren da den frodige sommervegetasjonen gjorde arbeidet vanskelig.

Registreringsmessig er Kongevegprosjektet et pilotprosjekt i Norge hvor vi har utviklet en metodikk bygget på en anerkjent sveitsisk metodikk (se kapittel 5.3). Vi har høstet mye gode erfaringer av dette arbeidet, og håper å kunne videreutvikle metodikken slik at det på sikt også kan brukes på andre prosjekt.

Dokumentasjonen og kartfestingen fra registreringen utgjør basisen i det viktige underlagsmaterialet man trenger for å få oversikt over hva som er igjen av Kongevegen, og hvilken tilstand den er i. Registreringene viser også hvilke strekninger det er behov for å gjøre noe med.

Denne type kunnskap er grunnleggende både for å få en god forvaltning av kulturminnet, for bedre å kunne videreformidle det historiske aspektet, og for å gi folk meningsfulle og gode opplevelser.

Den detaljerte registreringen som ble gjort av den 8 mil lange strekningen er for omfattende til å kunne gjengis i detalj i denne rapporten. Bearbeiding av det massive registreringsmaterialet må skje i etterkant. Derfor vises her bare de viktigste hovedtrekkene, for å synliggjøre hva på Kongevegen som bør arbeides videre med i et hovedprosjekt.

5.1 Bevaring og tiltak

Gamle ferdselsårer som går ut av bruk vil etter hvert gro igjen, bli glemt og kanskje bygget ned. Kanskje er det en naturlig utvikling i et samfunn med stadig knappere arealgoder. Andre vil mene det er et uverdlig tap av historiefortellende fysiske elementer i landskapet (Nordisk ministerråd 1999:39).

Hovedkonklusjonen etter feltarbeidet er at vegen forfaller og gror igjen. Den største trusselen for

Kongevegen i dag er uten tvil at naturen er i ferd med å ta overhånd. Mange år med manglende vedlikehold og skjøtsel har ført til at vegetasjonen stedvis vokser fritt, og at skader på vegen ikke har blitt reparert. Vannerosjon er også et stort problem som har forårsaket mye skade.

Vegvokteren på de historiske vegene i Lærdal – Rune Nicolaysen – forteller at det de siste årene har vært et stadig akselererende forfall på Kongevegen. Spesielt ille er det gjennom Galdane, hvor deler av kulturminnet om få år vil være tapt om man ikke setter inn tiltak ganske snart. Her er den rett og slett i ferd med å rase ned i dalsiden. At forfallet akselererer er også inntrykket vi sitter igjen med etter feltregistreringene til forprosjektet. Det er fremdeles ikke for sent å redde kulturminnet, men vi er ute i 12. time!

Kongevegen er et nasjonal viktig kulturminne og bør bevares også for fremtiden. For å klare dette må forfallet stoppes ved hjelp av skjøtsel og vedlikehold. Dernest må allerede oppståtte skader repareres, og til slutt må tapte element tilbakeføres ved restaurering. Det er viktig å huske på at



Vegen ligger under et tykt lag med torv. Fra Brattebakken. (Foto Hanne Johnsrud)

intensjon med bevaringsarbeidet ikke er å gjen-skape Kongevegen slik at den fremstår som da den var ny, men å ta vare på vegen slik at både vi og senere generasjoner kan ha glede av den. De fleste bevaringstiltakene vil derfor være i kategoriene skjøtsel og reparasjon.

Dessverre finnes det ingen komplett veiledning for istandsetting av en kongeveg fra 1700-tallet. Men Christopher Hammers *«Instrux og almindelige Regler hvorefter Landevejene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes»* (Hammer 1794) er en viktig kilde for å forstå hvordan vegen ble bygd og hvordan den skulle vedlikeholdes. Når det gjelder nyere informasjon om vegetasjon og skjøtsel av kulturminner anbefales *Riksantikvarens informasjonsark nr. 7 2010 Vegetasjon*. Nyttig informasjon om å istandsette gammel veg kan man også finne i bøkene *Gamle veger og vegfar. Bruk – vern – vedlikehold* (DN-håndbok 5, 1994) og *Naturvennlig tilrettelegging for friluftsliv* (DN-håndbok 3, 1993) og *På vei – friluftsliv og opplevelser langs gamle ferdselsårer* (Nordisk ministerråd 1999). Men det viktigste er prinsippet om at vegens egenart skal legges til grunn for alt arbeid som blir utført!

Det trengs en massiv ryddeaksjon for å komme à jour med vegetasjonen langs Kongevegen. Vegvokteren i Lærdal gjør en storveis jobb med skjøtsel langs de historiske vegene, men det er ikke tvil om at hans 30 prosent-stilling på langt nær er tilstrekkelig for å holde tritt med forfallet. Det må sterkere lut til. Man kan for eksempel tenke seg et eller to arbeidslag på 4-5 mann som jobber målrettet med rydding og reparering av Kongevegraseen over flere år. En slik jobb må grundig planlegges som del av et fremtidig hovedprosjekt i Kongevegprosjektet.

Erfaring fra tidligere arbeid med historiske veger må trekkes inn, og det anbefales å bruke vegvokter Rune Nicolaysen og kunnskapen han har ervervet seg gjennom sine år på Kongevegen. Ekspertise på tørrmuring må også trekkes inn tidlig i prosjektet.

Etter at Kongevegen har fått de nødvendige tiltakene for å stabilisere forfallet, er det viktig å lage planer for fremtidig vedlikehold og skjøtsel. Vegetasjon og drenering må holdes i sjakk, utraste steiner må settes på plass, vegdekket må passes



Vegvokter Rune Nicolaysen viser et tre som har vokst inn i muren og sprengt i stykker vegen i Galdane. Dessverre ikke det eneste. (Foto Tine Eikehaug)

på også videre. For å klare dette, anbefales det å ansette en fast vegvokter på Kongevegen i hel stilling. Kanskje gjennom et spleiselag mellom fylkeskommunene, kommunene og Statens vegvesen. I tillegg bør det legges opp til jevnlig dagnader langs vegen for å gjøre tyngre vedlikeholdsjobber og å holde vegetasjonen i sjakk. Dette kan for eksempel organiseres gjennom skolearbeid (vegetasjonsrydding), interesseorganisasjoner eller i form av mer åpne dugnadsgjenger.

Oppgavene til dette arbeidet bør nedfelles i forvaltningsdokument som godkjennes av kulturminneforvaltningen, for å sikre at det ikke går på bekostning av kulturminnevernet. I slike forvaltningsplaner må det komme frem alle vesentlige moment som er relevante for skjøtsel og vedlikehold av Kongevegen. Eksempler på dette kan være at man må være restriktiv med ferdsel av motoriserte kjøretøy på Kongevegen. Og at slik ferdsel kun bør foregå vinterstid når bakken er hard nok til å tåle belastningen. Et annet eksempel kan være at vegetasjon som ryddes fra vegbanen

ikke må legges i dreneringsgrøfter (og dermed være potensielt skadelig på vegen), men fraktes ut av området, eventuelt legges på isen og brennes om vinteren.

Et skjøtselstiltak man kan ha dobbelt nytte av langs Kongevegen er å bruke beitedyr. De vil både hjelpe til med å holde vegen og kulturlandskapet i hevd, og være med å øke opplevelsesverdien for vandrere langs vegen. Dette kan vurderes i flere områder. For eksempel i Galdane hvor det tidligere har vært et spennende kulturlandskap som i dag er i ferd med å gro helt igjen. Men et godt resultat av beiting er avhengig av når og hvor lenge dyra beiter, hvilke dyr som beiter og hvor mange de er. Geiter er effektive til å bekjempe kratt, men krever gjerder, og en god del tilsyn. Sau er godt egnet til vanlig vedlikeholdsbeiting.

Vegetasjonen gjør stor skade

1800-tallets gårdsdrift i Norge, med stor beiteaktivitet, holdt vegetasjonen nede både på innmark og i utmark. I tillegg hentet man mye vinterfôr og



Også på høyfjellet, der naturen vokser sakte, er vegen og grøftene i ferd med å forsvinne helt under all vegetasjonen. Her har vannet gravd nytt løp midt i vegbanen. (Foto Hanne Johnsrud)

ved i utmarka. Men tiden etter andre verdenskrig, med økende urbanisering og flukt fra jordbruket, skapte et vendepunkt i bruken av skog og vegetasjon. Og siden 1970-årene har gjengroing blitt regnet som et stadig økende problem i Norge. Når mennesket trekker seg vekk, tar naturen sakte, men sikkert, tilbake det som er skapt av kulturlandskap. I den senere tid har man også blitt bevisst at endringer i klimaet forsterker gjengroingen.

Når vegetasjonen får vokse fritt utgjør den en stor trussel for kulturminner og kulturlandskap. Trær og buskvekster dekker til og kler inne kulturelement, og røtter sprenger i stykker selv de mest solide byggverk. I tillegg endrer vegetasjonen eksisterende vannløp, og kan presse ut store steiner og hele skred fra fjellsider.

Kulturminner og kulturlandskap er ikke-fornybare ressurser, som ikke kan erstattes om de først er blitt ødelagt. Da det er hevet over enhver tvil at gjengroing fører til fysisk skade på kulturminner som Kongevegen, og at det må settes inn tiltak for å stoppe dette. Løsningen er å fjerne og holde kontroll med vegetasjonen. Først ved å rydde og renske kulturminnet for skadelige vekster, og deretter ved å utføre kontinuerlig skjøtsel og vedlikeholdsarbeid.

Et stort problem langs Kongevegen er trær som vokser i vegkroppen. Det kan både være trær som kommer direkte ut av tørrmurene på siden av veggen, og trær som vokser i selve vegbanen. Trær i veglegemet gjør stor fysisk skade da røttene trenger inn i murverket, og sprenger det i stykker. Steinene presses fra hverandre og står etter hvert i fare for å ramle ned. Store og svake trær kan også velte og risikere å rive opp hele veggen i sitt nær-område.

Trær som vokser i veggen MÅ bort! Det er viktig å fjerne trær fortløpende mens de er små og ennå ikke har fått gjort noen vesentlig skade. Dette må

gå inn i det årlige vedlikeholdet av veggen. Trær bør sages så langt ned mot bakken som mulig.

Når man sager ned trær, sitter røttene igjen inne i vegkroppen. Etter hvert råtner disse, og på større trær risikerer man at veggen klapper sammen. Trærne krever derfor mer enn bare å bli saget bort. Det sikreste tiltaket man kan iverksette er først å sage bort den delen av treet som stikker ut av vegkroppen, så fysisk ta opp veggen rundt røttene, fjerne røttene, og deretter legge tilbake tørrmuren tilnærmet slik den engang var. Dette er et tidkrevende og kostbart tiltak, og bør bare iverksettes der treet har gjort stor skade eller kan komme til å gjøre det.



Tre i vegmuren i Gjerdegalden. (Foto Jan Adriansen)

Når trær tas ned oppstår det lett kratt av nye rotskudd fordi roten til treet fortsatt lever. Slikt vil ofte kreve skjøtsel i årevis, noe som i praksis vil være alt for ressurskrevende å gjennomføre på hele Kongevegen. Selv om giftfri skjøtsel er ønskelig, kan man som et alternativ etterbehandle stubbene med Roundup, som brukt på riktig måte er nokså harmløst på naturen rundt. Roundup er et systemisk ugressmiddel som dreper roten. Stubben pensles eller sprøytes på frisk snittflate. Middelet virker best i tidsrommet juli-november når sevjen trekkes ned i roten. Ulike treslag har varierende evne til å sette rotskudd. Selje, pil, osp og gråor setter mye rotskudd og bør behandles. Osp og selje har gjerne felles rotsystem med andre trær, og rotbehandles ett, bør man vite at også nabotreet kan ta skade. Hos bartrær dør roten ved hogst og treet trenger ingen stubbebehandling. For utfyllende informasjon se *Riksantikvarens informasjonsark nr 7 2010 Vegetasjon - om vegetasjon og kulturminner*; <http://www.riksantikvaren.no>

[filestore/7.3.5vegetasjon2.pdf](#).

Man må også sette fokus på etterarbeidet og ha en god plan for dette. Etter at et tre er tatt ned må det ikke bare bli liggende, men deles opp og fjernes fra veggen og nærområdet. Kvister og grener må også samles og fraktes bort. Om vinteren kan man brenne kvist på et sikkert sted ute, for eksempel på isen på elva. Alternativt frakting ut av området.

Også annen vegetasjon, som blomster, buskvekster (særlig vier på høyfjellet og bringebær i lavlandet) og andre høye planter vokser i vegbanen og vegkanten på Kongevegen. Vegetasjon av denne type kan gjøre veggen nærmest uframkommelig, spesielt i sommersesongen, og bør derfor holdes nede. Den kan også føre til alvorlige dreneringsproblemer.

Eventuelle fremmede skadelige arter bør registreres, og håndteres i tråd med *Regional handlings-*



Ved tette grøfter og ødelagte stikkrenner finner vannet nytt løp over veggen. Mellom Varpe og Hermundstad har flere stikkrenner kollapset. (Foto Tine Eikehaug)

plan mot fremmede skadelige arter (under utarbeidelse i Statens vegvesen, Region vest).

Dreneringsproblem

Den gang vegen var i ordinær bruk, inngikk rensking av grøfter og stikkrenner som en del av det årlige vedlikeholdet. Ble ikke dette fulgt opp, fløt vann over vegen og skapte problemer med fremkommelighet og erosjon i løpet av kort tid.

I dag er vannerosjon en av de største truslene for Kongevegen. Grøftene og stikkrennene er ikke vedlikeholdt på lang tid. Sannsynligvis ikke siden vegen gikk ut av bruk. Resultatet er tette grøfter hvor det har dannet seg tykke lag med jord og ny vegetasjon, som hindrer vannet i å renne bort. Å ha et fungerende avrennings-system er noe av det viktigste å tenke på om man vil bevare en gammel veg. I motsatt fall bryter vannet seg inn i vegkroppen og vasker vekk både topplaget og vegens fyllmasse, samt utsetter den for tele som igjen sprenger på murverket.



Stillestående vann i vegbanen, selv på en tørr dag. Fra Skogstad. (Foto Tine Eikehaug)

Langs hele Kongevegen må det foretas grøfterrensk. Grøftene må graves fram og renskes for vegetasjon. Og stikkrenner må åpnes for å lede vannet bort. Dersom stikkrennen har falt sammen bør den bygges opp igjen på samme måte som den ble laget – i naturstein.

Kongevegen har en rekke kollapsede stikkrenner. Dette skyldes både tett drenering, men også andre årsaker som motorisert ferdsel på vegen (se mer om dette lengre ned). En stikkrenne som ikke fungerer vil føre til at vannet finner andre løp, og ødelegger ofte deler av vegen i samme slengen. Det kan bli en dominoeffekt som ender opp med store skader.

Rensede grøfter og stikkrenner er også viktig for at resultatene av restaureringsarbeidet ikke raskt skal bli ødelagt. Vedlikeholdet av disse må følges opp i et årlig skjøtselsarbeid nedfelt i forvaltningsplanen. Arbeidet med å renske grøfter bør gjøres mest mulig manuelt.

Etter at vegen gikk ut av bruk, har den sakte, men sikkert fått et vegetasjonsdekke bestående av jord, gress og torv. Dette bidrar til mer fuktighet både i vegbanen og vegkroppen. Et vegdekke med gress og jord får lett slitasjeskader når bakken er fuktig, spesielt i vårløsningen og i regnvær. Over tid kan murverket ta stor skade av torv og andre vekster som jo magasinerer mye fukt. Når gradestokken passerer 0-punktet fryser i tillegg vannet og fører til frostsprengning. I områder med mye fuktighet eller med spesielt høyt torvlag bør man vurdere om det skal fjernes. Men det viktigste er likevel å finne årsakene til fuktigheten – i praksis ofte dårlig drenering.

Sig og utrasninger

Fare for utrasninger i vegmurene er et stort problem for Kongevegen. Spesielt gjennom bratte partier hvor murene er høye og bakken ustabil. Og raser først litt av vegmuren, drar det ofte med seg større deler av vegbanen. Det er stort sett



Mer enn halve vegens bredde har rast ut. (Foto Jan Adriansen)



Flere steder, som her i Laukeberggalden, har deler av veggen rast ned de bratte fjellsidene. (Foto Jan Adriansen)

manglende vedlikehold med påfølgende vegetasjonsvekst og erosjon som er årsaken til disse alvorlige skadene. På Kongevegen gjennom Galdane er mer enn halve vegens bredde borte på flere vegstykker. I tillegg holder nye parti, særlig mellom Laukeberg og Stora Sokni, på å rase ut. Veggen siger sakte, men sikkert, utover mot dalen. Ved Soknegalden er situasjonen akutt, her kan store deler av veggen forsvinne ned fjellsiden når som helst! Bygningskyndige mener at det skal gå an å bremse mange av disse utglidningene ved å sette kiler i muren. Men på sikt må nok større operasjoner til. I områder der selve murverket er skadet og må repareres er det ofte også nødvendig å avtorve veggen slik at man kan få avdekket og avgrenset hele skaden.

Steinene i vegmurene på Kongevegen er mest trolig tatt ut i umiddelbar nærhet til veggen. Og

så langt vi har sett er det lite som tyder på at murene fra slutten av 1700-tallet er særlig bearbeidet eller tilhagd. I alle fall i mye mindre grad enn i vegutbedringene utover på 1800-tallet¹⁷. Det kan også synes som om kvaliteten på vegmuringen er ulik fra sted til sted. Ved reparasjoner er det viktig at stein legges på samme måte som før. Tradisjonell tørrmuring krever kompetanse fra rette fagfolk. Og under et hovedprosjekt vil det være nyttig å gjennomføre kurs i tørrmuring på et eller flere av de utraste partiene. Norsk handverksutvikling (NHU)¹⁸ kan trolig bistå i dette arbeidet. De har blant annet utdannet en 3-årig stipendiat i tørrmuring som kan være aktuell i kursing på Kongevegen.

Til Kongevegens vegkonstruksjon hører også stabbesteinene i vegkanten. Disse ble satt opp der det kunne være fare for de reisende langs veggen,

¹⁷ Med unntak av den mislykkede vegomleggingen fra Maristuen til Brusestølen i 1837, hvor mye rullestein ble brukt!

¹⁸ Norsk handverksutvikling (NHU) på Maihaugen har et nasjonalt ansvar for håndverkskunnskap på forskjellige nivåer, og skal opprettholde og styrke fag som regnes som små og verneverdige.



Vegen raser snart ut. Legg merke til hullet i muren til venstre for brua. Fra idylliske Stora Sokni i Galdane. (Foto Jan Adriansen)

særlig på bratte steder ut mot dalsiden. Svært mange av disse har gjennom årene rast ut og ligger nå nedenfor vegen. Det kan være et mål å få flest mulig av stabbesteinene opp på vegen igjen. Her er det hvert enkelt sted og stein som må avgjøre om det er mulig. Der steinene settes på plass må vegmuren avtorves for at steinen skal få et godt fundament å stå på.

I bratte områder er vegen også utsatt for skred fra terrenget ovenfra. Det gjelder først og fremst partiet gjennom Galdane. Her går det jevnlig både jordskred og steinsprang, særlig i perioder med mye nedbør. Det er vanskelig, og kanskje umulig, å sikre vegen godt for slike skader. Men man bør undersøke om det er mulig å gjøre noen grep i fjellsidene for å minske potensialet for framtidige skred.



Fra de bratte fjellsidene langs Galdane går det stadig både små og store steinras. (Foto Jan Adriansen)

Vegdekket

Opprinnelig, før vegetasjonen tok over, hadde Kongevegen et toppdekke av naturgrus, og grusing av vegen var en del av det årlige vedlikeholdet som måtte gjøres. Naturlig nok forsøkte man å holde transportetappene kortest mulig ved å hente grus i nærområdet. Tett i tett langs vegen ligger det små og store grustak, eller grusgroper, som vitner om denne aktiviteten. Gruslaget ble lagt slik at det var høyest mot midten for at vannet skulle renne av og ned i grøftene.

Ideelt sett burde vegdekket ha blitt skrapet fri for jord og gress, for så å bli gruset på nytt. Dette ville ha skapt et godt dekke med god avrenning. Men det er lite hensiktsmessig, og for ressurskrevende til at det lar seg gjennomføre i praksis. En gammel veg som er ute av bruk vil naturlig få et jord- og gresslag, det er en del av vegens historiske utvikling.

Det er likevel steder der vegen er skadet og bør gruses på nytt. Vi finner mange eksempler på at erosjon har vasket vekk topplaget og gravd store hull og dype furer i vegen. Her bør det tilføres grus. Der det må gruses på nytt må all vegetasjon i topplaget fjernes eller skrapes før ny grus legges på. Det må da brukes stedegen grus, eller grus av en kvalitet som er tilnærmet lik den fra nærområdet.

De eksisterende grustakene langs Kongevegen er verdifulle kulturminner i seg selv, og kan ikke uten videre tas i bruk som nye grustak. Derimot kan de tenkes benyttet som pedagogiske element for å vise hvordan landskapet ble brukt i vegbyggingen. I den sammenheng kan man, i samarbeid med kulturminnemyndighetene og aktuelle grunneiere, vurdere å åpne et eller flere grustak. Men åpne grustak er samtidig åpne sår i landskapet. Slikt sett kan åpne grustak både være negativt for den «estetiske» reiseopplevelsen og samtidig historiefortellende element.

Motorisert ferdsel

Motorisert ferdsel på Kongevegen bør ikke fore-

komme, bortsett fra når det er absolutt nødvendig. Og da bare på en slik måte at det nasjonalt viktige kulturminnet ikke får noen skader. Kongevegen er ikke bygget for kjøring med tunge kjøretøy, som kan skade både vegfundamentet og topplaget, og ødelegge dreneringen. Selv om enkelte parti tåler lett motorisert ferdsel, er det enkelte steder direkte farlig å ferdes med liten traktor eller liknende!

Likevel skjer dette, og skadene som ble observert under registreringene er nedslående. Tunge maskiner lager kraftige spor etter seg, og er en stor trussel for både vegkroppen og vegmurene. Det ble funnet utglidninger i vegmuren. Og store hull og dype renner i vegbanen. De siste forsterker og øker erosjonen på vegen. Er topplaget skadet av hjulspor som har gravd dype renner i toppdekket, bør det skrapes og gruses for å hindre ytterligere erosjonsskade, for å bedre fremkommeligheten, og for å virke preventivt på fremtidig hærverk.



Kjøring på Kongevegen bør ikke forekomme, særlig ikke med tunge maskiner som skaper et marktrykk vegen ikke er dimensjonert for. (Foto Jan Adriansen)

Registreringene tyder også på at kjøring flere steder kan være den direkte årsaken til dreneringsproblemer. Stikkrennene – som er steinkister med både vegger, tak og gulv av steinheller – kolliderer under vekten av tunge kjøretøy.

Dette er alvorlige problem man må forsøke å finne en løsning på. Informasjonsarbeid og samarbeid med brukerne av Kongevegen vil ofte være en riktig taktikk for å forhindre ferdsele på vegen. Som regel skyldes ikke slik kjøring vond vilje, men heller liten kjennskap til skadene det fører med seg.

I en fremtidig forvaltningsplan må det settes premisser for hvilken type ferdsele man kan ha på ulike steder, når på året og hvor mye kjøring som kan tillates. I samråd med kulturmyndighetene må en slik forvaltningsplan gi føringer for hva som er «nødvendig» ferdsele på Kongevegen.

Landskapsrom og kosmetisk skjøtsel

Da Kongevegen ble anlagt var landskapet åpent og trefritt. Hammer skriver i sin veginstruks om «de Træer, som ere plantede langs Veyene», at de må få stå i fred. I dag er situasjonen en annen, da store deler av landskapet er skogkledd. Tett skog og vegetasjon rundt Kongevegen hindrer opplevelsen og forståelsen av sammenhengen mellom landskapet og kulturminnet. Åpning mot det store landskapet vil knytte Kongevegen sammen med elver, fjell, bratte dalsider, jorder og andre landskapselement som var viktige da den ble laget. Det bør derfor vurderes om man skal åpne opp korridorer langs vegen. For eksempel i Galdane, like etter å ha passert Olavsklemma vestover, var det tidligere storslått utsikt over den kronglete, trange dalen, og den ville, brusende Lærdalselvi. Synet nedover mot Steine gav de reisende en forståelse for vegens videre ferd. Å få åpnet opp terrenget her vil øke opplevelsen og gi bedre forstå-



Mellom Varpe og Hermundstad er det ikke bare Kongevegen som gror igjen, men også hele landskapet rundt. Den tette skogen gjør at vandreren mister kontakten med det store landskapsrommet i dalen. (Foto Jan Adriansen)



Hva skjuler seg under torva? Hvordan ser vegen ut?
(Foto Silja Jansdottir Jermstad)

else for forholdet mellom landskapet og vegen. Et annet eksempel på tapt forbindelse med det store landskapsrom finner vi i Øvre Dalen. Her er skogen så tett at den danner en vegg rundt Kongevegen, og den naturlige utsikten som en gang var her, er helt borte. Også her bør det vurderes om man skal anlegge en korridor for å åpne opp for det større landskapet. Slikt må selvfølgelig diskuteres med aktuelle grunneiere.

Skjulte skader

På grunn av vegetasjonen er vegkonstruksjonen til Kongevegen godt skjult mange steder. Blir

vegen ryddet og vegetasjonen fjernet, vil det helt sikkert avdekkes andre skader enn de vi kjenner etter årets vegregistreringer. Steiner i vegmuren kan være løse eller ha falt ut, vegen kan være i ferd med å skli ut, eller vegbanen kan ha groper etter lang tid med erosjon. Det må i planleggingen av et fremtidig hovedprosjekt tas høyde for også å reparere slike ukjente skader som vil kunne dukke opp undervegs.

Der vegen er borte: Restaurering, rekonstruering eller bruk av alternative passasjer?

Mange steder mangler deler av Kongevegen. Den kan være dyrket bort, ligge under eksisterende E16 eller liknende. Andre steder er vegen i så dårlig forfatning at den ikke kan brukes slik den er i dag. Eller den kan ligge igjen som små biter hvor tilkomsten eller ferdselen fra begge sidene er vanskelig. I slike tilfeller må det tas stilling til hvordan man ønsker å tilrettelegge for en fremtidig turveg.

Der vegen er helt borte må man vurdere om man skal rekonstruere en vegtrasé etter de «normaler» Kongevegen hadde, om man skal bruke eksisterende alternative vegsystem, eller lage nye gangmuligheter parallelt med Kongevegraseen. Der Kongevegen finnes, men i en så dårlig forfatning at den må oppgraderes, eller bare ligger igjen som et isolert lite bruddstykke, må man ta stilling til om den skal restaureres, rekonstrueres, eller om en fremtidig turveg skal flyttes til alternative passasjer.

Det mangler tre bruer langs strekningen – over Borlosgrovi ved Borlaug, over Smeddøla ved Skredbakken mellom Gram og Honingane, og over Oddedøla ved Maristuen. Disse må man få på plass i løpet av et fremtidig hovedprosjekt. Tørris bru i Tyinkrysset er også i nokså dårlig stand og bør repareres eller bygges ny.



Ved Raudgalden slutter Kongevegen brått. Terrenget her er bratt og styrter rett ned mot elva og dagens E16. Kildene forteller at her var Kongevegen lagt på stokker festet til fjellet, på såkalte «hengebroer». Kan hende må det nye «hengebroer» til for å kunne passere videre? (Foto Hanne Johnsrud)

5.2 Geografisk gjennomgang

Kongevegen har gjennom årenes løp blitt endret og utbedret. Allerede fra 1830-årene av ble de første større utbedringer og omlegginger gjort, og i tiårene som fulgte oppgraderte man stort sett hele vegen over Filefjell.

Fortsatt finnes det deler av Kongevegen som er tilnærmet autentisk. Med det mener vi ikke at vegen ser ut som da den var ny, men at den ikke er vesentlig endret ved oppgraderinger på 1800- og 1900-tallet.

En opprinnelig vegbit er ikke statisk, den endrer seg over tid. Både gjennom årlig vedlikehold, ny grusing, reparasjoner, bruk og slitasje. Og etter at

den er nedlagt og gått ut av bruk starter forfallet. Det kan være vanskelig å skille den «opprinnelige» Kongevegen fra 1793 med endringene som ble gjort utover på 1800-tallet. I hvert fall der det er snakk om utbedringer, ikke omlegginger av vegen¹⁹.

I registreringene har vi valgt å definere den historiske Kongevegen som vegen fra 1793, inkludert de utbedringer av traseen som ble foretatt i løpet av 1800-tallet. Omlegginger og senere utbedringer er ikke definert som Kongeveg i registreringene. De sistnevnte regnes som en ny veg lagt oppå Kongevegen²⁰.

Men selv om vi i registreringene stort sett regner arbeidet på Kongevegen på 1800-tallet til bare å være mindre utbedringer, er forskjellen så stor at

¹⁹ Selv om man etter vegloven i 1824 byttet ut «Kongeveg»-begrepet med benevnelsen «Hovedvei», var det den samme vegen man snakket om.

²⁰ «Turvegen Kongevegen» er noe annet. Med det menes hele strekningen mellom Lærdalsøyri og Øye hvor Kongevegen er den røde tråden, og hvor manglende parseller er knyttet sammen med andre turmuligheter.

vi kan klare å kjenne igjen vegstykker med tilnærmet 1790-årenes standard. De best bevarte vegstrekningene fra den opprinnelige Kongevegen er 1) vegen om Galdane, 2) parsellen ned fra Vindhellaskaret på nordsiden mot Borgund, 3) biten fra Brattebakken Bru til Honingane, 4) høyfjellsvegen mellom Maristuen og Kyrkjestølen og 5) deler av vegbitene i Øvre Dalen.

Forbehold

Flere usikkerhetsfaktorer gjør at det teoretisk kan ha forekommet enkelte feilregistreringer undervegs. For eksempel måtte store deler av registreringene utføres i løpet sommeren når vegetasjonen var på sitt høyeste. Det var da stedvis vanskelig å avgjøre hvor mye som fantes igjen og hvor autentisk Kongevegen var. Et annet forhold er at registreringsmetodikken ennå ikke er godt nok gjennomarbeidet for norske forhold (se mer om metodikken i kapittel 5.3).

Kartene i dette kapittel **Vegens tilstand** kan med andre ord inneholde unøyaktigheter. En kvalitetssikring og evaluering av registreringene bør foretas før de regnes som endelige.

Vegens tilstand

I dag er deler av Kongevegen fremdeles godt synlig i terrenget, andre deler er vanskeligere å se og finne, mens en del parseller er helt eller delvis borte. Vi har i forprosjektet registrert hele traseen til Kongevegen uavhengig av statusen. Også der den er borte. Dette for å få et mer helhetlig inntrykk av vegstrekningen.

Registreringene har vist at det mellom Lærdalsøyri og Øye, en strekning på ca. 8 mil finnes omtrent 30 kilometer Kongeveg med stor grad av autentisitet (mye substans)²¹. I tillegg har vi store strekninger hvor Kongevegen er delvis endret uten at den historiske dimensjonen i vegkroppen er borte. For eksempel ved at den er forsterket og brukes som gårdsveg. Til sist har vi vegstrek-

ninger som ligger under eksisterende veg (stort sett under E16) eller er helt borte på annet vis (dyrket vekk og liknende).

Oversikten under gir en rask gjennomgang av Kongevegtraseen, oppdelt i mindre delområder, slik den fremstår i dag.

Delstrekning 1 Lærdalsøyri – Seltun

Mesteparten av Kongevegen mellom Lærdalsøyri og Seltun ligger stort sett under asfalt eller er dyrket bort i dag. Gjennom Lærdalsøyri gjør bebyggelsen det lett å lese det gamle vegfare. Men når vi kommer ut på E16 forsvinner sporene. Her ligger Kongevegtraseen under eksisterende kjøreveg eller er dyrket bort. Et brukar fra den gamle Voll bru, på nordsiden av Lærdalselvi, er den første resten av Kongevegen vi treffer på etter Lærdalsøyri. Deretter kommer vi fort til vegen gjennom Lundskeivi, og senere til et bevart parti mellom Nedre og Midtre Ljøsne. Ellers er det stort sett bare små bruddstykker igjen av den gamle vegen.

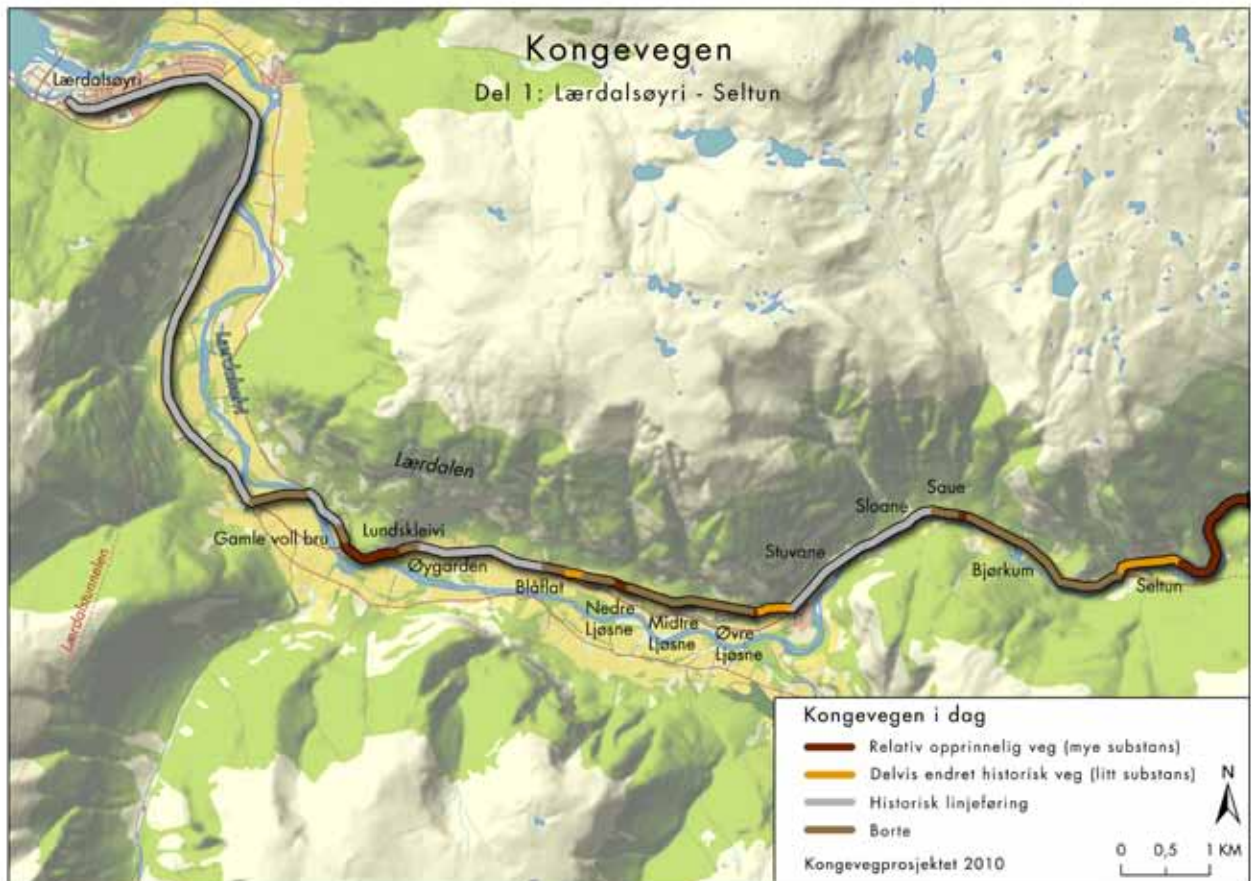
Gjennom Lundskeivi har vegen rast ut et par steder, og mye vegetasjon vokser i vegbanen. Her bør man sette inn skjøtsels- og restaureringstiltak relativt tidlig i et hovedprosjekt. Mot Øygarden i øst er Kongevegen kuttet brått av E16, og en god tilkomst ned herfra mangler. I planarbeidet med ny E16 bør det være mulig å få til en løsning på dette. Det var en gang E16 som kuttet Kongevegen, og det er naturlig at vegarbeidet nå etablerer forbindelsen igjen.

Vegbiten som finnes på Ljøsneplataet, mellom Nedre og Midtre Ljøsne, er godt bevart, men tilvokst med en del vegetasjon. Denne parsellen ligger midt mellom to større dyrkningsfelt og mangler tilkomst på begge sider. Et samarbeid med grunneiere vil kunne resultere i en revitalisering av strekningen over Ljøsneplataet, og bør prioriteres.

²¹ Den «opprinnelige» Kongevegen (1790-standard) og 1800-talls utbedringer i samme trasé.



Kongevegbiten på Ljøsneplatået er en godt bevart hemmelighet. (Foto Jan Adriansen)





I Soknegalden er vegmuren ut mot dalsiden i ferd med å rase ut. Det mørkegrønne feltet nedover bakken viser et søkk i vegen der yttermuren siger sakte, men sikkert, utover. (Foto Tine Eikehaug)



Delstrekning 2 Galdane - Øygardsvegen Galdane

Parsellen fra Seltun til Sjurhaugen er vanligvis referert til som «vegen gjennom Galdane». Fra Seltun til gården ved Seltøyni brukes vegen i dag som driftsveg til slåttemark. Parsellen fra Seltøyni til vegkrysset ved Bruknappen²² var i bruk fra 1793 til 1843, og deretter mellom 1860 og 1863²³. Videre til Sjurhaugen ble vegen brukt sammenhengende fra 1793 til 1863. Sammen med høyfjellsvegen mellom Maristuen og Kyrkjestølen er dette den mest autentiske Kongevegbiten vi har innenfor strekningen vår. Det er samtidig den delen av Kongevegen hvor det haster mest med tiltak for at ikke det nasjonalt viktige samferdselsminnet skal forsvinne. Galdane er i dag preget av gjengroing. For Kongevegen sin del er det store problemer med ras og utglidninger i vegmuren. Vegen er godt tilrettelagt med små informasjonstavler og er en fin turveg. Vegen gjennom Galdane ble foreslått fredet som en del av Seltåsen vegmiljø i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner (Statens vegvesen, 2002:277). Vegen fra 1843 er her fredet etter Kulturminneloven.

Det HASTER med å sette i verk større tiltak her! Og alle slike tiltak må klareres med kulturminnemyndighetene.

Øygardsvegen

Vegen mellom Sjurhaugen og Nedre Kvame kalles Øygardsvegen. Den var i bruk frem til 1863, da det ble laget bru over elva ved Nedre Kvame, og vegen ble lagt om til sørsiden av Lærdalselvi. Litt av vegen er i dag gårdsveg, og litt er dyrket bort. Men stort sett er vegen en fin, sammenhengende turveg som går gjennom et flott kul-

turlandskap, og er godt tilrettelagt med små informasjonstavler laget av skolebarn ved Ljøsne skule ca. 1990.

En del trær vokser i vegmuren og i vegkroppen ellers. Flere steder finner vi utglidninger i muren.

Delstrekning 3 Nedre Kvame - Borlaug Nedre Kvame – Rimskjold

Her går vegen under eksisterende kjøreveg. Undervegs passerer det romantiske og godt bevarte Husum Hotell i sveitserstil, som i storhetstiden tok i mot både forbipasserende gjester og langvegsfarende turister som kom hit for å fiske laks den gang det var mer liv i elva enn idag.

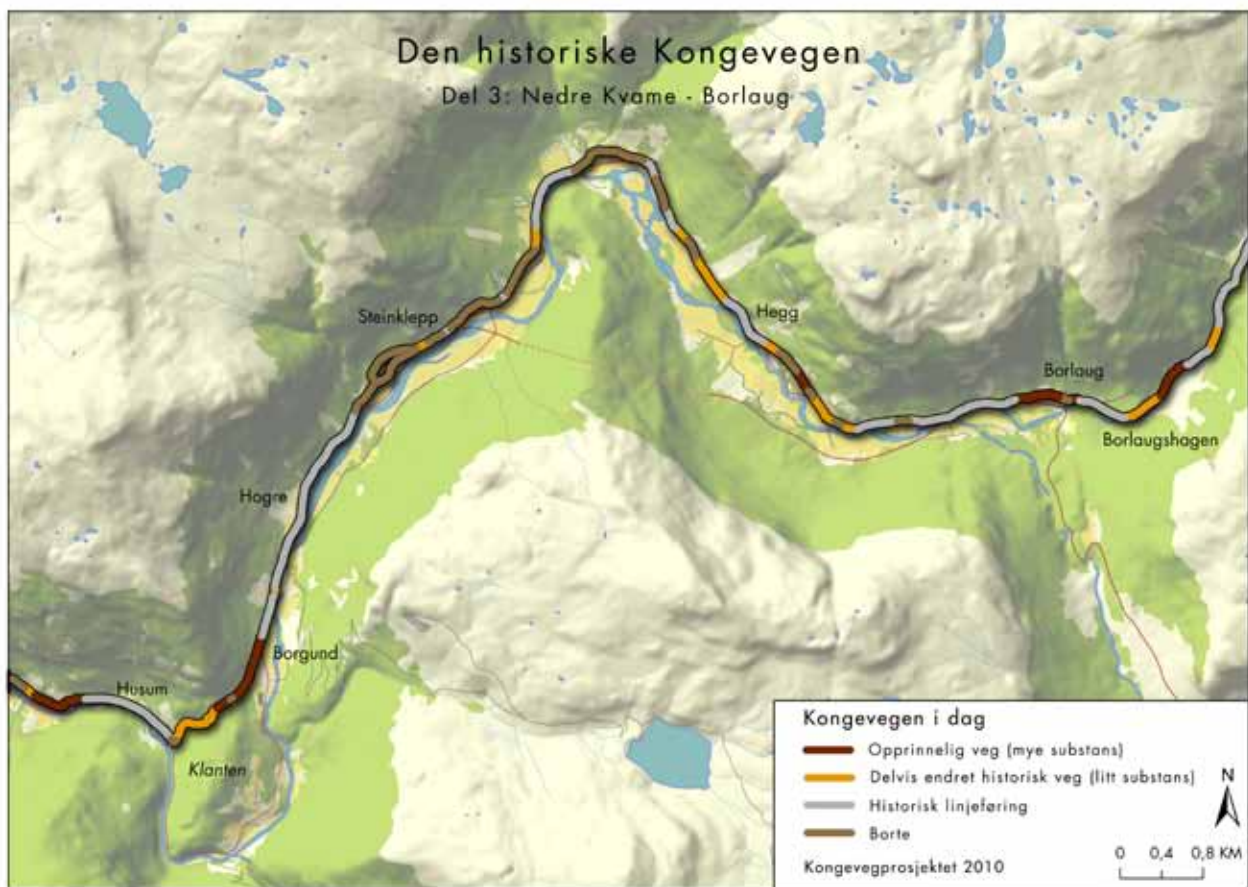
Vindhella

Kongevegen gjennom Vindhella var alt for bratt for tyngre transport med hest og kjerre, og ble derfor ombygd i 1843. Kongevegen fra 1793 hadde stor stigning og bare én sving øverst i skaret, mens den nye vegen ble lagt i fire svinger og fikk dermed litt mindre stigning. I Vindhellaskaret ligger Kongevegen delvis under 1843-vegen og fungerer som et fundament for denne, men er likevel godt synlig. På østsiden av skaret skiller Kongevegen og 1843-vegen lag, og går parallelt ned til Bakken. På denne delen av Kongevegen vokser det tett skog i vegkanten og i vegmurene, men ellers er det et flott parti av vegen. Gjennom Vindhella er 1843-vegen fredet etter Kulturminneloven § 22a.

Vegetasjonen må ryddes og fjernes både langs og på Kongevegen på østsiden av Vindhella. I selve Vindhellaskaret må man følge med på vegmurene

²² Dette er et vegkryss som skiller vegen gjennom Galdane (1793) og den Bergenske Hovedvei (1843), som svinger av mot Steine bru på veg til Seltunåsen.

²³ Steine bru ble ødelagt av flom i 1860 og trafikken måtte gå gjennom Galdane noen år til ny bru og veg var ferdig bygget i 1863. Den nye brua ble bygget ved Nedre Kvame, og vegen lagt over på sørsiden av elva derifra.



På Borgund, mellom Vindhella og Bakken, vokser det mye sidevegetasjon i vegen. (Foto Arnulf Østerdal)

til 1843-omleggingen. Den har noen lite tillitsvekkende utbulinger et stykke nedenfor svingene.

Borgund – Borlaug (Borlosgrovi)

Fra Vindhella til Borlaug ligger Kongevegraseen stort sett under yngre vegeer eller er dyrket bort. Men enkelte små parseller finnes også her. Mellom Voldum og Høgre er vegen asfaltert og går flott gjennom kulturlandskapet. Fra Steinklepp til Borlaug er mye av Kongevegen tapt, men flere steder finnes større og mindre biter igjen langs dagens kjøreveg. På Borlaug går vegen gjennom et fantastisk kulturlandskap. Her er også et vegkryss fra 1840-årene mellom vegen til Filefjell og vegen til Gol og Hemsedal.

Delstrekning 4 Borlaug - Maristuen**Borlaug (Borlosgrovi) – Brattebakken**

Øst for Borlaug snevres dalen inn og vegen fortsetter på vestsiden av Smeddøla opp til Brattebakken bru. En strekning på rundt 4,3 kilometer. Den smale dalen gjør at eksisterende E16 flere steder er lagt i samme trasé som Kongevegen. Men vi finner også igjen deler av Kongevegen. For eksempel fra Borloshagen til Bekkefossen ved Ulviksbakken, mellom Kvannegrovi og Ureteigen, og fra Gram til Raudegalden.

Ved Raudegalden ender Kongevegen i løse lufta. Her må det lages nedgang til hovedvegen hvis vegen skal brukes. Dette blir enklere å få til når E16 er lagt i tunnel bak området.

Brattebakken – Honingane

Brukarene står igjen etter Brattebakken bru der Kongevegen krysset Smeddøla. Og på østsiden av

elva finner vi også rester etter det som trolig har vært anleggsbrakker for vegarbeiderne. Denne vegparsellen er en original del av Kongevegen fra 1790-årene. Den gikk ut av bruk i 1850-årene da man la om vegen og laget ny bru – Honing Bru – over Smeddøla ved Honingane. Vegen er veldig gjengrodd. Det vokser trær midt i vegbanen og vegmurene er nesten usynlige bak torva. På den øverste delen mot Honingane, er vegmurene skadet av vegetasjonen og sklir ut.

Ved Brattebakken må det lages ny bru over Smeddøla. Det kan vurderes om de gamle brukarene skal stå igjen som et kulturminne, og om man heller bør satse på en ny bru ved siden av. For eksempel en hengebru. Det må også gjøres større skjøtsels- og reparasjonstiltak på vegen, som å rydde bort trær og vekster, samt å avtorve vegmurene og reparere utglidningene.





Gjennom Brattebakken er vegen temmelig gjengrodd.
(Foto Hanne Johnsrud)



Kongevegen går snorrett opp til Maristuen. (Foto Hanne Johnsrud)

Honingane – Maristuen

Idet dalen flater seg ut ser vi tydelig fra Honingane til Maristuen og videre opp fjellet at Kongevegen er bygget etter det franske prinsipp med rette veglinjer. Deler av vegen mangler fordi den ligger under E16 eller er dyrket bort, men partiene som ligger igjen er fint bevart.

Midt i området ligger et vegkryss fra omleggingen av vegen i 1850-årene. Her tar den «nye» vegen av fra Kongevegen og går over Smeddøla via Honing Bru omtrent midt på Honingane. Brua er i ferd med å bli rekonstruert slik at den kan inngå som del av et historisk turvegsystem. Nær vegkrysset finnes spor etter steinuttak, trolig til arbeidet med Honing Bru i 1850-årene.

Med utbedringen av E16 vil hele området ved Honingane bli endret. Heldigvis blir lite av Kongevegen fysisk berørt, og i reguleringsplanen for E16 er det tatt godt hensyn til den. Der man i dag mangler vegbiter vil det bli lagt inn nye forbindelser langs E16 for å koble sammen Kongevegen.

Delstrekning 5 Maristuen - Kyrkjestølen

Maristuen – Kyrkjestølen

Den 15 kilometer lange strekningen mellom Maristuen og Kyrkjestølen er mye brukt som turveg. Det er den lengste originale Kongevegstrekningen vi har igjen mellom Lærdalsøyri og Øye, og her finner vi vegens høyeste punkt på ca 1250 meter over havet. Det er sannsynlig at den har en langt eldre forhistorie som del av den gamle Postvegen og Allmannavegen. Det mest kjente partiet over fjellet er «De sju skuffelser» opp fra Maristuen, hvor vegen ble laget rett opp bakken uten å legges i kurver. Resultatet var en så stor stigning at man etter kort tid innså at vegen ble for tung for hest og kjerre med last. I den nederste bakken ble derfor vegen ganske fort lagt i en sløyfe for å avbøte stigningen. Og i 1843 – bare 50 år etter at Kongevegen åpnet – la man hele vegen mellom Maristuen og Kyrkjestølen om Smeddalen istedenfor.

Margarethastuen som generalvegmester Hammer lot bygge til Kongevegen i 1791-92 står ennå, og er en stor attraksjon ved starten av parsellen. Den er i dag et lokalthistorisk museum med bevart interiør fra Kongevegens storhetstid. Bygningen har huset mange prominente personer. Blant annet Eidsvollsmennene fra Bergen på veg til grunnlovs-samlingen i 1814.

Vegen fremstår som et sårbart kulturminne. Vannerosjon er et stort problem. Topplaget er flere steder vasket vekk og steinene i vegkroppen ligger åpent. Her er også gjengroing et problem, men ikke av store trær som lengre nede i dalen. Lyng og vier vokser opp langs vegmurene og innover på vegbanen, slik at det mange steder bare er en smal sti igjen.



Mellom Sula og Kyrkjestølen. Gjengroing og dreneringsproblemer. (Foto Hanne Johnsrud)



Interiøret i Maristuen fra 1792 er mye likt det opprinnelige da huset ble bygget. (Foto Jan Adriansen)

Kongevegen har skader oppstått på grunn av kjøring med motoriserte kjøretøy. De ødelegger mer enn man i utgangspunktet skulle tro.

Dreneringen tetter seg, vegen sklir ut og hjulsporene blir ikke reparert. Siden naturen endrer seg saktere på høyfjellet enn i lavere strøk vil slike skader se «ferske» ut i mye lengre tid.

Grøfter må renses, vegetasjon fjernes og vegbanen

avtorves. Parti som er ødelagt av erosjon må gruses på nytt, og kollapsede stikkrenner repareres. Kongevegen må ikke kjøres på! Vurder helikoptertransport under istandsetting.

Stiftstøtta på fylkesgrensa er flyttet et par ganger i årenes løp og har mistet to av steinene sine. Den ene av dem skal ligge i vegfyllingen til E16 nær brøytestasjonen et par kilometer nord for Maristuen (Ola Grøv, muntlig).



Strekningen er i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner foreslått fredet etter Kulturminneloven (Statens vegvesen, 2002:159. 281).

Delstrekning 6 Kyrkjestølen - Varpe

Kyrkjestølen – Tyinkrysset

Fra Kyrkjestølen og videre mot Nystuen er det litt usikkert hvor Kongevegen gikk. Den gikk enten under eksisterende E16. Eller så lå den på nord-siden av E16 frem til nedkjøringen et stykke vest for Varden. Der krysset den E16 og gikk på ned-siden av Vardin frem til Nystuen. Det må nærmere historiske undersøkelser til for å avgjøre hva som sikkert har skjedd her (se rammetekst «Et glimt av naturkatastrofen i 1789 se side 74»).

Videre langs Otrøvatnet fra Nystuen er det fine parti av Kongevegen, avløst av parti hvor vegen er borte eller ødelagt. Mye vier vokser på vegen og i dreneringsgrøfter. Selv om vieren er fjernet i deler av vegbanen, er det viktig også å renske dreneringsgrøfter og stikkrenner. Vier som blir kuttet må ikke kastes ned i veggroftene!

Det er viktig at nye E16 tar hensynet til Kongevegen inn i både vegplanlegging og bygging. Vegen bør tilrettelegges som turveg med vekt på den historiske dimensjonen, slik det er gjort på Lærdals-siden av Filefjell. Det vil si at den eksisterende Kongevegparsellen ikke må ødelegges, men knyttes sammen i E16-prosjektet.

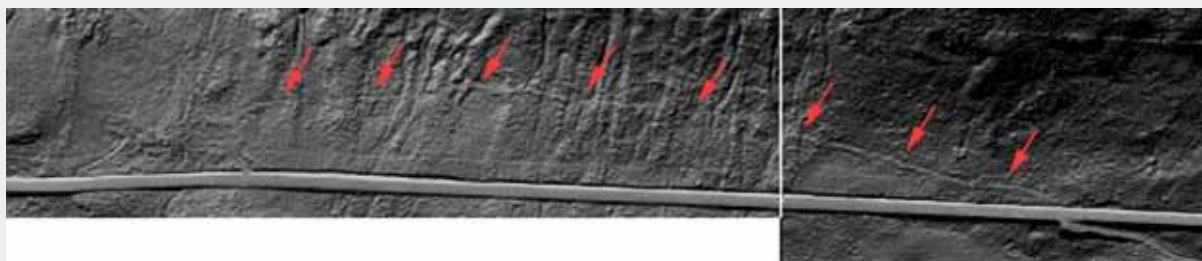


Langs Otrøvatnet ligger deler av Kongevegen under E16. (Foto Jan Adriansen)

Et glimt av naturkatastrofen i 1789?

1749. Biskop Erik Pontoppidan har vært i Christiania for å hylle den dansk-norske kong Fredrik V og er på hjemreise til Bergen. Ferden går over Filefjell langs den gamle allfarvegen. Men nå som han har litt bedre tid vil han gjerne avlegge den gamle St. Thomaskirken et besøk. I boken «Det første Forsøg paa Norges naturlige Historie» skriver han senere at han og følget hans derfor valgte **en annen rute** over fjellet enn på vei til Christiania. Mens utreisen sannsynligvis gikk lengre inn på fjellet, må følget til Bergensbiskopen nå ha fulgt omtrent samme far som Kongevegen ble anlagt 40 år senere. Med andre ord var det trolig to etablerte allfarveger over fjellet før Kongevegen ble bygd.

2008. Mellom Kyrkjestølen og Nystuen har vi antatt at Kongevegen ligger under eksisterende E16 og derfor er fysisk borte. Men i 2008 gjorde arkeologene i Oppland fylkeskommune en spennende oppdagelse: Området var akkurat blitt flyfotografert med flybåren laserskanning, såkalt LIDAR-teknikk²⁴. Og på bildet man fikk frem dukket det opp noe som liknet en vegstubb like ovenfor og parallelt med dagens E16! Her var det ikke kjent noen ferdselsveg fra før! Kunne dette være en bortglemt del av den gamle Kongevegen over Filefjell?



Vegen på Lidarbildet er markert med røde piler. Legg merke til rasmassene ned lia i midtre og vestre del. (Foto Oppland fylkeskommune)

2010. Under registreringene til Kongevegprosjektet sommeren 2010 ble oppdagelsen tatt frem igjen, og man konstaterte raskt at det lå en opp mot 5 meter bred veg i flere hundre meters lengde sett fra østsiden av området. Omtrent etter de målene Kongevegen skulle ha. Men så stopper den brått og er tilsynelatende tatt av et ras. Videre vestover er det svært få tydelige spor å finne av vegen, selv om den er synlig på LIDAR-bildet. Og ikke nok med det; de restene etter ferdselsvegen som ligger her ser ikke ut til å være av Kongevegstandard, men minner heller om biter etter en gammel stølsveg! Vegbredden er bare litt over 2 meter, og den er enkelt bygget.

1789. Byggingen av Kongevegen gikk sin gang. Høsten og vinteren hadde vært uvanlig kald, og selv om våren kom tidlig var det guffent å jobbe i fjellet. Ennå lå det mye snø, og telen satt dypere i bakken enn man kunne erindre den noen gang hadde gjort. Kanskje dagdrømte vegarbeiderne om stiftsgrensen – målet som stadig nærmet seg. Men det var ennå flere sesongers arbeid igjen dit.

Endelig kom forsommeren. Den ville tydeligvis ta igjen den kalde, lange vinteren, og varmet godt opp fjell og ller. Men værromslaget brakte også med seg mye nedbør. Svært mye nedbør! Østavinden ble fulgt av sterke regnbyger som allerede i midten av mai skapte flom på Østlandet. Og regnværet bare fortsatte, mens temperaturen steg. Det var ubehagelig å arbeide i den trykkende, fuktige varmen, men vegen måtte frem.

²⁴ LIDAR-Skanning: En type flyskanning hvor man punktregistrerer store områder ved hjelp av et tett nett av laserstråler. Som regel mellom 2-10 laserstråler på kvadratmeter. Ved hjelp av datateknologi er det så mulig å «fjerne» vegetasjon fra laserbildet, for å lage en digital terrengmodell som viser hvordan bakken ser ut under.

Juli måned ble ennå verre enn mai og juni hadde vært. Regnet øste ned flere uker i strekk. Elvene fosset over sine bredder og dalsidene var fullstendig mettet av alt vannet. Den 21. juli var det som om værgudene åpnet slusene for fullt²⁵, samtidig som varmebølgen akselererte snø- og issmeltingen. Små bekker og store elver gikk over sine bredder. Og nye løp ble dannet over alt.

Men varmebølgen klarte ikke helt å utligne den kalde høsten og vinteren, og fremdeles var det tele i jordlagene i fjellsidene. Som et ragnarok gav fjellsidene på hele det indre Østlandet etter den 22. juli. Vasstrukken jord- og leiremasse løsnet og skled på telen med dødelig kraft nedover. Skredene og de enorme vannmassene tok med seg alt i sin veg. Husdyr, åkre og bygninger på gårdene forsvant. Broer og veger ble skylt vekk som om de var rekved langs elvene.

Og selv om det var lengre ned i dalene, hvor elvene slo seg sammen og vokste seg enorme, at man fikk de største skadene, måtte også vegarbeiderne på Filefjell skrekkslagne bivåne de voldsomme kreftene som regjerte. De var vitner til den største naturkatastrofen som har herjet Norge i historisk tid – selveste «Stor-Ofsen».

2010. LIDAR-bildet vårt viser tydelig alle skredene som har kommet ned fra Sørre Kyrkjistølsnøse. Den første 1/3 av den nyoppdagede vegen ligger i skjul under en fjellnabb, og har blitt skånet for de største skredene. Dette kan forklare hvorfor den brede vegtraseen slutter så brått her, men ikke hvorfor resten av vegen tilsynelatende er laget i en helt annen standard.

Sett at arbeiderne østfra hadde bygget Kongevegen over Filefjell et stykke forbi Nystuen i 1789 når Stor-Ofsen slo til. At de var kommet 1/3 eller litt lengre inn i vegen som dukket frem på LIDAR-bildet hos arkeologene i Oppland fylkeskommune. Så inntraff katastrofen og raserte terrenget rundt vegen.

1789. Skremt av katastrofen som raserte terrenget rundt vegarbeidet, innså man at det ville være lite smart å legge Kongevegen videre i det samme faret. Den gamle allfarvegen man hadde fulgt var borte, området omrotet til det ukjennelige, og faren for fremtidige skred overhengende. Det beste var å legge om vegen til et tryggere parti lengre ned fra rasmassene.

2010. Det er ikke urimelig at man bygde Kongevegen oppå den gamle allfarvegen mot Kyrkjestølen frem til Stor-Ofsen kom i 1789. Og at vegen deretter ble lagt ned dit hvor E16 går i dag. Det vil kunne forklare hvorfor de få sporene man finner videre vestover tilsynelatende er laget i en helt annen standard enn Kongevegen skulle hatt. Det vil også være en forklaring på hvorfor Kongevegbiten ser ut til å være litt uferdig der den ligger.

Men hadde man i det hele tatt kommet så langt med Kongevegen i slutten av juli 1789? Det var jo tross alt samme året som generalvegintendant Peder Anker ble innsatt i stillingen sin og startet arbeidet med vegen.

Foreløpig forblir vegen fra LIDAR-bildet et mysterium. Kan den leses som et historisk øyeblikksbilde hvor Stor-Ofsen – Norges største naturkatastrofe i historisk tid – har satt en brå stopp for vegbyggingen av Kongevegen? Og viser vegbiten at man la den nye Kongevegen oppå den eldgamle allfarvegen over Filefjell? Eller er det noe helt annet som dukket opp på bildet til arkeologene i Oppland fylkeskommune?

²⁵ Hvor mye vann som kom ned fra 21-23/7-1789 vet vi ikke sikkert. Dette var før man startet faste målinger. Men på en gård i Romsdalen ble en stor tønne fylt på 3 døgn. Man har regnet ut at det minst måtte ha regnet 320 millimeter i døgnet for å klare dette. Til sammenligning er den største registrerte døgnmålingen gjort av meteorologer i Norge på 223 millimeter denne rekormålingen ble gjort 25.11.1940 i Indre Matre i Kvinnherad i Sunnhordland. (Meteorologisk institutt, 25.11.2010).



Gjennom Tyinkrysset er store deler av vegen i god stand, men det er mye kantvegetasjon og gjengrodd grøfter. (Foto Tine Eikehaug)



Gjengroing og dreneringsproblemer er stikkord for hele strekningen langs Fløkstrøndfjorden, og som her, i Hølabakken. (Foto Tine Eikehaug)

Tyinkrysset (fra utløpet av Begna til Fløgstrøndfjorden)

Store deler av den rundt 3 kilometer lange Kongevegen gjennom Tyinkrysset er i god stand, og går blant annet gjennom to store myrer. De rette linjene etter det franske prinsippet er godt synlig og vegen er bred med gode, dype grøfter. Bortsett fra den øverste og vestligste parsellen er vegen fri for trær og vegetasjon i vegbanen, men det er mye kantvegetasjon som må bort. Grøftene er også nokså gjengrodd. Det finnes også partier som er mer utslitt og påvirket av bilkjøring og liknende til hytter og skianlegg.

Tyinkrysset er et sted med stor aktivitet og mange store utbyggingsplaner. Forbi skitrekke Tørrisheisen er vegen i aktivt bruk til bilkjøring og har på mange måter mistet det historiske preget. I det videre planarbeid for utvikling av Tyinkrysset bør det sikres at ikke flere biter av Kongevegen blir brukt til bilkjøring, men avsatt som hensynssone (kulturminne). Av hensyn til kulturminnet bør allerhelst kjøring på Kongevegen begrenses i forhold til bruken i dag, eller helt forbyes. Nye hyttefelt og utbyggingsplaner bør ha andre vegløsninger enn Kongevegen. Kongevegen gjennom Tyinkrysset er en verdifull kulturhistorisk ressurs for området som styrker stedets kvalitet om den blir tatt vare på!

Vegens toppdekke er stedvis erstattet med ny grus, men ikke alle steder med like stort hell eller omtanke. Maskinknust grus bør ikke forekomme på Kongevegen! Ny grus må ha samme kvalitet og farge som den gamle og helst være av lokal art. Noen steder er det også falt grus ned i grøftene, slik at murverket forsvinner og dreneringen tettes. Det finnes kollapsede stikkrenner som må repareres, grøfter som må renskes og trær som må fjernes. Og Tørris bru bør restaureres, men ikke åpnes for motorisert ferdsel. Kanskje bør man vurdere å sette opp bommer eller stengsler for å hindre bilkjøring på enkelte strekninger.

Fløgstrøndfjorden – Varpe

Her er det to parseller med Kongeveg; langs Fløgstrøndfjorden og mellom Hølabakken og Varpe. Et lite midtparti ligger under eksisterende E16. Området er preget av gjengroing. Bjørkeskogen vokser tett, og det finnes mye trær i vegkroppen som må vekk. Vegen er skadet av både erosjon og kjøring. Grøfter er tette og stikkrenner har kollapset. Det er mye vann i vegen, og et svært tykt jord- og gresslag i vegbanen binder mye fuktighet. Særlig Hølabakken er skadet. Her renner vann i vegbanen og vasker vekk topplaget. Store sprekker i vegbanen indikerer at vegen noen steder er i ferd med å skli ut.

Vegen har tydeligvis blitt ryddet for vier og greiner som stikker ut i vegen. Sannsynligvis for å lage fremkommelige skiløyper. En god tanke, men noen steder har man kastet den avkuttete vegetasjonen i dreneringsgrøftene på siden av vegen. Noe som

gjør at de tetter seg når våren kommer, og er flere steder den direkte årsaken til de relativt store skadene vi finner her.

Det haster med tiltak i dette området! Man må rydde vegetasjon, renske grøfter og lage nye stikkrenner. Bekkene i vegbanen må fjernes og vegen gruses på nytt. Det er viktig med informasjon til de som rydder vegen i dag om at avfall fra «skjøtselen» i fremtiden ikke må legges i dreneringsgrøftene, men bli fraktet ut av området eller legges et stykke unna vegen.

Delstrekning 7 Varpe - Øye

Varpe – Hermundstad

Denne 3-4 kilometer lange, sammenhengende delen av Kongevegen ble nedlagt rundt 1889, da den nye vegen mellom Hermundstad og Varpe på nordsiden av Øvre Dalen stod ferdig.



Kongevegen er brukt som lysløype (lysstolper) for skigåere vinterstid. Og siste del mellom Opdal og Svinhusbakken brukes også som tilkomstveg for traktor til skogsfelt. Dette er ikke vegkroppen dimensjonert for, og man finner både setnings-skader og dype spor etter kjøring på veggen.

Langs hele traseen vokser det tett skog, både vill og beplantet. Skogen vokser helt inntil veggen, noe som gjør at den har få eller ingen utsiktspunkt i dag og man mister kontakten med landskapet rundt. Men potensialet til å øke opplevelsesverdien undervegs ved å åpne opp partier er svært stor. Også i vegkroppen vokser det mange trær. Disse utgjør en stor skaderisiko for Kongevegen og må fjernes.

Flere stikkrenner har kollapset, og bekker fra fjellet har forårsaket store skader på veggen omkring disse. Både toppdekket og lagene inn-

over i vegkroppen er skylt bort, og man sitter tilbake med store søkk på tvers av veggen.

Man må bygge nye stikkrenner, renske grøftene og fjerne skog i veggen. Det er også å anbefale at man rydder skog nær kulturminner som Poststøga og brukarene til gamle Opdal bru og Skogstad bru. Å åpne noen korridorer for å få frem utsikt vil også være svært positivt for opplevelsen ved å vandre langs Kongevegen.

Hermundstad – Øye

Den ca 5 kilometer lange vegbiten fra Hermundstad og ned til stavkirken i Øye ble lagt om i 1859, og fremdeles brukes den «nye» traseen som kjøreveg på sørsiden av Øvre Dalen. Mens den nye veggen fulgte de naturlige terrengformasjonene, hadde den gamle Kongevegen fulgt linjalprinsippet og gått rett frem. Bakke opp og bakke ned. Det ser vi tydelig i dette området. Kongevegstraseen er



godt bevart, med unntak av et parti hvor den går i samme trasé som 1859-omleggingen, et bortdyrket parti over Øygardsjordet og siste delen frem til Øye stavkirke hvor den går under E16.

Men spesielt de to siste vegbitene er svært gjen-

grodd og må ryddes for vegetasjonen. Her har naturen fått vokse fritt, noe tilstanden på vegen bærer preg av. Et sted er vegen vasket vekk av flom. Også den vestre delen av Øygardsjordet er gjengrodd og må ryddes. En mindre del av vegen er traktorveg.



Det siste stykket ned mot Øye er Kongevegen idyllisk, bred og fin. (Foto Jan Adriansen)

5.3 Registreringsmetodikken – Et pilotprosjekt bygget på sveitsiske erfaringer

I Norge mangler vi en dyptgående, helhetlig metodikk for registrering av historiske vegger. Vi prioriterer ofte å få kartlagt den geografiske beliggenheten til selve vegfarene fremfor tilstanden til vegen undervegs. Dette er vanlig både for enkeltstående vegger og for større samlinger av vegfar. Og når tilstanden faktisk tas med har vi ingen standard for hvordan dette arbeidet skal utføres.

Arbeidet med Nasjonal verneplan for vegger, bruer og vegrelaterte kulturminner er til nå det eneste forsøket på å lage en landsdekkende registreringsmal for historiske vegger. Men dette prosjektet hadde som mål å få til en overordnet oversikt over vegminner uten å gå inn i detaljene.

På bakgrunn av dette valgte man i forprosjektet å prøve ut registreringsmetodikken til spesialistorganisasjon IVS («*Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz*») i Sveits. Så vidt vi vet er denne ikke tidligere brukt utenfor Sveits.

IVS ble etablert i begynnelsen av 1980-årene, og var en unik virksomhet også på verdensbasis. I perioden 1984-2003 registrerte organisasjonen alle historiske vegger, og vegfar i Sveits på vegne av den sveitsiske stat. Til sammen ble det gjort en karto-grafisk og deskriptivt undersøkelse av alle historiske vegger og stier i landet – til sammen over 25 000 vegregistreringer. Da registreringene var ferdige gikk prosjektet videre inn i en ny organisasjon kalt ViaStoria. Her videreutviklet man resultatene fra de 20 årene med registreringer, og satte blant annet sammen 12 ulike tematiske vandre-ruter basert på historiske vegfar.

Sveits ligger med dette langt foran Norge i registrering og videreutvikling av historiske vegger og vegfar. Og både Jan Adriansen og Liv Marit Rui i arbeidsgruppen i Kongevegprosjektet sitt forprosjekt har vært på studietur (i henholdsvis 2006 og 2009) til Sveits for å lære av ViaStoria. Prosjektleder

Tine Eikehaug har også vært en tur i Sveits (i 2006) for å se på resultatene av arbeidet deres.

I samarbeid med sveitserne har vi fått oversatt metodehåndboken som ble brukt i Sveits for å få testet denne ut på norske forhold. Imidlertid viste det seg av flere årsaker at håndboken og metodikken fra 1990-årene var lite brukervennlig for dagens norske forhold. Grunnideene bak metodikken er likevel så bra at vi kom frem til at vi skulle gå for en tilpasset registreringsmetodikk basert på den sveitsiske modellen. Registreringsmessig blir Kongevegprosjektet dermed et pilotprosjekt i norsk sammenheng.

På grunn av den relativt korte tiden vi hadde til rådighet før feltsesongen startet opp, måtte metodikken tilpasses undervegs mens arbeidet pågikk. Det er i Kongevegprosjektet ikke satt av tid til omskriving av selve metodehåndboken etter de nødvendige endringene som ble gjort i løpet av feltarbeidet. Arbeidsgruppen håper derfor at det senere vil bli satt av midler til en ferdigstilling av håndboken slik at den også kan brukes på andre veghistoriske prosjekt i Norge.

Vi skal ikke gå detaljert inne på selve registreringsmetodikken her, men den går svært forenklet ut på å registrere vegen oppdelt i mange mindre «parseller» (over 200 for vårt prosjekt). Disse er registrert på hvert sitt skjema hvor man kan lese av både substansgrad (hvor mye som finnes igjen av det opprinnelige i vegen), verneverdi, tiltaks- og skjøtselsbehov og en rekke andre ting. Dette skal til slutt legges inn og synliggjøres på kart.

Hele Kongevegen fra Lærdalsøyri i Lærdal til Øye i Vang ble registrert ut fra denne metodikken. Men resultatene var noe blandede og bærer preg av at metodikken ikke 100 prosent er tilpasset våre forhold. Det anbefales derfor at registreringene oppdateres og kvalitetssikres etter hvert. Og da allerhelst før vekstsesongen tar til for fullt.

Ønsker man å finne ut mer om de sveitsiske registreringene kan man gå inn på nettstedet til IVS: <http://ivs-gis.admin.ch/>



På Kongevegen mellom Kyrkjestølen og Maristuen. (Foto Kirsten Inga Kamrud)

6 Turvegen Kongevegen

6.1 Nytt liv til gammel ferdselsveg

Fly til Syden og la seg steke på stranda i to uker? Nei, ikke i år! Kongevegen over Filefjell tilbyr deg et fristende alternativ; en ferie full av tilbake-til-naturen-opplevelser, ispedd kultur, nytelse og mosjon – og talløse ting å oppdage hvor enn du går! Ta tiden tilbake mens du vandrer bekymringsløst på Kongevegen gjennom storslått natur, og la sansene påvirkes av både landskap og historisk sus.

Kanskje kan denne lille reklamen bli virkelighet om noen år? I dette kapitlet skal vi se på hvordan det er mulig å gjenskape en sammenhengende

turveg, hvorfor vi bør gjøre det, samt å avdekke de utfordringene dette medfører.

Forprosjektets visjon er å «*bruke Kongevegen til å etablere en sammenhengende turveg og/eller sykkelveg fra Lærdal i Sogn til Vang i Oppland. Veien skal inngå i reiselivssatsingen på begge sider av fjellet, samtidig som en får [...] bevart og vedlikeholdt et vei-historisk kulturminne av nasjonal verdi. Bruk av vegen skal fremme fysisk aktivitet ved istandsetting og bruk av kulturarven. Forprosjektet skal avklare og rapportere konkret hva istandsetting og tilrettelegging vil bety av muligheter og utfordringer*».

Lærdal har mange historiske ferdselsårer og flere av dem er i dag attraktive turistmål, blant annet vegene gjennom Vindhella og over Seltunåsen. Også flere delstrekninger av den opprinnelige Kongevegen er etablert som populære turveger, som den dramatiske vegen gjennom Galdane, og strekningen over høyfjellet mellom Maristuen og Kyrkjestølen. I Vang er mesteparten av Kongevegen mellom Nystuen og Øye bevart, og store deler av den brukes i dag som turveg. Spørsmålet er om man kan knytte sammen de eksisterende Kongevegstrekningene og lage en sammenhengende turveg? Hvilke alternativer eller muligheter har vi der vegen er borte? Og hvem vil ha nytte av en slik turveg?

Kulturminnet Kongevegen er en verdifull ressurs for lokalsamfunnet, både med fine turmuligheter og som trekkplaster i turismesammenheng. Men vegen har også helt klart et stort potensial til å løftes frem og bli en større samfunnsressurs enn i dag. Å gjenskape eller revitalisere hele ferdselsruten mellom Lærdalsøyri og Øye vil gi store positive verdier tilbake til samfunnet, og kan være en brekkstang for lokal og regional utvikling.

6.2 Kongevegen som samfunnsressurs

Kulturminnehensyn og bærekraftig bruk

Det er en utfordring å forvalte kulturminner, som representerer sårbare, ikke-fornybare verdier, på en bærekraftig måte. Kongevegen sin status som et viktig og bevaringsverdig kulturminne av stor nasjonal verdi må sette rammene for all tilrettelegging og bruk. Å forvalte dette kulturminnet med respekt for dem som har levd før oss og generasjoner som kommer etter oss, er en forutsetning som må ligge til grunn i det videre arbeidet. Det viktigste målet med istandsetting av Kongevegen over Filefjell må bli å sikre den mot forfall og gjengroing slik at vegen ikke forsvinner, men fortsatt kan brukes av allmennheten også i framtida.



På oppdagelsestur i Lundskleivi. (Foto Jan Adriansen)

Vern gjennom bærekraftig bruk er et hovedprinsipp i kulturminneforvaltningen. Det defineres som en utvikling hvor man tilfredsstiller dagens generasjons behov uten at det går på bekostning av framtidige generasjoners muligheter for å tilfredsstille sine behov (St.meld. nr. 58 1996-97:9). En utvikling og bruk av et kulturminne eller kulturmiljø må med andre ord ikke skje på bekostning av det å ta vare på kulturminnet for fremtiden. Man må derfor være bevisst kulturminnets tålegrense, og hvor balansen mellom vern og bruk ligger.

Ved istandsetting av vegen må eventuelle tiltak godkjennes av kulturminnemyndighetene. Riktig materialbruk og konstruksjonsmetoder må til for at vegen skal beholde sin historiske autentisitet, som er en vesentlig verneverdi. Nye tiltak, som skilting og merking, bør så langt som det er mulig, underordnes vegmiljøet, og ikke stjele oppmerksomhet fra de opprinnelige opplevelsesverdiene. Skriftlig informasjon i brosjyrer og guidebøker kan være et godt alternativ til omfattende skilting i terrenget.



Vindhellavegen er et unikt byggverk, tilpasset og formet inn i det trange skaret; først Kongevegen i 1793, deretter kaptein Finnes elegante hårnålssvinger i 1840-årene. (Foto Jan Adriansen)

For den delen av Kongevegen som ikke følger en historisk trasé, bør man også forsøke å skape et helhetlig totalinntrykk. Men man står selvfølgelig friere i forhold til hvilke tiltak som kan utføres og hvordan dette gjøres.

Flere strekninger av Kongevegen er allerede i dag i bruk til friluftsmål. Turgåing er en skånsom form for bruk av en gammel veg, og er i tråd med ferdssårerers opprinnelige funksjon. Denne type bruk sikrer at den gamle vegen lever videre og fortsatt har en verdi og funksjon i samfunnet.

Ressurs for friluftsliv og folkehelse

Allerede i 1999 slo Nordisk ministerråd fast at «*interessen for gamle ferdssårer er økende i de nordiske land. Dette gjelder både vern som kulturminner og bruk av ferdssårene til rekreasjon og friluftsmål*» (Nordisk ministerråd 1999:7). Gjennom sin rapport *På vei – friluftsliv og opple-*

velser langs gamle ferdssårer ønsker de å stimulere til at gamle veger blir tatt vare på og brukt i friluftssammenheng. «*Gjennom de siste 50 årene har en rekke betydelige veifar blitt borte ved ny arealbruk. Tilbudet til gående og syklende er redusert tilsvarende. Utviklingen skyldes særlig mangelfull registrering og dokumentasjon av de gamle ferdssårene, men også at de gamle sporene har hatt lav status som kulturminner*» (Nordisk ministerråd 1999:9).

Men ting tyder på at denne negative utviklingen nå er i ferd med å snu. Det har i den senere tiden vært en økende interesse for vern og bruk av gamle ferdssårer i forbindelsen med rekreasjon og friluftsliv. Kommuner, næringsliv og frivillige organisasjoner har fått øynene opp for hvilke ressurser og muligheter som ligger i de gamle ferdssårene, og allmennheten har i større grad begynt å nære interesse for nærfri-
luftsliv og vandringer i kulturlandskap.



Kaffepause ved toppen av Jakobstigen med fabelaktig utsikt. (Foto Hanne Johnsrud)



Hør brusset fra Soknefossen! (Foto Tine Eikehaug)

Friluftsliv er den største fritidsaktiviteten i Norge, og vi er særlig ivrige med å gå på tur, sykle og å gå på ski. St. meld. nr. 40 (1986) «Om friluftsliv», St. meld. nr. 39 (2000 - 2001) «Friluftsliv - Ein veg til høgare livskvalitet» og «Handlingsplanen for fysisk aktivitet» (2005-2009) understreker alle friluftslivets positive samfunnsmessige betydning, ikke minst når det gjelder styrking av folkehelsen.

Svært mange bruker friluftsliv som en kilde til økt trivsel både i hverdagen og i ferier. Det har i seg ulike element som både hver for seg og sammen kan ha effekter i forhold til livskvalitet og helse: kombinasjonen av fysisk aktivitet, naturopplevelse og miljøforandring. Fysisk aktivitet er viktigere enn noen gang i et samfunn der flere og flere har stillesittende arbeid og en stressende hverdag. Og turgåing er en lett tilgjengelig aktivitet for mange. Å gå sammen med andre er i tillegg en sosial og enkel måte å være i aktivitet på. Vandringsgjør rett og slett godt for kropp og sjel!

Som en holdningsskapende og helsefremmende syssel forebygger fysisk aktivitet en rekke sykdommer, og er en kilde til glede, livsutfoldelse og positive mestringsopplevelser. Nærhet til natur- og kulturminner bidrar til at befolkningen ser verdien i at disse bevares for kommende generasjoner. Rikdommen av opplevelsesverdier gjør de gamle ferdselsårene attraktive for rekreasjon og friluftsliv i dagens landskap (Nordisk ministerråd. 1999:21). Tilrettelegging av Kongevegen som turveg blir en vinn-vinn situasjon for både kulturminnet og folkehelsen.

Å revitalisere en sammenhengende ferdselsåre med utgangspunkt i Kongevegen over Filefjell kommer med andre ord både kulturminnet og folkehelsen til gode.

Kongevegen kan gi økt verdiskaping og regional utvikling

Turvegen Kongevegen er en ressurs med stort potensial for fremtidsrettet næringsutvikling, og kan fungere som et fyrtårn for kommunene og regionen. Med rett satsning kan man utnytte disse ressursene til fordel for mange aspekt av den regionale verdiskapningen.

Kulturminner kan ha stor betydning for utviklingen av bærekraftige samfunn. Politisk, nasjonalt, så vel som internasjonalt, er det bred enighet om at kulturarven er viktig for verdiskapningen i samfunnet. Den fysiske kulturarven – kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap – blir sett på som en ressurs for befolkning, for næringsliv og for lokalsamfunn og regioner.

I St.meld. nr. 16 (2004-2005:5) «*Leve med kulturminner*» slår regjeringen fast at kulturminner skal bevares som verdifulle ressurser og være med å skape verdier i levende samfunn. Kulturminner og kulturmiljøer skal tas vare på som bruksressurser, og være grunnlag for kunnskap, opplevelse og verdiskapning.

For lokalsamfunnet er det lønnsomt å satse på



Museumseier Dagfinn Hegg-Lunde på Borlo bygdetun med begeistrede turister fra Baskerland. (Foto Jan Adriansen)

kulturminner. Tall fra EU- og EØS-landene viser at for hver krone det offentlige investerer i vedlikehold og rehabilitering av kulturminner og kulturhistoriske verdifulle miljøer, kommer ti kroner tilbake til samfunnet. For hver krone en gjest bruker på et kulturminne blir det brukt nesten ti kroner på varer, og tjenester i lokalsamfunnet rundt kulturminnet! (St.meld. nr. 16 2004-2005:46)

Reiselivet er en av verdens raskest voksende næringer. I 2006 fikk Norge besøk av 3,9 million-er reisende fra utlandet. Det er fortsatt vår særegne natur som trekker besøkende hit, men vi ser et stadig sterkere ønske om å kombinere natur- og kulturopplevelser. Opplevelser er blitt en svært viktig del av reiselivet, og de reisende etterspør opplevelser som er ekte og unike. Regjeringen har laget en nasjonal strategi for reiselivsnæringen hvor innsatsen rettes inn mot visjonen «verdifulle opplevelser». Med det mens at reiselivet skal være verdifullt for både lokalsamfunn, næringsliv og miljø - og de tilreisende (Handels- og næringsdepartementet 2007:7).

Kulturminner er i dag ettertraktet som turistattraksjoner. Internasjonalt er det et økende marked innenfor kulturminnebasert reiseliv hvor miljø og bærekraft står i fokus. Kulturminneturismen er et av de segmentene av turistmarkedet hvor man nå har den største veksten. Tall fra Europa viser at kulturminner i 2007 førte med seg en omsetning på ca 3400 milliarder kroner. Noe som er på nivå med samtlige europeiske bilprodusenter (Nypan. 2010:39).

De reisende vil ha kvalitets- og opplevelsesferier. Reiser som kombinerer aktivitet med kultur- og



Øye stavkirke fra ca 1200. (Foto Nils Berge Sundfør)

²⁶ World Tourism Organisation og International Olympic Committee

naturopplevelser blir stadig mer populært. Vandring i vakre kulturlandskap med overnatting på gårder, kroer og slott er en utbredt ferieform i Sør-Europa. Nordiske kulturlandskap bør ha det samme potensialet, og de gamle ferdselsårene vil være viktige element i slike ferietilbud (Nordisk ministerråd. 1999:17).

Friluftsliv og turisme henger også sammen. Vandring er internasjonalt den største naturbaserte aktiviteten innenfor reiseliv. Vandreturisme er en sentral aktivitet i Europa. Sykling en god nummer to. Tall fra WTO og IOC²⁶ viser at vandring, eller ferie til fots, alt fra lette spaserturer til toppturer, er den mest etterspurte aktiviteten i Tyskland, Nederland og Frankrike (WTO og IOC 2001). Vandring er også regnet å være den aktiviteten med størst utviklingspotensial innenfor aktivitetsreiser og naturturisme.

Bærekraftig reiselivsutvikling

Våre unike natur- og kulturressurser må ivaretas for at kommende generasjoner skal gis samme opplevelsesmuligheter. Bærekraft i reiselivet knyttes derfor til ansvarlighet, kvalitet og langsiktighet. Globalt er bærekraftig reiseliv (sustainable tourism) et sterkt voksende segment, og det er liten tvil om at dette er et lønnsomt segment.

Bærekraftig reiseliv innebærer at utviklingen av næringen skal legge til rette for levedyktige lokalsamfunn, gode og stabile arbeidsplasser og økonomisk levedyktige reiselivsbedrifter samtidig som miljøperspektivet ivaretas. Alle aspektene ved tilrettelegging av kulturminner og kulturmiljø – som vern, pleie, skjøtsel og restaurering og tilrettelegging – kan danne utgangspunkt for en økonomisk verdiskapning og levedyktige samfunn om man gjør det faglig og kvalitetsmessig holdbart.

For å få et bærekraftig reiseliv må man strekke seg lengre enn til kortsiktige prioriteringer. Å fokusere bare på fordelene for de reisende holder ikke, man må også se på reiselivets innvirkning for mennesker

på stedene som besøkes, og for verdiene i natur, kultur og lokalsamfunn. Norge som reiselivsdestinasjon er helt unikt når det gjelder disse verdiene. Her finnes natur, luft, vann – og variasjoner mellom disse.

Europeiske kulturveger

Innenfor Europa eksisterer det et stort antall vandruter langs historiske ferdselsårer. Cultural routes of Europe, eller Europeiske kulturveger, er en nettverksorganisasjon startet av Europarådet i 1987. Målet var å synliggjøre i rom og tid hvordan de enkelte lands kulturarv representerte en felles europeisk arv. Vegene som får denne statusen må ha et tema og være felles for flere europeiske land.

Den mest kjente vandrevegen er kanskje pilegrimsleden til Santiago de Compostela i Nord-Spania, som alt i middelalderen var en av de viktigste pilegrimsruter i Europa. Vegene fra Le Puy i Frankrike til Santiago de Compostela er 1465 km lang, og ble skrevet inn på World Heritage listen i 1993. I Spania har pilegrimstrafikken vokst dramatisk etter at pilegrimsledene til Santiago de Compostela fikk status som Europeisk kulturveg i 1987. Før statushevingen, mottok Santiago noen tusen pilegrimer i året. Nå er tallet over 100 000.

Pilegrimsleden til Nidaros har vært Norges store satsing innenfor vandring. I 1994 startet man arbeidet med å merke de gamle vegfarene som ble brukt av pilegrimene på veg til Nidaros, og i dag kan man vandre på 2100 km ferdig merket veg gjennom 47 kommuner, og velge mellom 215 overnattingsplasser undervegs. Stort sett går vegen gjennom dokumenterte vegfar fra middelalderen der disse har latt seg bruke. Andre steder har det vært behov for å opparbeide nye traseer. I 2010 fikk pilegrimsvegene gjennom Danmark, Sverige og Norge status som Europeisk kulturveg under samlebetegnelsen St. Olavsvegene.



Den årlige Lærdalsmarknaden har røtter tilbake til middelalderen og tiltrekker seg fremdeles mange besøkende. (Foto Jon E. Tamnes, Sanden pensjonat)

Sats på det du har! Sats på Kongevegen!

National Geographic Society definerer geoturisme som «*Turisme som ivaretar, forsterker og fremhever et steds lokale egenart – miljø, kultur, estetikk, kulturarv – og som kommer lokalsamfunnet til gode*». Satsingen på denne typen turisme er i tråd med Nærings- og handelsdepartementets handlingsplan for reiselivsnæringene, der det blant annet heter at «*begrepet geoturisme brukes om helheten i destinasjonen, alt som gjør stedet unikt, så som flora og fauna, historie, vakre landskaper, tradisjonell arkitektur, lokal kultur og mat*» (Innovasjon Norge 2008:14). Norge var blant de første i verden til å forplikte seg til å satse på geoturisme, og i dag er det en plattform for reiselivs- og turismeutvikling²⁷.

Turvegen Kongevegen er en ideell satsing innenfor geoturisme. Veghistorien er en del av det som gjør Lærdal og Vang unikt. Lærdal ligger på norgestoppen blant kommuner med høyest tetthet av historiske veger, og også Vang er rik på spennende samferdselshistorie. En satsing på Turvegen Kongevegen er å satse på områdets egenart, og vil også komme lokalsamfunnet til gode.

²⁷ Innovasjon Norge underskrev i 2005 geoturisme-charteret med National Geographic, som består av 13 prinsipper for hvordan man best mulig skal utvikle en destinasjon basert på lokale fortrinn. For å se alle prinsippene: www.innovasjonnorge.no/Satsinger/Reiseliv/Arkiv/Geoturisme/Hva-er-geoturisme/



Like vest for Galdane passerer Kongevegen gjennom tunet på den godt bevarte husmannsplassen Seltøyni. (Foto Arnulf Østerdal)

Et stadig større satsningsfelt innen reiselivsutvikling er **tematurisme** – også kalt Adventure Travel. Stadig flere turister søker destinasjoner som tilbyr autentiske opplevelser, inspirasjon og samspill med naturen og lokale kulturer. De ønsker oftere å lære om nye steder og samtidig ha muligheten til å utfordre seg selv på ulike måter. Autentiske og ekte opplevelser er to viktige nøkkelord for tematuristen.

En typisk tematurist vil ha fysiske aktiviteter i naturgitte omgivelser hvor man samtidig kan bli

del av kulturelle opplevelser. Det kan være alt fra ekstremsportopplevelser til familieturer langs historiske veger. Kongevegen over Filefjell inneholder akkurat de egenskapene som skal til for å tilfredsstille en typisk tematurist. Her er det potensial for opplevelser som innbefatter både natur, aktivitet og kultur. Med Kongevegen som en rød tråd gjennom det hele.

Og samtidig vil tematurisme gi mye tilbake i form av økt fokus innen lokal bærekraftig utvikling.

6.3 Muligheter og utfordringer

Hva kan Turvegen Kongevegen bli?

Alt peker i retning av at Kongevegen har et potensial til å trekke flere vandrere enn dem som bruker vegen i dag. Får man i tillegg disse til å bli i området, til å overnatte, spise og utforske nærmiljøet, vil det gi positive resultater for næringslivet langs vegen. Men i så fall må vi ha et godt produkt å selge. En tilrettelagt turveg med tilbud om overnatting og god mat vil kunne være dette produktet. Et eksempel fra tilsvarende satsing i Sveits kan gi en smakebit på hva vi kan oppnå.

Innovative og bærekraftige ideer fra Sveits

I forrige kapittel fortalte vi om IVS²⁸ i Sveits og deres banebrytende arbeid med å registrere og kartlegge alle gamle ferdselsveger i landet. Som



ViaSplüga – en kulturhistorisk vandrerute i Graubünden, Sveits. (Foto Jan Adriansen)

ViaStoria er en statlig organisasjon med tilknytning til Universitetet i Bern. Organisasjonen samarbeider med en rekke andre organisasjoner og institusjoner, alt fra departementer, vandreorganisasjoner, cantoner (fylker), vernemyndigheter, universitet, reiselivsorganisasjoner, med mer. De mottar støtte til prosjektene sine fra blant annet spillemidler (Lotterifonds), posten, kulturlandskapsmidler (FLS - Fonds Landschaft Schweiz), landskapsorganisasjoner (Landschaftsschutz Schweiz), og det sveitsiske museet for transport og kommunikasjon.

en videreføring av arbeidet ble organisasjonen ViaStoria etablert i 2003. Hovedmålet deres er å drive forskning basert på materialet fra IVS, samt restaurering, istandsetting og tilrettelegging av historiske veger.

ViaStoria utviklet også turismeprosjektet Kulturwege Schweiz hvor tolv historiske veger ble plukket ut og tilrettelagt for aktiv bruk. Hovedproduktet deres er pakketurer for vandrere; vandreturer der alt rundt er tilrettelagt. Turene er delt opp i passe lange dagsetapper og man vandrer fra hotell til hotell der middag venter. Etter en god natts søvn og frokost får man ferdiglaget niste og drikke med til kommende dagsetappe. Bagasjen blir fraktet til neste overnattingssted, og man behøver derfor bare en liten dagssekk med på turen. En sekk som også er inkludert i pakken. Vandrekart og brosjyrer eller turbok følger med i pakkeprisen, samt inngangsbilletter til attraksjoner undervegs. Man kan også velge å ta for eksempel rutebuss på deler av strekningene om man ikke ønsker å gå hele.

Kulturwege Schweiz har tre mål for sine pakketurer:

- Å tilby en total ferieopplevelse; bekymringsfri vandring på historiske veger, med god mat og drikke på utvalgte overnattingssteder. Man vil at vandreren skal nyte opp-

²⁸ IVS er en forkortelse for Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz



Historisk vegomlegging over Splügenpasset (Foto Jan Adriansen)

- levelsene undervegs med alle sine sanser.
- Å bruke veghistoriske forskningsresultat som basis for pakketurene. Gjestene skal få en verdifull næropplevelse med naturen og historien og samtidig være med å bidra til en bærekraftig utvikling av kulturlandskapet. Stikkord her er opplysning/erfaring (education and experience).
- Å involvere og utvikle lokale småskala-produsenter og andre aktører i regionene.

ViaStoria har med sitt turismeprosjekt klart å bruke de historiske vegene som en ressurs som kommer det lokale næringslivet til gode. De gamle ferdselsårene er gitt et nytt liv som populære vandreveger. Gjennom årene har Kulturwege Schweiz fått en rekke priser for sitt bærekraftige og innovative prosjekt. De tolv historiske vandrerrutene er bare en begynnelse på arbeidet deres og planene er å tilrettelegge enda flere ruter i fremtiden.

ViaSplüga

Vi har valgt å bruke en av de 12 tilrettelagte hovedvandrerrutene i Sveits, ViaSplüga, som eksempel på hva vi kan få til på Turvegen Kongevegen.

ViaSplüga har mange likheter med Kongevegen over Filefjell og tre av medlemmene i prosjektgruppa til Kongevegprosjektet har tidligere vært på studietur i Sveits for blant annet å teste pakketuren over Splügenpasset. Vegen går gjennom et fantastisk landskap, og byr på mange minnerike opplevelser undervegs. Det gjør også Kongevegen over Filefjell. Den har kvaliteter og et potensial som ikke på noen måte står tilbake for det man kan oppleve langs ViaSplüga. Både topografien med høyfjellsovergangen, spektakulære natur- og kulturopplevelser undervegs, og lengden på de to vegene gjør dem veldig sammenlignbare. Kongevegen kan med andre ord bli en like attraktiv turveg som ViaSplüga!

ViaSplüga bygger på en gammel historisk handelsveg og går fra byen Thusis i kantonet Graubünden i Sveits, over Splügenpasset, og til byen Chiavenna i Italia. Fram til ca 1900 var Splügenpasset et av de viktigste passene over Alpene på grunn av sin beliggenhet og topografi. Den 65 km lange vandrevegen ViaSplüga ble åpnet i 2001 og byr på en fantastisk kulturell og historisk vandring over alpepasset. Vegen kom til gjennom et samarbeid mellom Sveits og Italia, og er tilrettelagt som en firedagers vandretur med fem overnattinger. Undervegs passerer levende kulturlandskap, spektakulære fjell, severdigheter som elvejuv, varme kilder, kulturminner og landsbyer. Alt bundet sammen av den gamle vegen. Den historiske ferdselsvegen er borte over flere parti. Der har ViaStoria valgt å knytte sammen de

manglende bitene med alternative traseer for å lage en sammenhengende turveg. Veldig likt det vi må gjøre på Turvegen Kongevegen over Filefjell.

En ViaSplüga-pakketur med alt inkludert – det vil si fem hotellovernattinger med frokost, middag, fire nistepakker og drikke, vandrekart og bok, og transport av bagasjen mellom hotellene – kostet i 2010 mellom 3-4000 kroner (hos ViaMala i Sveits), avhengig av hvilken hotellstandard som ble foretrukket. Den samme turen kostet ca 6000 kroner via et svensk reisebyrå samme året.

Det kan være interessant å se hva en vandreveg kan ha å bety i direkte inntekter for lokalsamfunnet. ViaMala har sendt oss en oversikt over omsetningen av pakketurer og overnattinger som



Det er mange likheter mellom vegbyggingen i Alpene og i Norge. Denne restaurerte vegmuren i Italia kan minne om utfordringene vi har i Galdane. (Foto Arne Heggland, ViaStoria)



Figur: Graf som viser omsetningen i pakketurer og overnattinger tilknyttet turvegen ViaSplüga i Sveits fra 2001-2009. Tallene er gitt fra Denise Dillier, ViaMala Büro Splügen, og oversatt til norske kroner.

klart kan defineres til ViaSplügas vandregjester. I grafen over har vi satt tallene – omgjort til norske kroner – inn for hvert av de ti årene konseptet har vært i drift.

Grafen viser at turvegprosjektet ViaSplüga hadde en god start, etterfulgt av en jevn økning, før det igjen tok seg kraftig opp. 2006 er et unntaksår med nedgang i vandrere, noe ViaMala forklarer med to ting: En særdeles regnfull sesong kombinert med fotball-VM i Tyskland. Mens man det første året hadde en omsetning på litt over 250 000 kroner, var man i 2009 oppe i rundt 6 250 000 kroner.

Erfaringene fra ViaSplüga er de samme som man sannsynligvis vil finne mange andre steder: Det tar rundt 10 år før et slikt konsept «sitter». Det er realistisk å se for oss en liknende utviklingstendens på Turvegen Kongevegen. Følger vi grafen fra ViaSplüga vil vi få en stadig økning i brukere i løpet av vår foreslåtte tidshorisont fra oppstart i 2011 til Kongevegprosjektet avsluttes i 2019. Etter den tid har man forhåpentligvis et bærekraftig prosjekt som kan leve videre ved hjelp av lokale krefter.

Flere målgrupper

Alle kan bruke Kongevegen, både små og store, unge så vel som eldre, både trente og utrente,



Over Splügenpasset mellom Sveits og Italia. (Foto Jan Adriansen)

enslige, par og grupper. Så sant de kan bevege seg normalt ute i terrenget. Alle som bruker vegen kan ferdes som de vil, og selv bestemme hvor langt de vil gå. Det fine med Kongevegen er at det er mange innfallsveger som gjør at man kan begynne og slutte en rekke steder undervegs. Ambisjonsnivået, om man vil ha en kort eller lang tur, lett eller svett tur, styrer den enkelte bruker selv. Kongevegen er flott for barn og barnefamilier, den er bilfri og lett å gå, og alle opplevelsene undervegs pirrer nysgjerrighet og fantasi. For skoleklasser, tematurister eller andre som ønsker å få et kunnskapsmessig påfyll er Kongevegen en perfekt ramme rundt undervisningen.

Deler av vegen kan også brukes for turer med barnevogn, eller tilrettelegges for funksjons-



Gjennom Tyinkrysset er Kongevegen flott å bruke som turveg. De rette veglinjene er spesielt tydelige her i det åpne landskapet. (Foto Tine Eikehaug)

hemmede, eksempelvis for rullestolsbrukere. For eksempel gjennom Tyinkrysset og ved Honingane.

Trening og mosjon i skog og mark er den vanligste og høyeste prioriterte mosjonsaktivitet for folk flest i Norge. For lokalbefolkningen i Lærdal og Vang er Kongevegen fin å bruke til rekreasjon og friluftsliv, både til turgåring, jogging og skigåing om vinteren.

De mest brukte Kongevegstrekningene i Lærdal er gjennom Galdane og Vindhella, og langs Øygardsvegen. Vegene over Filefjell mellom Maristuen og Kyrkjestølen krysser fylkesgrensen og er populær fra begge sider. I Vang er det strekningene gjennom Tyinkrysset og mellom Varpebakken og Hermund-

stad som blir mest benyttet. I Vang er Kongevegen også brukt som skiløype (deler er lysløype) om vinteren, mens bruken i Lærdal er størst om sommeren.

Dessverre finnes ingen tall eller målinger for hvor mange som vandrer langs Kongevegen i dag, men inntrykket er at de historiske vegene, særlig i Lærdal, er godt besøkt av både lokale og tilreisende. Erfaringene kommunen har gjort er at en stor andel av turgåerne er utenlandske turister, særlig tyskere, nederlendere, dansker og franskmenn.

Den lengste sammenhengende Kongevegstrekningen er den 15 km lange veggen over Filefjell mellom Maristuen og Kyrkjestølen. Her må man regne ca

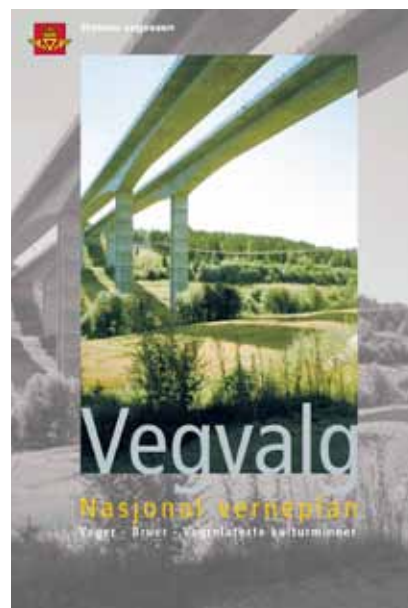
fire-fem timers gange fra start til mål. Ellers er det relativt korte turer som blir foretatt langs Kongevegen. Stort sett turer på mellom 30 minutter (Vindhella) og opp til et par-tre timer (Galdane).

Å tilrettelegge for sammenhengende vandring de 8 milene mellom Lærdalsøyri og Øye åpner også for nye muligheter – å gå vegen som én lang tur over flere dager. En slik bruk av turvegen vil kunne fange opp en helt ny gruppe brukere. Å gå vegen sammenhengende med overnattinger undervegs er et konsept rettet mer inn mot feriereisende enn lokalbefolkningen, og det er denne gruppen Kongevegen som reiselivsutvikling primært bør satse på. Feriereisende og turister som vil ha opplevelser i kombinasjon med natur, kultur og aktivitet. Vi har tidligere i kapitlet sett at vandring er den internasjonalt største naturbaserte aktiviteten innenfor reiseliv.

Ulike aktørers interesser

En revitalisering og tilrettelegging av Kongevegen berører mange parter, både offentlige institusjoner, private lag og organisasjoner, næringslivet, grunneiere og andre privatpersoner. De mange involverte har alle en viktig rolle å spille i forhold til prosjektet. Samarbeid og involvering er nøkkelord. Nedenfor skildres noen av aktørene som kan spille sentrale roller i Kongevegprosjektet. I et hovedprosjekt må man aktivt jobbe med å videreutvikle samarbeidet med disse og nye aktører.

Statens vegvesen har sektoransvar for veghistorie i Norge, og har lagt ned mye arbeid i kartlegging, registrering, restaurering, og tilrettelegging av vegminner, blant annet i arbeidet med Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner hvor tre strekninger av Kongevegen over Filefjell inngår i verneplanen. Etaten har vært med å initiere Kongevegprosjektet, og har hatt en aktiv rolle i forprosjektet. I arbeidet med ny E16 over Filefjell er det lagt ned mye ressurser i å tilpasse vegbyggingen til Kongevegen, og å legge til rette for framtidig bruk av denne.



Statens vegvesens Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner

Fylkeskommunene (Oppland og Sogn og Fjordane) er ledende aktører for regional utvikling og ansvarlig for strategisk planlegging. De har også regional kulturminnemyndighet med forvaltningsoppgaver etter kulturminneloven. Som regionale utviklingsaktører har også fylkeskommunene en målsetning om å ivareta og utvikle verdiene knyttet til kulturminner og kulturmiljøer på en bærekraftig måte, samt å øke kunnskapen om kulturarven som utviklingsressurs. Fylkeskommunen ønsker å skape entusiasme og oppslutning om kultur og kulturmiljø ved å legge disse til rette for et bredt publikum. «Kultur som drivkraft for folkehelse» er et av de prioriterte satsingsområdene i Sogn og Fjordane fylkeskommune sin kulturstrategi. En av strategiene er å legge til rette for anlegg og områder som fremmer fysisk aktivitet og folkehelse. Oppland fylkeskommune er en pådriver for skilting og tilrettelegging av kulturminner, blant annet ved Tyinkrysset. De satser stort på helhetlige prosjekter og forvaltningen preges like mye av at man ser på kulturminner og kulturmiljøer som en samfunnsressurs mer enn bare som objekter med egenverdi.



Oppland fylkeskommune og Statens vegvesen jobber sammen om å måle inn Kongevegen nøyaktig ved E16. Ved Kyrkjestølen. Kongevegen i bakgrunnen. (Foto Jan Adriansen)

Fylkesmennene (Oppland og Sogn og Fjordane) har iblant annet interesse av at skog og kulturlandskap blir holdt vedlike, og at man får en vekst i regional næringsutvikling. Det er ønskelig å bidra til profesjonalisering, bedre markedsføring og økt produkttilfang for utmarksnæringen, og bedre samarbeidet med reiselivet (Fylkesmannen i Oppland, 2009).

Kommunene (Lærdal og Vang) er planmyndighet etter plan- og bygningsloven for det aktuelle området. Lærdal kommune er rik på veghistorie, og bruk og vern av historiske veger er derfor på dagsorden i den kommunale forvaltningen, og kommunen ønsker også i framtida å legge til rette for bruk. Også Vang kommune arbeider aktivt for en helhetlig og framtidrettet politikk for bruk og vern. Et sentralt mål for kommunen er næringsutvikling hvor en fremmer lokale fortrinn innen natur og kul-

turarven. Tyinkrysset er en av kommunens store reiselivsdestinasjoner.

Valdresmusea har stor interesse av Kongevegen over Filefjell som et viktig historiefortellende aspekt av Valdreskulturen. Og vegen har mange potensielle bruksområder i den forbindelse. For eksempel kan den nyttes i undervisningssammenheng (den kulturelle skolesekken), være en del av opplegget til historielag, eller brukes som ledd i allmenndanningen av «tilfeldige vandrere».

Valdres Natur- og kulturpark er en fellessatsing for hele Valdres. Prosjektet skal bidra til å videreutvikle næringspotensialet knyttet til natur- og kulturverdier i regionen. Valdres Natur- og kulturpark er del av Opplandspiloten i Verdiskapingsprogrammet på kulturminner, og har i den sammenheng prioritert satsing på gamle veger generelt og Tyinkrysset og Filefjell spesielt.

Pilotkommune i bærekraftig reiselivsutvikling er et pilotprosjekt under Innovasjon Norge hvor man i Lærdal kommune vil prøve ut ulike tiltak som legger til rette for at verdiskapningen i reiselivet skjer på en bærekraftig måte. Et av satsningsområdene er bærekraftig utvikling innenfor de ressursene Lærdal er rik på fra før av, blant annet de historiske vegene. Lokal mattradisjon er et annet felt de vil jobbe med.

NCE Tourism – Fjord Norway er et bedriftsrettet utviklingsprogram i regi av Innovasjon Norge, SIVA og Forskningsrådet. Det finnes i dag 12 ulike NCE-prosjekt (også kalt «klynger») i Norge med internasjonal spisskompetanse innenfor sine respektive bransjer. Fjord Norge-regionen har blitt tildelt status som Norwegian Centres of Expertise (NCE) innen reiseliv, og har som visjon å bli verdensledende innen tematurisme i 2019.

NCE-programmet skal forsterke innovasjonsaktiviteten i de mest vekstkraftige og internasjonalt orienterte næringsklyngene i Norge. Programmet



Geitebukken Nils var en attraksjon ved Nystuen i sin levetid. (Foto Jan Adriansen)

skal bidra til å målrette, forbedre og akselerere pågående utviklingsprosesser i disse klyngene. Bedriftene skal få et bedre grunnlag for å iverksette og gjennomføre krevende innovasjonsprosesser, basert på samarbeid med relevante bedriftspartnere og kunnskapsaktører.

NCE Tourism er en ambisiøs satsning med fokus på forsterket markedsorientert produktutvikling og digitale verktøy og strategier for reiselivsnæringen. De vil etablere et internasjonalt Innovasjonssenter som skal ha kompetanse, tyngde og ressurser nok til å koble all produkt- og markedsutvikling innen tematurisme i Fjord Norge.

Om potensialet for tematurisme skriver NCE Tourism at Fjord Norge-regionen «*med sitt unike fjell- og fjordlandskap*» kan «*tilby et spekter av vandreopplevelser som vanskelig lar seg matche av andre destinasjoner. Lite har imidlertid vært gjort fra næringens side for å utvikle, standardisere og*

markedsføre felles konsepter. Vandring er ett av fire satsingsområder i NCE Tourismprosjektet». (NCE Tourism, internettside).

FjellNorge er et prosjekt som bygger på reiselivsstrategien til Oppland Fylke og som løper fra 2008 - 2012. Det har som formål å samle reiselivsnæringen til felles internasjonal markedsføring, og er økonomisk finansiert av reiselivslagene og Oppland fylkeskommune. Prosjektet sitt kvalitative mål i 2011 er å øke kjennskapen til FjellNorge som feriemål i temasatsningene, og bør være en potensiell samarbeidspartner med hovedprosjektet til Kongevegprosjektet. Et av prosjektene FjellNorge jobber med er å finne ut om det er realistisk å erstatte turistkontor med digitale informasjonskiosker. Noe som kunne vært aktuelt for eksempel ved Øye.

Med over 240 000 medlemmer er **Den Norske Turistforening** (DNT) Norges største friluftslivsorganisasjon som har fjellet som sitt hovedvirke-

felt. Foreningen jobber for å få flere ut på tur og har som mål å «være en høyt prioritert samfunnsaktør som bidrar aktivt til å sikre friluftslivets natur- og kulturgrunnlag, og utvikle menneskers kjennskap og holdninger til natur og friluftsliv» (DNT. 2009:15). De arbeider for å fremme et enkelt, allsidig og miljøvennlig friluftsliv, og for å bevare natur og kulturverdier. Av turlagets merkede løyper på Filefjell har flere utgangspunkt fra Kongevegen og nærområdet, for eksempel fra Kyrkjestølen til Sulebu.

Pilegrimsfelleskapet St. Thomas (Pilegrimskomiteen i Valdres) har siden den offisielle åpningen av pilegrimsruten gjennom Valdres og opp til St. Thomaskirken på Filefjell i 2006 hatt flere arrangement – blant annet årlige fellesvandring på strekningen. De vil utvide pilegrimsruten slik at man også kan vandre til St. Thomaskirken fra Lærdalsøyri i vest – historisk sett kom det pilegrimer fra begge sider av fjellet – og ønsker å bruke Kongevegen til dette formålet. Moderne pilegrimer til St. Thomaskirken vil være en flott utnytting av Turvegen Kongevegen, så et samarbeid langs hele Kongevegstrekningen er noe alle vil tjene på.



Pilegrimene stevner mot St. Thomaskirken. Her på Kongevegen ved Nystuen. (Foto Nils Berge Sundfør)

Pilegrimsvegen til St. Thomaskirken

Av seniorkonservator Jahn Børe Jahnsen, Valdresmusea

Ikke alle pilegrimer i norsk middelalder gikk til Nidaros! Et annet viktig pilegrimsmål var St. Thomaskirken på Filefjell med undergjørende kraft. Hit kom folk fra hele Sør-Norge med gaver for å få igjen helsen. Vinden fra vest blåste gjennom Valdres da sagnet om Sunniva på Selje kom over fjellet, da biskopen i Svithunskirken i Stavanger var vår biskop, og da Thomas av Canterbury ble skytshelgen på Filefjell. Keltisk åndstradisjon med helliggjøring av naturen var en bærende kraft i kristningen av Valdres, og levde videre her. Andre pilegrimsmål i Norge er klosteret på Selje og Røldal stavkirke.

Soknepresten i Vestre Slidre på veg til pilegrimsmålet Santiago de Compostela drømte om en revitalisert pilegrimsveg gjennom Valdres med middelalderkirker som perler på en snor. Mange i Valdres tente på ideen og ville lage vegen sammen. Arbeidet startet i 2004. Etter dette har Pilegrimsfelleskapet St. Thomas hatt prøvevandring, årlige fellesvandring, kortere gruppevandring blant annet med innsatte i Vestre Slidre fengsel, og hver sommer er det flere enkeltvandrere.

Pilegrimsvegen går gjennom fire kommuner, Sør-Aurdal, Nord-Aurdal, Vestre Slidre og Vang og er merket med eget symbol og skilt. Det skal være lett å finne fram. Den passerer fem stavkirker, fire Olavsminner, tre middelaldersteinkirker, to relikvieskrin samt nyere kirker og mange kulturminner i «Norges Blomsterdal».

Hver sommer arrangeres en åtte dagers organisert fellesvandring fra Hedalen stavkirke til St. Thomaskirken på Filefjell. Turen går på stier, skogsbilveger og bygdeveger i flott natur og vakre kulturlandskap. Antall deltakere har

variert fra 15 til 40. Overnatting skjer i alt fra gapahuk til hotell. Bagasjen fraktes med bil, vandrerne bærer bare en dagstursekk, mat serveres undervegs. Turlleder, som er kirke- og lokalhistoriker, orienterer om kulturhistorien undervegs. Og pilegrimspresten har samlingsstunder med ord til ettertanke. Turen er åpen for alle livssyn.

Fra Øye i Valdres til St. Thomaskyrkja følger ikke dagens pilegrimsveg samme trasé som Kongevegen, unntatt på en svært kort strekning ved hyttefeltet mellom Nystøga og Kyrkjestølen. Pilegrimskomiteen anså stadige kryssinger av E16 og delvis langs E16 opp gjennom dalen for trafikkarlig. Dessuten er det tradisjon for at Hellig Olav dro gjennom Rødalen på sin kristningsferd i 1023, langs den senere Post-vegen. Da var dette et bedre alternativ enn nede i hoveddalen.



Ved reises mål tar pilegrimene en velfortjent hvil ved St. Thomaskirken. (Foto Nils Berge Sundfør)

Men pilegrimer kom også til St. Thomaskirken opp gjennom Lærdal. Interessen for pilegrimsvandring er økende, og pilegrimskomiteen i Valdres har snakket mye om tilrettelegging vestfra. Komiteen har fått henvendelser fra Indre Sogn prosti om dette. En sammenhengende turveg fra Lærdal til St. Thomaskirken er en god løsning på denne utfordring. Turvegen gjennom Lærdal skal ikke ha noe annet navn enn Kongevegen, men pilegrimer vestfra kan bli en brukergruppe man bør tenke på. Siden man neppe kan gå fra Lærdal til Filefjell på en dag, er en viss tilrettelegging for enkel overnatting undervegs nødvendig. Dette for at pilegrimer skal slippe å bære med seg telt. Pilegrimskomiteen i Valdres har erfaring med slike enkle overnattingssteder. Det begynner også å bli noen virkelige langvandrere, for eksempel fra Oslo til Selje, gjennom Valdres og Lærdal. Disse vil også kunne bruke Kongevegen.

Idrettslagene Jotunheimen idrettslag og Lærdal idrettslag bruker Kongevegen aktivt. I Lærdal finnes det strekninger som er skiltet av Lærdal turlag. De har også tellepunkt med postkasser med bøker der brukerne skriver seg inn²⁹. Turlaget har gjort en god del dugnadsarbeid på Kongevegen.

Næringslivet langs traseen vil kunne nyte godt av en utvikling av Turvegen Kongevegen. Vandrere trenger både mat og overnatting. Butikker, kafeer, gårdsmatprodusenter og spisesteder, hoteller og andre overnattingssteder vil bli nøkkelspillere i et fremtidig Kongevegprosjekt. I dag kan det være vanskelig å finne god, lokal mat langs vegen, både i Lærdal og Vang, og dette er noe det må jobbes med. Det er også flere severdigheter langs vegen som det er aktuelt å samarbeide med og å lede vandreren til. For eksempel Villakssenteret, Postmuseet, Borgund stavkirkesenter, Borlo bygdetun, Mari-stuen, St. Thomaskirken og Øye stavkirke.



Ostebua på Gram. Et populært stoppested for reisende. (Foto Jan Adriansen)

²⁹ Dette gir ingen total oversikt over hvor mange som bruker Kongevegen, men viser hvor mange som skriver seg inn i bøkene.

Masterplan for Tyinkrysset har som målsetning at Tyin/Filefjell-området skal utvikles til en ledende helårs fritidsdestinasjon i Sør-Norge. Sentralt i dette arbeidet står planlegging og videreutvikling av skiheiser og anlegg, samt å stimulere til øvrige næringsaktiviteter, og ny sentrumsbebyggelse, aktivitets- og servicetilbud, boliger m.m. Kongevegen går tvers gjennom planområdet i Tyinkrysset og turvegen kan spille en viktig rolle for profileringen av området som helårs reiseliv. Masterplan-gruppa har ønsket et samarbeid med Kongevegprosjektet for å finne gode bærekraftige løsninger for tilrettelegging av Kongevegen i området.

Grunneiere og andre privatpersoner langs Kongevegen er på samme måte som næringslivet, sentrale i utviklingen av et Kongevegprosjekt. Både som deltagere i utviklingen av Kongevegprosjektet og som tilbydere langs veien. Et godt samarbeid vil i så måte gagne alle parter. Grunneierne som forprosjektet til nå har vært i kontakt med, uttrykker nysgjerrighet, åpenhet og interesse for prosjektet.

Sykkelturisme – ikke på, men langs Kongevegen

Sykkelturisme er på lik linje med vandreturisme en sterkt økende ferieform i Norge. Det har derfor vært et ønske i forprosjektet å undersøke mulighetene for også å tilrettelegge for syklister over Filefjell. Men hele tiden under forutsetning av at det er hensynet til den nasjonalt verdifulle Kongevegen som må veie tyngst og sette premissene for hva som kan gjøres.

På grunn av den relativt store slitasjonen som sykkel-turisme fører med seg på ikke-asfalterte veger, har forprosjektet konkludert med at de eldste og mest autentiske bitene av selve Kongevegen pr i dag ikke er egnet for sykkel-turisme. Kongevegen er for sårbar. Den lengste parsellen går mellom Kyrkjestølen og Maristuen, hvor naturen er karrig og alle spor som etterlates vil være synlig i mange år. Men også flere andre deler av Kongevegen er rett å slett i for dårlig stand til at de tåler sykkeltrafikk i dag. Vegen gjennom Galdane og biten mellom Honingane bru og Brattekakken bru er to eksempler på dette.



Sykling på Kongevegen frarådes slik tilstanden er i dag. (Foto Hanne Johnsrud)



Topplaget er borte, og vegen er et sårbart kulturminne som ikke bør sykles på. Som her mellom Maristuen og Kyrkjestølen. (Foto Hanne Johnsrud)

Når man etter hvert får restaurert Kongevegen og ikke minst har gode, fungerende vedlikeholds-rutiner, kan man igjen ta opp til vurdering om syklistene skal få bruke disse delene av Kongevegen.

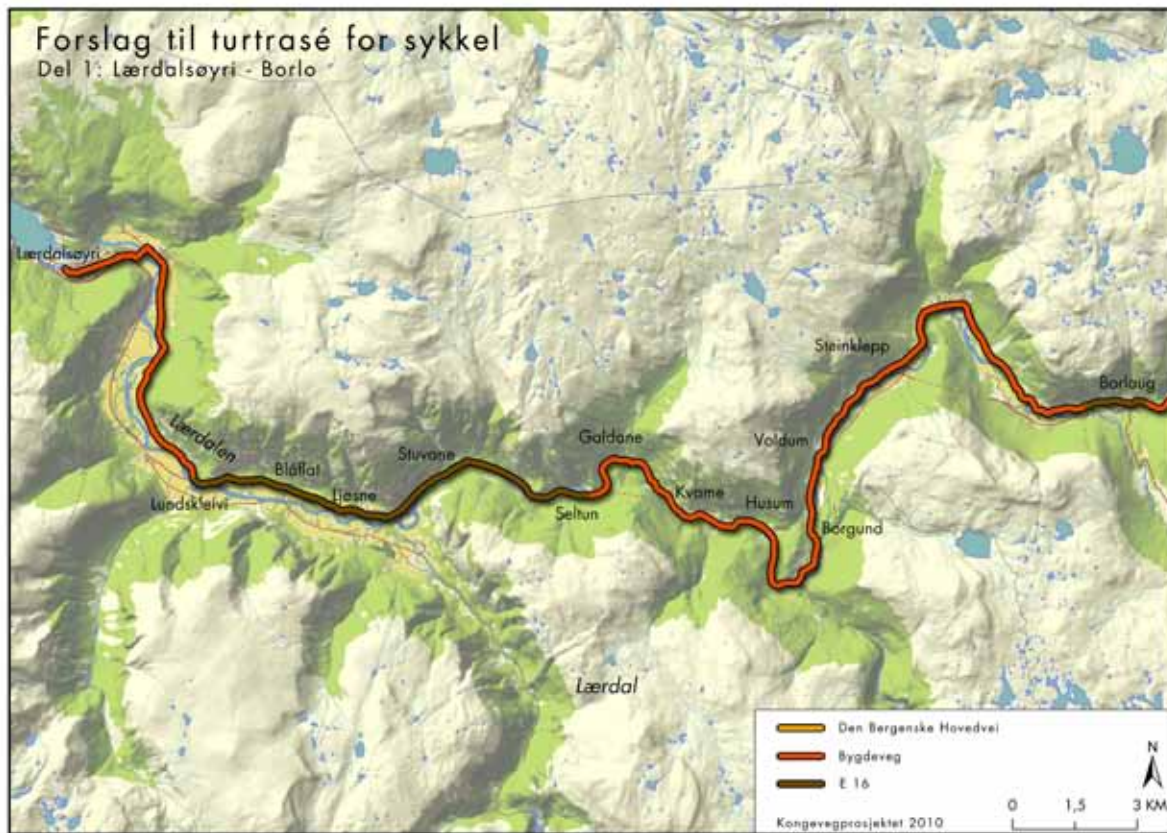
Norsk vegmuseum sier at så lenge det er vurdert et forsvarlig vedlikehold på vegen som ivaretar autenticiteten, er en bruk bare av det gode. Dette er et av våre store nasjonale klenodier innen veghistorie, og en veg som har ligget uendret i mange tiår. De er likevel skeptiske til organiserte sykkelturner over vegen uten at det er vurdert grundig på forhånd. Men påpeker at en veg av denne kvalitet tåler enkel trafikk. Mer organisert bruk vil betinge et større organisert vedlikehold. Det er viktig at hovedprosjektet beskriver godt hvordan dette skal ivaretas (Geir Paulsrud, e-post).

To av våre Nasjonale sykkelruter, nr 2 Oslo – Minnesund og nr 7 Moss – Oslo, er begge delvis lagt i traseene til den Fredrikhaldske Kongevegen. Men her er Kongevegen av en helt annen sårbarhet enn vi snakker om over Filefjell.

Å tilrettelegge for sykling på selve Kongevegen slik tilstanden er i dag, er derfor en type bruk som ikke er forenelig med vern av kulturminnet. Men siden Kongevegen stort sett går parallelt med senere vegger over Filefjell er det mulig å finne alternative traseer for syklistene langs de partiene hvor den opprinnelige Kongevegen er for sårbar.

Lærdal kommune har utarbeidet en sykkelplan for kommunen. Der er det blant annet lagt opp til at man kan sykle på sørsiden av Lærdalselvi i mellom Tønjum og Saltkjelen. Det er en fin alternativ rute til E16 og kan også brukes som en rundtur om man får gang- og sykkelveg langs hovedvegen.

Stiftelsen «**Sykkelturisme i Norge**» har blant annet gjort markedsundersøkelser for sykkelturner i Norge. Men verken de eller noen andre større aktører har sykkelruter over Filefjell pr i dag. Både Statens vegvesen og Innovasjon Norge er viktige samarbeidspartnere for stiftelsen, så her bør det være muligheter for å få til noe.





Kongevegen hadde samme trasé som Øyragata, det historiske sentrum i Lærdalsøyri. I dag omkranset av 161 vernede trehus fra 17- og 1800-tallet. (Foto Jan Adriansen)

«Den røde tråden» – Turvegen Kongevegen fra Lærdalsøyri til Øye i Vang

Turvegen Kongevegen for vandrere tar utgangspunkt i den opprinnelige Kongevegstraseen fra 1793. Men mange steder er vegen fysisk borte. Den kan ligge under ny veg, være dyrket bort eller ha forsvunnet av andre årsaker. Andre steder kan vegen være utilgjengelig for vandrere. For eksempel ved at den ender høyt over nye vegskjæringer, eller at en liten bit ligger igjen som en tarm på «feil» side av E16.

Der vegen er borte eller ikke egner seg til turbruk, må man finne nye traseer for å få til en sammenhengende vandretrase fra Lærdalsøyri til Øye. Lokalveger, stier og vatningsveier er blant mulighetene. Enkelte steder må man også lage nye ferdssveger for å komme i havn.

Nedenfor er det lagt frem et forslag til «en rød

tråd» i Turvegen Kongevegen. Det vil si det vi anser for å være den beste løsningen for en enhetlig vandreveg fra Lærdalsøyri til Øye.

Delstrekning 1

Lærdalsøyri – Lundskleivi: Mellom Lærdaløyri og Voll bru er Kongevegen borte. På denne strekningen er det fint å gå på nordsiden av Lærdalselvi langs fv. 271. Her er det lite trafikk, og vegen følger elva gjennom et levende kulturlandskap.

Lundskleivi – Blåflat: (Bilde 1 s. 104) Lundskleivi gir en flott vandreopplevelse og blir en viktig del av Turvegen Kongevegen når man får laget en tilknytning ved Øygarden. Men fra Øygarden er det i dag ingen andre vandre muligheter enn å følge eksisterende E16 – som verken har fortau eller gang-sykkelveg. Altså må man gå i vegkanten eller i veggroften. Fremtiden ser derimot lysere ut fordi det i disse dager planlegges en utbedring eller

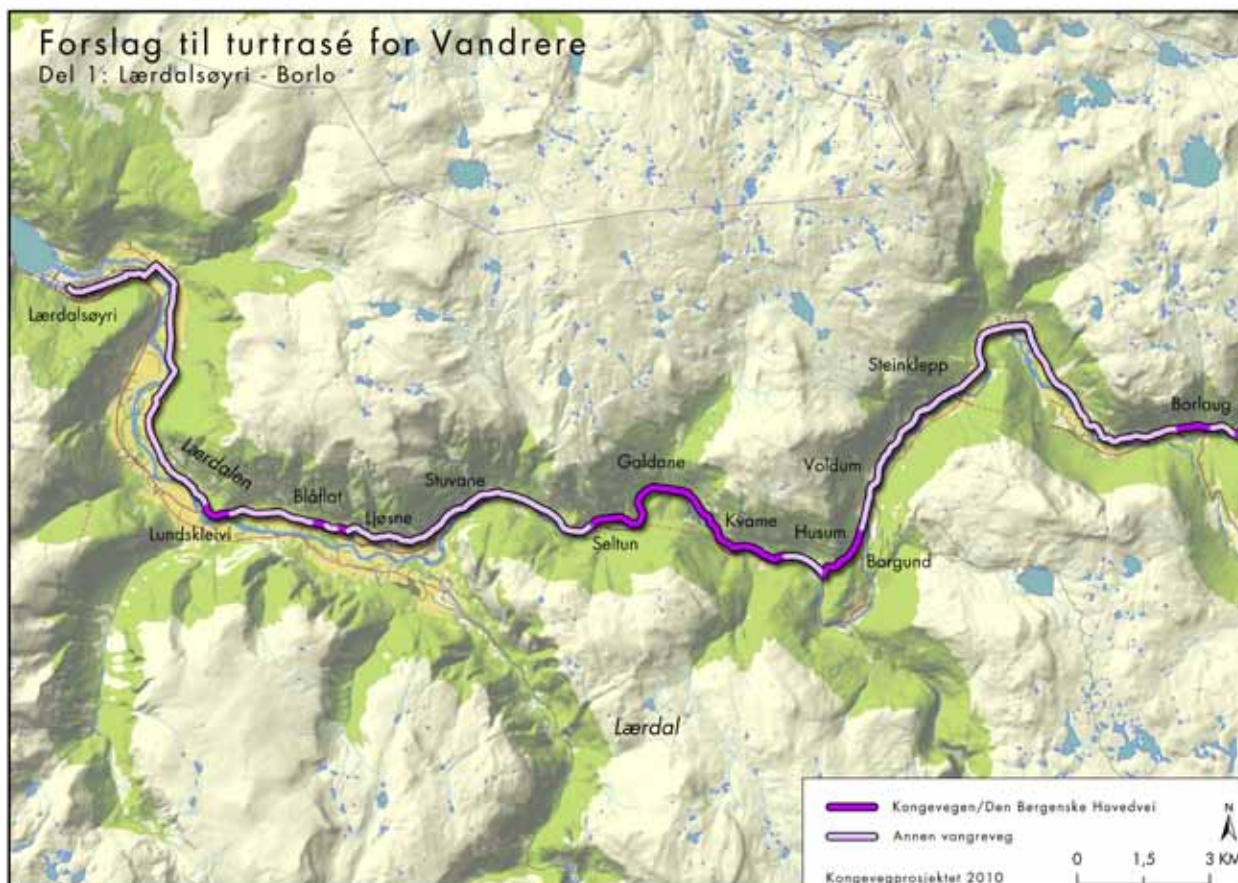
omlegging av E16 her. Blir det en utbedring ligger det an til å bli laget en gang- og sykkelveg langs europavegen. Blir vegen lagt om, vil dagens E16 kun få lokaltrafikk og dermed bli tryggere å gå på.

Blåflat – Stuvane: (Bilde 2 s. 104) Fra Blåflat foreslår vi at man følger traseen til Kongevegen opp på Ljøsneplataet. Denne biten er i dag kjøreveg opp til boliger. Oppe på plataet må man gå i kanten av dyrket mark til Nedre Ljøsne før man treffer på en ny bit av Kongevegen. Denne går parallelt med en bevart parsell av Ljøsnaveti. Ved den store oppdyrkede marken ved Midtre Ljøsne vil det være enkelt å legge en sti i utmarken mellom marken og fjellfoten frem til man når en ny bevart parsell av Ljøsnaveti. Dette fantastiske kulturminnet – en gammel vatningsvei – egner seg perfekt til vandring nå som det ikke renner vann her. En ny sti må lages fra bakkanten av Midtre Ljøsne til et stykke inn mot Øvre Ljøsne. Her finner man atter igjen

Ljøsnaveti som kan følges et stykke forbi kapteinsgården. Videre mot Stuvane er det allerede etablert en velbrukt vandrerute med Ljøsnaveti som «vegbane».

Denne beskrevne turvegbiten vil kunne bli en stor lokal attraksjon, men er avhengig av velvilje fra grunneierne for å kunne gjennomføres. Alternativt må man gå langs E16. Forhåpentligvis vil man enten få bort gjennomgangstrafikken eller lage gang-sykkelveg på denne strekningen.

Stuvane – Seltun: (Bilde 3 s. 104) I forbindelse med utbedringen av E16 har det skjedd store endringer mellom Stuvane og Seltun. «Nye» E16 er utvidet og i et parti lagt ved siden av eksisterende E16. Legger man Turvegen Kongevegen opp fra Stuvane til husmannsplassen Sloane istedenfor å følge E16, vil man øke opplevelsesverdien på turvegen. Det er laget en stor rasvoll mellom Sloane





Idyllisk parti gjennom Lundskeivi.
(Foto Jan Adriansen)



Husum hotell er et av våre best bevarte hotell fra 1800-tallet. (Foto Jan Adriansen)



Ljøsnaveiti er et fantastisk kulturminne og egner seg perfekt til vandring.
(Foto Jan Adriansen)



Mellom Liheim og Horge ligger Kongevegen under asfalt og går parallelt med dagens E16.
(Foto Hanne Johnsrud)



Legger man en sti om husmannsplassen Sloane kan man oppleve denne helleren i ura.
(Foto Jan Adriansen)



Skredvollen langs E16 ved Borlaug er bred på toppen og kan trolig tilrettelegges for vandrere.
(Foto Jan Adriansen)



På Filefjells topp, 1200 meter over havet. (Foto Hanne Johnsrud)



Kongevegen går på nedsiden av E16 forbi Nystuen og langs Otrøvatnet. (Foto Statens vegvesen)



I det bratte partiet mellom Borloshagen og Ulviksbakken er Kongevegen bygd gjennom ura. (Foto Hanne Johnsrud)

og Saue. Her har Statens vegvesen lovet å tilrettelegge en sti langs foten på rasvollen som skal kunne brukes av Turvegen Kongevegen.

På oppsiden av E16 ved Bjørkum finnes et gjenrodd parti av Kongevegen. Denne kan brukes som del av Turvegen Kongevegen om man får til en bru over de to elvene den passerer. Ellers kan man gå på dagens E16, som blir lokalveg her. Fra Bjørkum til Seltun lages det gang- og sykkelveg i forbindelse med «nye» E16.

Seltun – Kvame: Strekningen fra Seltun til Sjurshaugen er kjent som «vegen gjennom Galdane» og er en mye brukt turveg. Fra Sjurshaugen går «Øygardsvegen» videre til Kvame. Begge disse vegene går i traseen til Kongevegen, og mesteparten av vegen gjennom Galdane var bare i bruk frem til 1840-årene (pluss et par år etter at flommen tok Steine bru i 1860).

Kvame - Voldum (Bilde 4 s. 104)

Fra Kvame spaserer man på den gamle hovedvegen frem til Rimskjold, hvor man går videre opp Vindhella på 1840-vegen, og ned til Borgund via Kongevegen på andre siden. Herfra følges kjørevegen bort til Borgundstunnelen. Kjørevegen er lagt over munningen på Borgundstunnelen uten tilrettelegging for myke trafikanter. Men her er det mulig å lage en sti i den gresskledde vegskråningen slik at vandrere trygt kan komme seg over til andre siden.

Voldum – Steinklepp (Bilde 5 s. 104)

Fra Borgundstunnelen brukes den nedlagte gamlevegen til Steinklepp. Man må lage en tilkomst ved Borgundstunnelen og få til avtaler med grunneiere som har hus langs vegen. Alternativet med å vandre langs østsiden av dalen er mye dårligere både historisk og opplevelsesmessig.

Steinklepp – Borlaug

Gjennom Steinklepp kan vandrerne stort sett gå på den gamle E16 helt frem til vegen treffer nye E16 ved Borlaug. Kongevegen har gått i omtrent samme

trasé, men enkelte mindre parseller er fremdeles bevart. Disse er ofte små og fragmenterte og ligger stort sett på innmark og gjennom gårdstun. Man må vurdere hva som er hensiktsmessig å ta i bruk til Turvegen Kongevegen. Det er ganske mange grunneiere på denne strekningen, og en dialog med disse er også nødvendig før man kan si hvor mye av den opprinnelige Kongevegen som kan brukes av dagens vandrere.

Delstrekning 2

Borlaug (Bilde 6 s. 104)

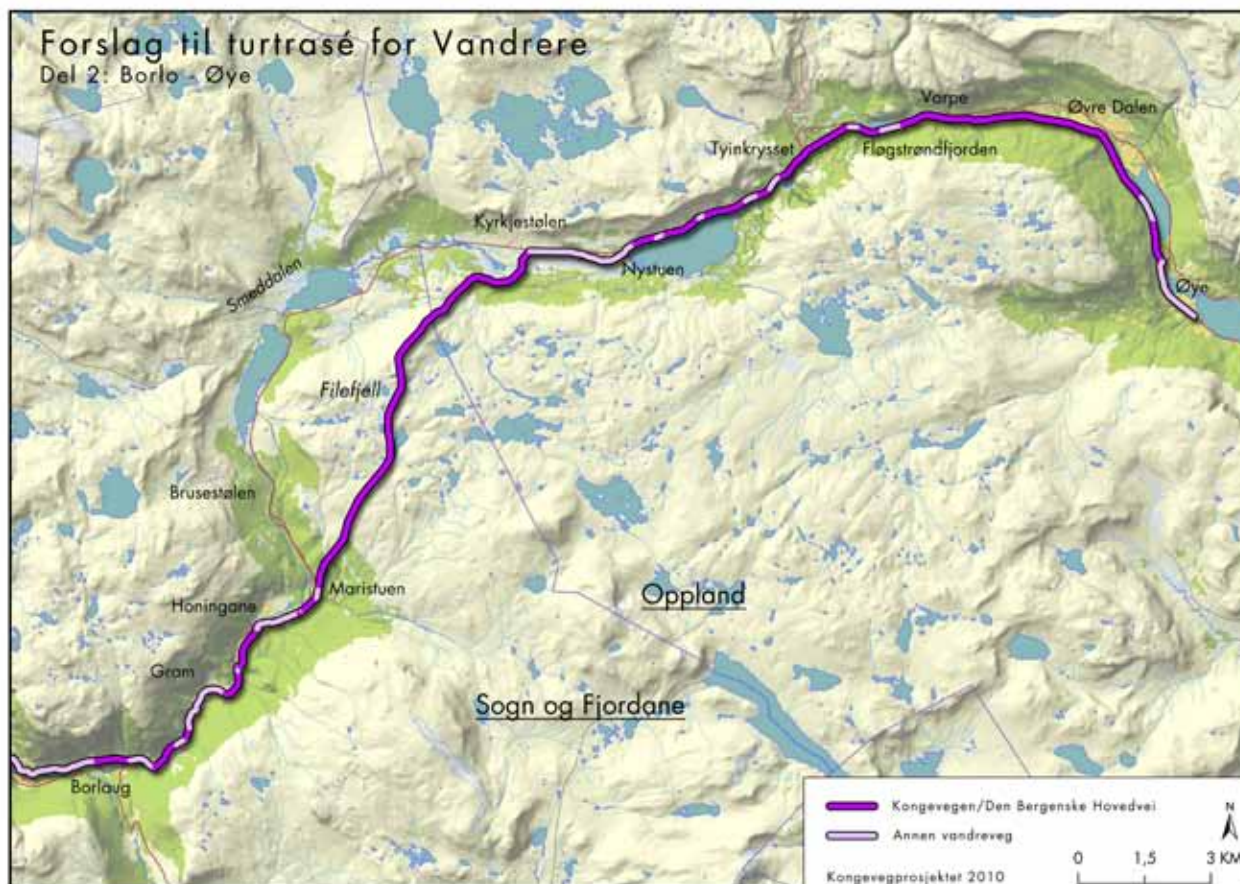
Utkjørselen til E16 fra Steinklepp ved Borlaug vil være farlig å slippe vandrere direkte ut på. Det er for lite sikt, for høy fart og for stor trafikk her. Men det bør være en enkel sak å lage en sti i gresskråningen gjennom krysset. Videre langs E16 kan man gå oppå skredvollen (krever sikring i form av gjerde eller liknende) før man tar turen over «Borgen» og videre inn på Kongevegen til Borlo bygdetun.

Øst for Borlo bygdetun mangler en bru over Borlogrovi som må erstattes. Og ved Borloshagen lager Statens vegvesen tunnelpåslag for ny E16. Terrenget blir totalt endret, og det er viktig å tenke på Turvegen Kongevegen forbi dette stedet. En tilrettelagt sti over tunnelmunningen vil kunne være en god løsning.

Borloshagen – Honingane (Bilde 9 s. 105)

Etter at E16 blir lagt om – sannsynligvis med åpning sommeren 2014 – reduseres trafikken på dagens E16 mellom Borloshagen og Honingane dramatisk. Dette gjør at vandrerne kan bruke kjørevegen om noen år. Langs hele strekningen går Kongevegen parallelt med – eller i samme faret som – E16. Her ser vi for oss en kombinasjon av å vandre på Kongevegen og kjørevegen alt etter hva som blir tilrettelagt.

Spesielt parsellen fra Borloshagen til Ulvisbakken og parsellen fra Brattebakken til Honingane er flotte eksempler på Kongevegen. Det må lages en ny bru over til Brattebakken og flere steder må ny for-



bindelse mellom E16 og Kongevegen opparbeides.

Honingane – Maristuen

På denne strekningen tilrettelegger Statens vegvesen gang- og sykkelveg mellom de partiene av Kongevegen som er borte. Vegstrekningen åpner trolig sommeren 2014.

Maristuen – Kyrkjestølen (Bilde 7 s. 105)

Vegen over fjellet fra Maristuen til Kyrkjestølen er den lengste og mest autentisk bevarte delen av Kongevegen fra 1793 som finnes igjen mellom Lærdalsøyri og Øye. Strekningen er mye brukt av vandrere i dag.

Kyrkjestølen – Tyinkrysset (Bilde 8 s. 105)

Østover fra Kyrkjestølen er det to muligheter. Man kan enten krysse E16 og følge den nyoppdagede vegbiten, på nordsiden av Europavegen forbi Sandbakkadn, frem til vi igjen krysser E16 ved starten av

Sildebakkin. Eller man kan bruke den relativt nye stien som pilegrimene og hyttefolket bruker på sørsiden av E16. Da slipper man to vegkryssinger, men går glipp av en historisk vegbit.

Fra Sildebakkin fortsetter man til Nystuen enten på gamlevegen nedenfor Vardin eller i kanten av E16 over Vardin. Fra Nystuen går man videre langs Otrøvatnet til nedgangen til Tyinkrysset. Kongevegen er delvis borte, delvis bevart langs Otrøvatnet. Statens vegvesen holder på å utbedre E16 på denne strekningen, og det er viktig å fokusere på Kongeveginteressene i planprosessen slik at man både sikrer det nasjonalt viktige kulturminnet og en fremtidig turvegmulighet.

Tyinkrysset

E16 legges i tunnel fra Otrøvatnet og ned til Tyinkrysset. Det betyr at eksisterende E16 om noen år får svært redusert trafikk og i partier kan brukes



Åpen klopp ved Fløkstrøndfjorden. (Foto Tine Eikehaug)

av vandrere. Det gjelder parsellen fra Otrøvatnet til Grihamarstølen og vegkryssingen på nedsiden av Grihamarstølen. Resten av strekningen går man på historisk veg.

Fløgstrøndfjorden

Etter Tyinkrysset må man krysse E16 for å komme ned på Kongevegen langs Fløgstrøndfjorden. Mellom dette stedet og Varpe bru ligger den gamle Kongevegen bevart i to lengre parseller. Men i et ca 700 meter langt mellomparti går Kongevegen i samme trasé som E16. Her må man få til en løsning for vandrerne i forbindelse med utbedringen av E16. Ved Varpe må E16 nok en gang krysses.

Varpe – Øye (Øvre dalen)

Fra Varpe følger man Kongevegen nesten helt ned til Øye. Bare avbrutt av et par små parti hvor vegen fra 1850-årene – eksisterende lokalveg – går i samme trasé.

Øye

E16 forbi Øye skal legges opp i lia et godt stykke ovenfor dagens E16. Dermed blir trafikken på eksisterende E16 den siste biten bort til stavkirken kraftig redusert og vegen trygg nok for vandrere.



Kongevegen til venstre er kuttet av «den nye vegen» fra 1859 ved Hermundstad. (Foto Tine Eikehaug)

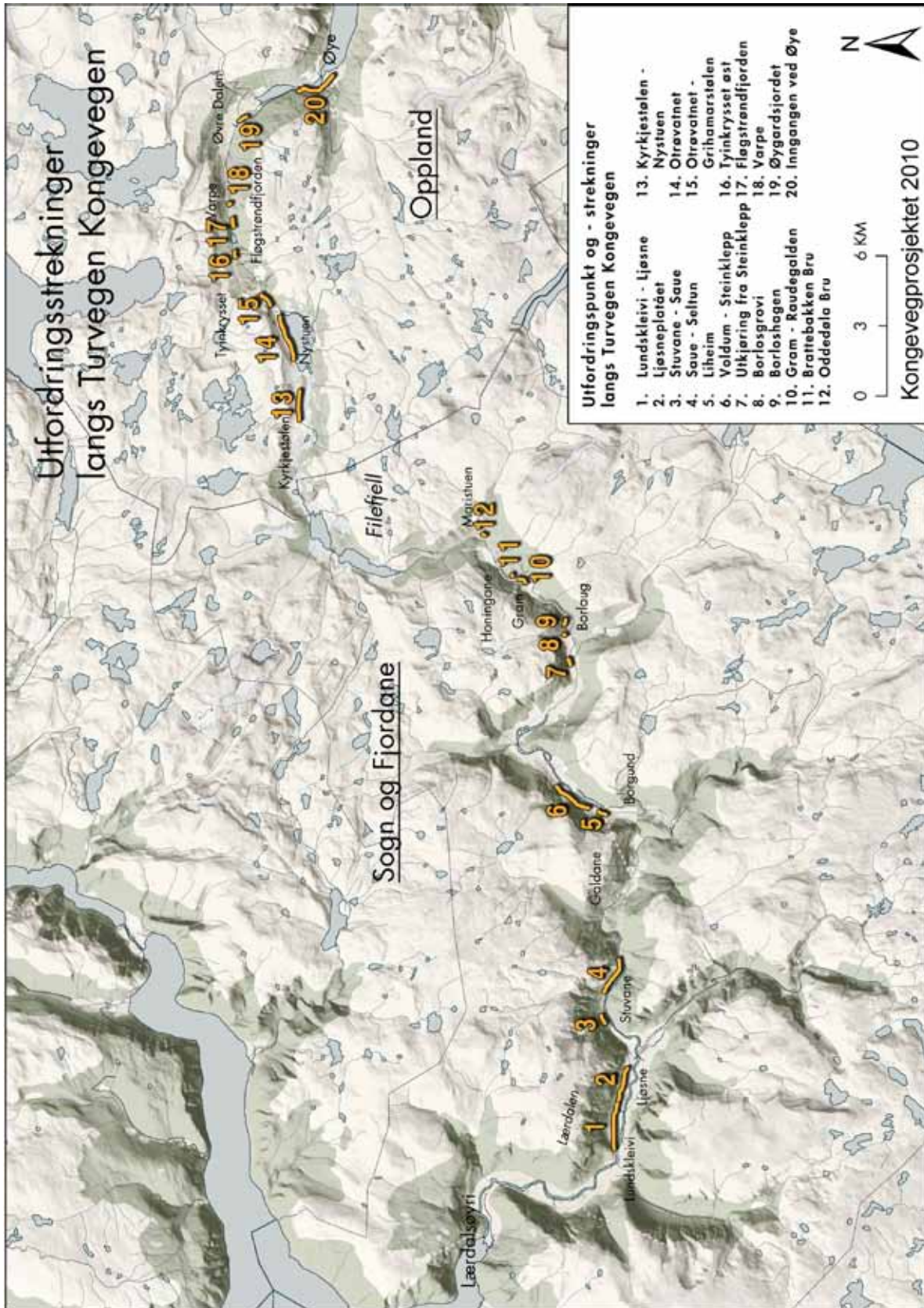
Utfordringsstrekninger

Langs de 8 milene til Kongevegprosjektet er det påfallende få potensielle konflikter for Turvegen Kongevegen. Ingen steder finnes noen «propper» som vil gjøre det umulig å gjennomføre prosjektet. Men en del punkt som kan by på ekstra utfor-

dringer undervegs er skissert opp i tabellen under. Det er punkter og parseller som krever spesiell oppmerksomhet og må løses før man kan fullføre prosjektet. De fleste steder er det snakk om å skape en god dialog med grunneiere eller Statens vegvesen for å komme videre.

Tabell over utfordringspunkt og –strekninger til vandredelen av Turvegen Kongevegen		
	Strekning/punkt	Status/Løsning
LÆRDAL		
1	Lundskleivi – Ljøsne	Andre vandremuligheter enn å gå langs E16 finnes ikke nær Kongevegraseen. Her kan man eventuelt bruke vegen på andre siden av elva. I så fall blir Turvegen Kongevegen relativt mye lengre, og man går glipp av opplevelsen ved å vandre Lundskleivi. Aktiv jobbing inn mot arbeidet med ny E16 forbi stedet vil kunne løse problemene. Det blir trolig gang-sykkelveg langs ny E16. Og nedgangen fra Lundskleivi til E16 ved Øygarden bør kunne rekonstrueres som en del av E16-arbeidet.
2	Ljøsneplatået	Et parti av Kongevegen er dyrket bort på Nedre Ljøsne. Her er det mulig å lage en fin tursti langs kanten av jordet uten å måtte gjøre dyrkningsarealet mindre. I dag er det ingen som passerer forbi tunet, noe som vil endre seg om Turvegen Kongevegen legges opp hit. Det er nødvendig med god dialog med alle grunneiere på platået for å få til et turvegalternativ her oppe.
3	Stuvane – Saue	Ny E16 har flere steder på denne parsellen gjort mulighetene for vandring vanskeligere. Men ved å legge Turvegen Kongevegen opp via den flotte husmannsplassen Sloane vil man få til en opplevelsrik turveg. Det er fra Statens vegvesen sin side lovet at man skal tilrettelegge en sti langs foten av den store, nye rasvollen her. Må følges opp!
4	Saue – Seltun	Her har ny E16 fjernet de siste restene av den gamle Kongevegen. Men det skal etableres gang-sykkelveg på strekningen, så Turvegen Kongevegen vil bli uproblematisk å gjennomføre.
5	Liheim	For å klare å krysse E16 må man gå langs kjørevegen over portalen til Borgundstunnelen. Her kan man lett lage en sti i rasvollen i langs vegen, men det krever tillatelse fra Statens vegvesen.
6	Voldum – Steinklepp	Den gamle Kongevegraseen passerer gjennom flere gårdstun. Vegen er i dag ikke brukt av andre enn de som bor på brukene her. Man må ha en god dialog med grunneiere for å få Turvegen Kongevegen til å passere. Alternativt kan man bruke vegen på andre siden av dalen. Men det er både historisk og opplevelsesmessig en mye dårligere løsning som bør unngås.
7	Utkjøring fra Steinklepp	Utkjøringen fra Steinklepp ved Borlo er uoversiktlig for myke trafikanter. Her kan man legge en sti i skråningen langs vegen for å unngå trafikkfarlige situasjoner. Videre mot Borlo kan man gå oppå rasvollen langs E16 de rundt 100 meterne som andre vandremuligheter mangler. Rasvollen må i så fall få nytt toppdekke og sikring på innsiden. Begge disse tiltakene må man diskutere med Statens vegvesen. Både for å få tillatelse og til å finne frem til akseptable løsninger.
8	Borlogrovi	Brua over Borlogrovi mangler. Den må bygges opp på nytt. NVE bør kontaktes i forbindelse med flomberegninger og tillatelse til å etablere ny bru.

	Strekning/punkt	Status/Løsning
LÆRDAL		
9	Borloshagen	Ny E16 fjerner passasjemuligheter ved at tunnelmunningen legges i Borloshagen. Statens vegvesen har lovet å etablere ny turveg over tunnelportalen. Det vil løse problemet. Må følges opp!
10	Gram – Raudegalden	Vegen passerer nær flere bolighus. Her må man ha god dialog med grunneierne. Kongevegen hadde sikring i form av gjerde (og hengeveg!) ved Raudegalden. Det bør vurderes reetablert. En nedgang fra Raudegalden til E16 må lages. E16 legges om når ny tunnel er ferdigstilt om noen år.
11	Brattebakken Bru	Brattebakken Bru mangler. Det må det ny bru til for å kunne bruke Kongevegen på østsiden av Smeddøla. Det må vurderes om brukarene skal brukes om igjen eller bevares som kulturminner. I så fall kan man legge en ny bru ved siden av. For eksempel en enklere hengebru. Nedkomst fra eksisterende E16 (som legges om snart) til brua må etableres.
12	Oddedøla Bru	Oddedøla Bru mangler. Men når eksisterende E16 snart legges om vil det ikke være noe problem å la vandrene gå på den nedlagte vegen. Det blir under 50 meter omveg i forhold til Kongevegraseen. På sikt kan man lage ny bru over Oddedøla.
VANG		
13	Kyrkjestølen – Nystuen	På denne parsellen går Kongevegen delvis i E16. En ny vegbit har dukket opp på nordsiden av E16 langs deler av parsellen. Her må man vurdere om man skal lage to kryssinger på E16 eller etablere en ny vandreveg på sørsiden. I dag finnes allerede en sti laget for å skape forbindelse mellom hyttefeltet og St.Thomaskirken. Denne blir trolig delvis borte under ny E16.
14	Otrøvatnet	Ny E16 planlegges forbi dette strekket. Her er det liten plass og deler av Kongevegen ligger allerede under eksisterende E16. Dialog og tett oppfølging av planleggerne og utbyggerne i Statens vegvesen er påkrevd for å få til gode løsninger.
15	Otrøvatnet – Grihammarstølen	Flere steder må eksisterende E16 krysses for å følge Kongevegen. Men E16 skal legges om – gå i tunnel bak området – så den verste trafikken forsvinner.
16	Tyinkrysset øst	Kongevegen må krysse E16 ved en farlig sving øst for Tyinkrysset. Her må det dialog til med Statens vegvesen for å få til en god løsning. E16 er under utbedring, og man bør sjekke muligheten for å få til noe i den sammenheng.
17	Fløgstrøndfjorden	Et mellomparti på ca 700 meter av Kongevegen går i eksisterende E16. Her må man ha dialog med Statens vegvesen i forbindelse med vegutbedringene av E16. Alternativt bør det være mulig å få til en sti i nedkant av E16.
18	Varpe	Like ovenfor Varpe Bru må Kongevegen krysse E16. Dialog med Statens vegvesen for å finne frem til en minst mulig trafikkfarlig løsning må til.
19	Øygardsjordet	Over Øygardsjordet er en del av Kongevegen dyrket bort. God dialog med grunneier kan resultere i en god løsning.
20	Inngangen ved Øye	Ved Øye kommer Kongevegen rett ut i E16 ved Eidslund, og følger denne videre til stavkirken. Men ny E16 er under planlegging. Den vil legges bort fra eksisterende E16, noe som gjør denne vegen grei å vandre på. Men samtidig er det planlagt å legge ny E16 i tunnel på tvers under Kongevegen ved Eidsbakkin, vest for der E16 går i dag. Her må det tett oppfølging til i planprosessen til E16 for å få til en god løsning. Pr i dag ser det ut til å være rundt 10 meter overdekning mellom tunnelen og Kongevegen.





På høye murer i Seltunåsen. (Foto Jan Adriansen)

Rundturer

Turvegen Kongevegen vil være en stor attraksjon i seg selv. Men den åpner også opp for andre turmuligheter i området. Med utgangspunkt i Turvegen Kongevegen kan man koble seg på mange andre historiske ferdselsårer på fjellet. Eller stier og turløyper i nær sagt alle retninger. Turvegen Kongevegen byr også på mulighet for større og



Kong Sverre vokter Sverrestigen. Utskjært av Ottar Sprakehaug. (Foto Jan Adriansen)

mindre rundturer langs Kongevegen. Under følger flere forslag til rundturer som alle har et historisk sus over seg.

Galdane – Seltunåsen: En spektakulær rundtur på to av de mest spennende veganleggene i Lærdal og Norge! Turen går gjennom et dramatisk landskap med steder det er knyttet sagn til, spennende kulturminner som hellere, varp, og eldre bosteder. Veggen gjennom Seltunåsen, som er bygget på høye murer, er fredet etter Kulturminneloven, og Kongevegen gjennom Galdane er foreslått fredet. P-plasser finnes både på Sjurhaugen og ved Koren. Fin som dagstur (ca 7-8 km lang?).

Vindhella – Sverrestigen. Her kan man gå en rundtur rundt fjellet «Klanten». Den eldste veggen, allmannavegen, går på østsiden av fjellet. Denne har navnet Sverrestigen etter at Kong Sverre dro over her på slutten av 1100-tallet. Da Kongevegen

ble bygget i 1793 valgte man å føre den inn i det trange og bratte passet som i dag kalles Vindhella. Vegene går forbi Borgund stavkirke, og i bunnen av Vindhella kan man se en veghistorisk utstilling i ungdomshuset Rimskjold. Like ved Rimskjold ligger også Husum hotell med fordums sus etter lakselorder og de mange turister som dro hit på 1800-tallet. Både Vindhellavegen og Sverrestigen er fredet. P-plasser finnes både ved ungdomshuset og stavkirkesenteret.

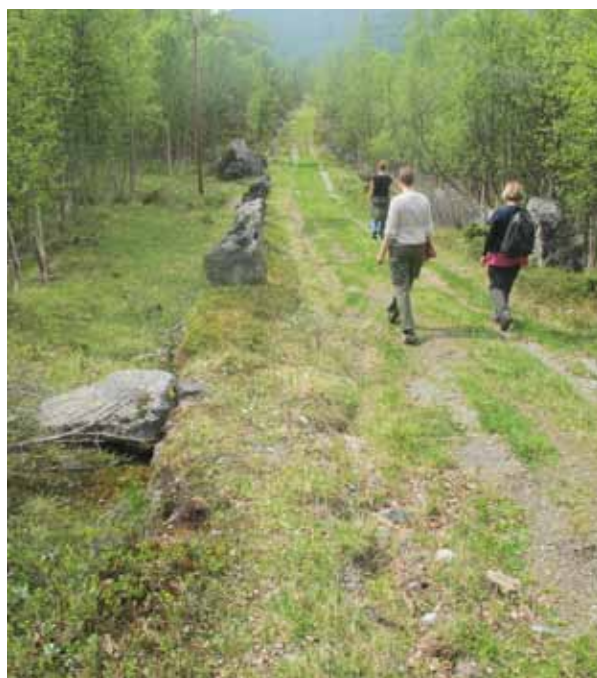
Honingane rundt: Kongevegen fra 1793 og omleggingen til Den Bergenske hovedvei i 1850-årene ble lagt på hver sin side av Smeddøla ved Honingane. Disse vegbitene skal etter planen knyttes sammen slik at det er mulig å gå en rundtur på Honingane. Lærdal kommune har fått rekonstruert den gamle Honing bru sommeren 2010, og er i gang med å planlegge bru over de gamle brukarene ved Oddedøla. Det er også planer om å tilrettelegge denne vegen for funksjonshemmede. Den Bergenske hovedveg på Honingane er i dag kjørbær og gruset, mens vegen på sørsiden må skrapes og gruses for å få et fast dekke.

Maristuen – Brusestølen – Maristuen: En fin rundtur som inneholder mye spennede veghistorie. Fra Maristuen går man opp Kongevegen via «De sju skuffelser» til Stovestølen, tar så av nordover hvor man treffer på den første omleggingen av høyfjellsvegen – den ikke helt vellykkede Buchholzske veg fra 1830-årene og følger denne til Brusestølen. Fra Brusestølen går man tilbake via den neste omleggingen – kaptein Georg Ræders veg til Maristuen, ferdigstilt i 1842. Dette er en del av Den Bergenske hovedvei som erstattet Kongevegen over høyfjellet.

Otrøvannet rundt: Fra Nystuen følger man Kongevegen til Tyin-Filefjell skianlegg, videre inn til Gamlestøga, rundt Otrøvatnet før man igjen ender ved Nystuen. Rundturen vil trolig ha stor appell både til hyttefolket rundt Otrøvatnet og andre. Undervegs har man en fantastisk utsikt og mange kulturminner passerer.



Ved Honingane bygges gamle Honing bru opp etter gamle prinsipp. Kåre Hovland (t.v) i Lærdal kommune har vært drivkraften bak prosjektet. (Foto Jan Adriansen)



På kaptein Ræders veg fra 1842 i retning Maristuen. (Foto Jan Adriansen)

Tyinkrysset rundt: Det finnes en rekke flotte kulturminner i området rundt Tyinkrysset. Eldre vegfar, fornminner, stølsområder med mer. Kongevegen kan med fordel brukes som utgangspunkt og del av en historisk rundtur.



Det forhistoriske skålgropfeltet ved Opdalsstølen er en av de flotte opplevelsene man kan få med seg rundt Tyinkrysset. Her pekes det mot en skålgrop. (Foto Tine Eikehaug)

Andre stier og veger:

Pilegrimsvegen mellom Kyrkjestølen og Øye via Rødalen. Man kan velge å følge denne istedenfor å gå via Tyinkrysset til Øye. Den kan også gåes som en rundtur med Kongevegen gjennom Øvre Dalen den ene vegen.

Den Norske turistforening har stier i området, blant annet mellom Kyrkjestølen og Sulebu.

Infrastruktur

Infrastrukturen rundt selve Kongevegen må også tilrettelegges om turvegen skal fungere optimalt. For eksempel trengs tilgjengelige parkeringsplasser, jevnlig muligheter for toalettbesøk, rasteplasser og andre stoppesteder underveis.

P-plasser

Det må gjøres en grundig vurdering av hvor man trenger parkeringsmuligheter langs Turvegen Kongevegen. En rask gjennomgang har gitt denne foreløpige listen over muligheter og behov:

- Lærdalsøyri: Etablert. Mange og gode p-muligheter.
- Lundskeivi: Parkeringsmuligheter finnes. Må opprettholdes med ny E16.
- Blåflaat: Ved Ljøsnebui?
- Bjørkum: ?
- Seltun: P-plasser ligger inne i plan for ny E16.
- Koren: Etablert.
- Sjurhaugen: Etablert.
- Rimskjold: Etablert.
- Borgundsenteret: Etablert, men bare til senteret?

- Steinklepp: Etablert.
- Borlaug: Ny E16?
- Honingane: Ny E16?
- Maristuen:
Etablert. Avtale med grunneier om bruk.
- Kyrkjestølen: P-plasser i plan for ny E16.
- Nystuen: Privat. Mulighet for avtale?
- Otrøvatnet øst: Etablert ved skianlegg. Bruk må avklares?
- Tyinkrysset: Etablert. Gode p-muligheter.
- Varpe: ?
- Øye: Trenger p-muligheter.

Toalett og sanitærforhold

Toaletter og søppelkasser bør planlegges i forbindelse med rasteplasser langs E16. I dag finnes slike ved Steinklepp og et ved Koren nedenfor Seltåsen. Og det kommer muligens en ved ny E16 ved Borlaug. Toaletter bør det være naturlig å samlokalisere med eksisterende toaletter ved hovedvegene. Oppsetting av toaletter kan være aktuelt ved naturlige innfallsporter.

Helene Maristuen i Berekraftig reiselivsutvikling i Lærdal fortel at dei er i dialog med Simas (Sogn interkommunale miljø- og avfallsselskap) om turistrenovasjon og har planer om å få til et grunnlag for dette i løpet av 2011. De ønsker et samarbeid med Statens vegvesen om dette.

Søppel

Å sette ut søppeldunker i naturen hører ikke helt hjemme. Derfor bør regelen være at folk tar med seg sitt eget søppel hjem. Det bør også informeres ved inngangen til vegen om denne regelen. Erfaringer viser at dersom det allerede finnes litt søppel, så kommer det raskt mer. Derfor er det viktig å holde det ryddig og legge inn befaringer innimellom for å rydde opp. Dette bør inn i forvaltningsplanen. Skal man sette opp søppeldunker bør det gjøres ved innganger som ligger ved veg slik at de er lette å tømme.

Rasteplasser

Tradisjonelt har det vært naturlige rasteplasser



I forbindelse med ny E16 lages det 5-6 nye parkeringsplasser ved Seltun. (Foto Jan Adriansen)

langs Kongevegen, som for eksempel ved Gri-hamarstølen. Her fortelles det at det var kvileplass med steinbord med fire steinstoler. Plasseringen var nok ikke tilfeldig, når man var kommet hit var man ferdig med en lang og slitsom oppstigning fra Skogstad. Flere andre steder langs Kongevegen har det vært naturlig å hvile, og gjerne med en kvilestein å sitte på. På de gamle skissene fra Kongevegen tidlig på 1800-tallet ser vi at folk sitter og raster, for eksempel ved Stiftstøtta eller i Olavsklemma (se illustrasjon under kapittel 3.3 og 3.9). I Galdane finnes det flere hellere langs vegen man kan søke ly under. Også hestene hadde sine «drikkepauser», som i Hølabakken i Vang.

Å tilrettelegge for rasteplasser er noe man generelt bør være forsiktig med. Bord og benker kan være trivelig, men absolutt ikke nødvendig og kan ofte oppleves som forstyrrende i landskapsbildet. På høyfjellet bør det ikke forekomme. Tilrettelegging av nye rasteplasser bør være nøye gjennomtenkt, og eventuelt ligge ved eller nær hovedveg, både for at det skal være enkelt å vedlikeholde og fordi en skal unngå nye installasjoner i naturen.



Enkel skilting i Galdane. (Foto Jan Adriansen)

6.4 Formidling

Informasjon bidrar til kunnskap og forståelse, og formidling er et viktig element ved tilrettelegging av Kongevegen. Det vil både gjøre det mer interessant å bruke vegen, gi brukerne økt informasjon og kunnskap, samt å påvirke deres atferd når det er ønskelig.

Målgruppen er allmennheten generelt. Voksne, barn, lokalbefolkningen, turister. Vi regner også med at en stor del av brukerne er utenlandske turister. Derfor bør det satses på flerspråklig tekst på alt informasjonsmateriell, brosjyrer og skilt. En bevisst satsing på tilreisende forutsetter at informasjonen også når dem som reiser i området med bil. Det bør derfor legges opp til informasjon der det er naturlig å stoppe med bil, som ved p-plasser, butikker, bensinstasjoner osv. De fleste som vandrer lange turer planlegger dette lang tid i forvegen. Derfor må informasjon være tilgjengelig på nettet.

Vi kan skille mellom tre hovedtyper informasjonsformidling:

- 1) Fast informasjon langs Kongevegen: informasjon på skilt og ved stoppesteder eller rasteplasser.
- 2) Informasjon gjennom publikasjoner, brosjyrer, guidebøker, gps, med mer.
- 3) Informasjon gjennom opplæring: Skoleverket, historielag, utstillinger osv.

Kvalitet er viktigere enn kvantitet, og informasjonen bør generelt være enkel og pedagogisk. Men det bør også finnes utfyllende informasjon, for eksempel på nettsiden eller i bokform for de som ønsker å gå dypere inn i materien.

Fast informasjon langs Kongevegen

Hovedmålsettingen med å skilte Kongevegen er å ta vare på, vise fram og formidle kunnskap om vegen og andre vandreopplevelser undervegs. God informasjon stimulerer til bruk, gir kunnskap og sikrer at konflikter ikke oppstår. God infor-

masjon vil også styre brukerne til å handle slik vi ønsker. For eksempel kan vi oppnå økt forståelse for vegens egenart og historie og på den måten også oppnå respekt for både kulturminnet, naturen og miljøet.

Det bør være et grunnprinsipp at vegen skal merkes og skiltes med forsiktighet for å unngå visuelt forstyrrende elementer i terrenget. Å møte en skiltjungel fremmer ikke nødvendigvis god informasjon og kan også ødelegge for følelsen av «ekthet» og være forstyrrende i det store landskapsbildet. Informasjonsskilt langs vegen bør ikke stjele oppmerksomheten fra kulturminnet og naturen rundt.

Informasjon ute bør være kort og informativ, men pirre nysgjerrigheten til å søke mer kunnskap andre steder. Det bør gis opplysninger om hvor man kan finne utfyllende informasjon.

Forprosjektet har ikke laget en egen skiltmal for

Kongevegprosjektet. Men både Lærdal kommune, Vang kommune, Oppland fylkeskommune og Sogn og Fjordane fylkeskommune har utarbeidet egne skiltmaler. I tillegg har Statens vegvesen sin egen grafiske utforming for skilting av kulturminner. Kan hende bør man velge en av skiltmalene som allerede er i bruk, men dette trenger ikke være et mål. Det som er viktig er at skiltingen av Kongevegen blir enhetlig og gjenkjennelig langs hele strekningen.

Skiltingen bør ha gode estetiske kvaliteter og man må tenke nøye gjennom plasseringen.

Det finnes allerede noen skilt og informasjonstavler langs Kongevegen. I Lærdal har kommunen satt opp informasjonstavler om historiske veger ved p-plassene i Koren og ved Sjurhaugen ovenfor Galdane, samt ved Rimskjold nedenfor Vindhella og ved Borgund stavkirkesenter. I Vang har kommunen satt opp informasjonstavle ved Kyrkjestølen og Øye stavkirke.



Små informasjonsskilt om steder og hendelser gjør turen mer spennende. (Foto Tine Eikehaug)

I Lærdal har elever og lærere ved Ljøsne skole-skiltet kulturminner og severdigheter langs et par av strekningene av Kongevegen, som Øygardsvegen og gjennom Galdane.

Statens vegvesen har også skiltet fra E16 og inn til Galdane og Seltunåsen, samt ved Maristuen og Kyrkjestølen («Kongevegen 1793»).

Innovativ Fjellturisme har utarbeidet en nasjonal standard for merking og gradering av turløyper, og vi anbefaler at Kongevegprosjektet bruker dette. «Nasjonal standard for merking og gradering av turløyper» legger til grunn en skiltmal som angir form og innhold på startskilt og retningsvisere, og et graderingssystem som bygger på de fire farger for å angi vanskelighetsgrad. Systemet er meget velegnet for skilting av vandreløyper.

Ulike skilttyper langs Kongevegen

Det kan være ønskelig og hensiktsmessig å sette opp større informasjonstavler med opplysninger om Kongevegen generelt ved viktige innfallsporner til vegen, ved begge startpunkter (Lærdalsøyri og Øye), rasteplasser, turistinformasjonssentre og lignende. På disse tavlene må det være kart som viser hele vegen, informasjon om vegen og om de viktigste kulturelement undervegs.

Det bør også vurderes om det skal settes opp mindre lokalitets- eller knutepunktskilt ved naturlige innganger til nye strekninger, f. eks ved Varpe bru/Varpebakken, Tyinkrysset, Kyrkjestølen, Galdane, Lundskleivi osv. På skiltet bør det være med et kart som viser hvor strekningen ligger i løypa, hvor lang ruta er og kort om hva man kan se undervegs. Hvis strekningen er lett å avgrense bør det være avmerket hvor lang den er. Men det bør skiltes med forsiktighet!

Vegviserskilt, eller stopler med Kongeveglogo (se kapittel 6.5) for å vise at man er på rett veg, er små merkeskilt langs vegen som skal lede vandreren videre. Det er naturlig at disse står der man må krysse annen veg, eller at det på annet vis er uklart

hvor man skal gå. På vegviserskiltene kan det også vurderes om det skal skiltes med standardiserte piktogram og bruke Nasjonal standard for merking og gradering av turløyper, som er beskrevet ovenfor.

Alle skilt må ettersees hvert år og byttes ut om de er skadet.

Tillatelse til å skilte

Skilting og merking langs veg eller sti skal ikke foretas uten tillatelse fra vegmyndighet eller grunneier. Allerede i planprosessen bør det tas kontakt med grunneier og informere om planlagte tiltak. Skal man skilte fra offentlig veg og til en severdighet eller kulturminne er dette en oppgave for vegmyndighetene. Disse bestemmer både om skilt langs offentlig veg kan settes opp, og står for produksjon, oppsetting og vedlikehold av skiltet. Det er kommunene som vedtar oppsetting av skilt ved kommunale veger, mens Statens vegvesen gir tillatelse til oppsetting ved riksveger (inkludert europaveger), fylkesveger og private veger.

Informasjon gjennom publikasjoner, kart, IT Brosjyre og bok

I stedet for å skilte for mye langs vegen bør det satses på god formidling gjennom andre kanaler som internett, gps, brosjyrer, vandreguidebok og kart.

Brosjyrer bør være lett tilgjengelig der tilreisende ferdes og stopper opp langs vegen, som bensinstasjoner, turistinformasjoner, butikker og overnattingssteder. Brosjyren bør også finnes i selvbetjeningspostkasser eller liknende ved strategiske startpunkter for vandrere.

Det bør være et prioritert mål for prosjektet å lage en god håndbok eller vegviserbok. Arbeidet med turbok kan påbegynnes tidlig i prosessen og utvikles etter hvert som hovedprosjektet utvikler seg. Boka bør lages som en rutehåndbok med hovedartikler om vegens historie, så ta for seg strekning

for strekning. I rutedelen kan man gjennom små tekster fortelle om ting og opplevelser undervegs, det være seg sagn, fortellinger, hendelser, stedsnavn, kulturminner, botanikk og geologi med mer. Det bør også skrives noen tekster som er myntet på barn. Boka må ha gode kart og fine bilder.

Turboka bør være liten og lett å ha med i ryggsekken (A5 er en god størrelse). Den bør heller ikke koste for mye i innkjøp. Men kvalitet og god utforming er viktig. Boka bør også være oversatt til flere språk, som for eksempel engelsk, tysk, fransk og kanskje nederlandsk.

Det må også vurderes om man skal lage en større praktbok om Kongevegen. Enten for strekningen som Kongevegprosjektet omfatter, for hele den Bergenske kongeveg, eller en samlebok for Kongevegene i Norge. Denne boken må i så fall komme i tillegg, ikke istedenfor en turbok.



En turbok kan fortelle om opplevelser langs veggen. Som denne helleren i Galdane. (Foto Tine Eikehaug)

Turkart for Kongevegen over Filefjell

Det må lages et turkart for Kongevegen over Filefjell. Turkart er et begrep om en type kart som er utviklet for bruk på tur. Turkart er egnet for både planlegging av tur og til bruk under turen, og ikke minst er det et minne fra turen. Et turkart over Kongevegen må inneholde informasjon som er nyttig på turen, som hvor veggen går, andre stier og veger i nærheten, lengden på turen, kulturminner og naturfenomen, severdigheter, servicetilbud, overnattingssteder og spisesteder. Kartet bør også ha med mest mulig stedsnavn.

Det bør også legges ut et kart på nettet for å lette planleggingen.

Kartene må også finnes i flerspråklige versjoner.

Internett, sosiale media og informasjonsteknologi

De fleste som vandrer lengre turer planlegger disse god tid i forvegen. Da er internett et viktig redskap.

Kongevegprosjektet må ha en hjemmeside både undervegs i arbeidet med hovedprosjektet, og en flott side når det er ferdigstilt. Her må det være gode kart og lett søkbar informasjon om slikt som turvegen, ruter og hva man kan oppleve, samt overnattingsmuligheter og mat. Alt må være på flere språk. Det må både settes av tid og midler til å utvikle dette, samt til å drifte det undervegs.

Det internasjonale internettbaserte leksikonet **Wikipedia** er en wiki, noe som betyr at det er fritt frem for hvem som helst å redigere innholdet uten at det blir kvalitetssikret. Wikipedia har svært mange brukere, og mange henter ut informasjon herfra før de reiser på ferier eller av andre grunner ønsker opplysninger om ulike destinasjoner. Pr i dag (høsten 2010) finner vi et par artikler om Kongevegen på dette nettstedet. Men disse gir både lite relevant informasjon og holder en relativt lav kvalitetsmessig standard. Alt i alt har de nok en ganske begrenset tiltrekningskraft på tilreisende til området.

Kongevegprosjektet bør snarest oppdatere opplysningene som ligger på Wikipedia. Både med nye tekster, gode bilder og linker til andre artikler om Kongevegen eller til egne hjemmesider. Dette vil øke kvaliteten på totalproduktet Turvegen Kongevegen og sørge for at potensielle «gjester» ikke faller fra alt på dette stadiet i turplanleggingen.

En annen internettbasert database hvor brukerne selv kan legge ut opplysninger er **Digitalt fortalt**. Den har i utgangspunktet en snevrere brukergruppe, men vil være en god kanal for å nå de mer historieinteresserte brukerne av Turvegen Kongevegen. Digitalt fortalt er bygd opp slik at man legger ut ulike fortellinger knyttet til kulturminner. Historiene kan være om nær sagt hva som helst. Både ukjente, spennende, gripende, triste eller morsomme historier. Det er lagt ut flere artikler knyttet til Kongevegen, men her er det plass til flere!

Kulturminneløypa er et tredje internettbasert prosjekt. Det ble åpnet i Kulturminneåret 2009 og vil videreføres som en varig løsning. Her er bidragsyttere over hele landet invitert til å dele kunnskap om kulturminner og å binde fortellingene sammen i løyper. Dette kan være utgangspunkt for turer og opplevelser både på nettet og ute i terrenget. En slik «kulturløype» for Kongevegen vil være aktuelt.

Sosiale medier er i en ruvende utvikling for tida og det er ikke lett å se hvordan dette mediet utvikler seg videre. I dag er det naturlig å anbefale å opprette en **Facebook**side for prosjektet, både under prosjekttida og etterpå. Facebook er en effektiv nyhetskanal for å nå ut til brukergruppene med. Men som sagt er det umulig å vite hvordan denne kanalen vil utvikle seg og om nye sosiale medier vil oppstå på sikt og bli mer populære. Her er det bare å ha følerne ute og bruke det som virker fornuftig til enhver tid. Det viktigste er at man bruker sosiale medier.

Verden gjennomgår for tiden en voldsom teknologisk utvikling i forhold til informasjonsspredning. **GPS** blir mer og mer vanlig. Reiselivsundersøkelser viser at vel 50 prosent av alle tyskere som besøker Norge har GPS i bilen. Det bør derfor tidlig satses på å få lagt inn opplysninger om Kongevegen via GPS.

Langs de fleste hovedvegene våre blir det etter hvert satt opp en rekke informasjonsfyrtårn.³⁰ Via disse vil man for eksempel kunne hente inn opplysninger om nærområdet man passerer. Her må Kongevegprosjektet følge med i utviklingen og hive seg på – om slike muligheter dukker opp over Filefjell.

Men vi ønsker også at folk skal sette fra seg bilene sine og komme ut i naturen. Også for å oppnå dette er bruk av GIS-verktøy et svært aktuelt hjelpemiddel. Allerede i dag er det blitt standard med innebygde GPS- og internettmottagere i de fleste nye mobiltelefoner. Og i takt med dette skapes nye kanaler for å få frem ulike budskap til ulike mottagergrupper. Om ganske få år vil de aller fleste potensielle brukere av Turvegen Kongevegen ønske tilgang til opplysninger om turen mens de er underveis. Dette er noe Kongevegprosjektet både må ta høyde for og også være i forkant av. Brukt på den rette måten kan denne nye teknologien være et ekstra trekkplaster for Turvegen Kongevegen.

Håndholdte GPS'er til turbruk blir også mer og mer vanlig. En spennende, familievennlig friluftaktivitet er **Geocaching**. Her kan man gå og lete etter skjulte skatter (cacher), som en slags moderne form for orienteringsløp, samtidig som man får nyttig informasjon om området. I cachene kan det ligge små skatter som man kan bytte til seg. Noe som gjør hele aktiviteten spesielt barnevennlig. Å legge slike cacher langs Kongevegen vil være et spennende trekkplaster for prosjektet. Det kan da for eksempel legges opp til en vandre-

³⁰ Et informasjonsfyrtårn (Info Beacon) er en sender hvor ulike typer opplysninger – værvarsel, vegsituasjon, turistinformasjon og liknende – formidles ut til GIS-mottagere i nærheten. Kilde: Jørgen Sandø, muntlig.



Nyttig informasjon om gården Nedre Kvame er satt opp av 8. og 9. klasse ved Berge Skule, 1999/2000. (Foto Jan Adriansen)

tur hvor man nøster opp en Kongevegrelatert historie, samtidig som man finner skatter undervegs. En slags detektivhistorie eller en historisk reise langs ferdselsåren.

Per i dag er det rundt 1,3 millioner «geocacher» i verden, og over 5 millioner personer som leter etter dem. Flere cacher ligger allerede langs og i nærheten av Kongevegen, men her er det både rom og muligheter for å gjøre noe større og helhetlig ut av det.

Den kulturelle skolesekken

Den kulturelle skolesekken er en nasjonal satsing, i regi av Kunnskapsdepartementet og Kulturdepartementet, for å få mer kunst og kultur

inn i skolen. Og også en potensiell viktig arena for formidling av historien rundt Kongevegen, ferdselen over Filefjell og bruken av fjellet og områdene rundt.

Den kulturelle skolesekken skal være en varig ordning for alle elever i grunnskolen og i videregående opplæring, og det skal gis et regelmessig tilbud på alle klassetrinn. Elevene skal få tilgang til, gjøre seg kjent med og utvikle forståelse for profesjonelle kunst- og kulturuttrykk av alle slag. Det er viktig at Den kulturelle skolesekken forankres lokalt, i den enkelte skole, kommune og fylkeskommune. Dette sikrer lokal entusiasme slik at alle skal kjenne eierskap til Den kulturelle skolesekken.

Arbeidet med Den kulturelle skolesekken skal skje i et godt samarbeid mellom kultur- og opplæringssektoren på alle nivå. Mens opplæringssektoren har ansvaret for å legge for- og etterarbeid pedagogisk til rette for elevene, har kultursektoren ansvaret for kulturinnholdet og for å informere om innholdet i god tid.

Kulturarven er en viktig brikke i Den kulturelle skolesekken. Vi foreslår at Valdresmusea får et hovedansvar for utvikling og drift av Den kulturelle skolesekken for å gi et godt og varig tilbud basert på Kongevegen over Filefjell. Arbeidet må skje i nært samarbeid med Vang og Lærdal kommune, og med skolene som har tilhørighet til Kongevegen på begge sider av fjellet.

6.5 Kongeveglogo – turvegens kvalitetsmerke

Statens vegvesen har, av H.M. Kongen den 22. november 1996, fått godkjent en felles offisiell logo til bruk på Kongevegene i Norge. Denne kan brukes på informasjonstavler og ved merking av vegene. Logoen, som viser en karjol og en krone med en løve på toppen, finnes i to utførelser. Den ene, en krone og trille i gull på grønn bakgrunn, skal brukes på veghistoriske rapporter og dokument, og i forbindelse med informasjonstavler ute for Kongevegene. Den andre varianten brukes ved merking av treplater, stolper eller liknende langs vegen. Da kan man frese logoen ut eller svi den inn og males i sort.



Logo for Kongevegen benyttet for merking etter vegen:

- Frest ut i treplate/stolpe, logo malt sort
- Svidd i treplate/stolpe

Bruk av logoen

All formidling som har med Kongevegen å gjøre skal bruke kongeveglogoen. Denne skal brukes på informasjonstavler, på lokalitetsskilt og på vegviserskilt. Den skal også brukes på alt annet informasjonsmateriale som har noe med Kongevegen å gjøre, som brosjyre, kart, vandrebok osv.

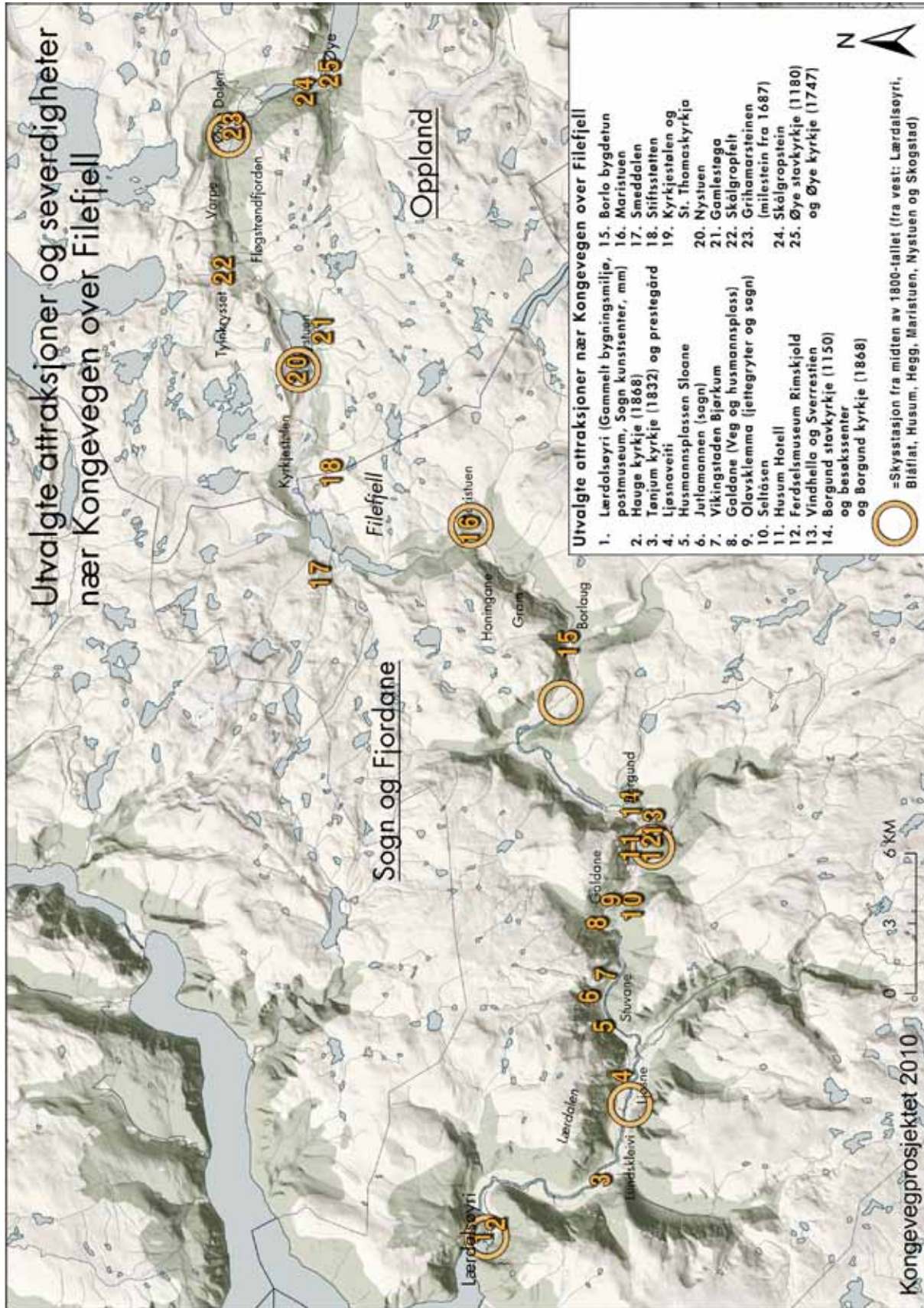
Merking av Kongevegen med logoen vil gi både turvegen og all informasjon om denne et enhetlig preg og gjenkjennelig preg. Det er også med å kvalitetssikre «turvegproduktet».

Under hovedprosjektet må det innarbeides at Kongeveglogoen også må brukes på brev, presentasjoner og artikler.

6.6 Attraksjoner langs vegen

Kongevegen er spekket med opplevelser undervegs. Man finner små og store attraksjoner helt fra Lærdalsøyri ved Sognefjorden, over Filefjell og ned til Øye i Vang. Alt fra sjeldne planter, arkeologiske severdigheter, jettegryter, sagn og historier, stavkirker og storslåtte naturopplevelser.

Det vil bli for mye i denne rapporten å ramse opp alle attraksjoner langs Kongevegen, men på kartet på neste side er noen av de viktigste markert.





Borgund stavkyrkje er vår best besvarte stavkirke, og ble i april 2011 kåret til en av verdens 10 vakreste kirker av reisemagasinet Budget Travel. (Foto Finn Loftesnes)



Vegen gjennom Øye i 1905. (Norsk Vegmuseum)

7 *Vegen videre*

7.1 Organisering av et hovedprosjekt

En god organisering er grunnpilaren i et vellykket prosjekt!

Et fremtidig hovedprosjekt må være godt rotfestet og planlagt for å få størst mulig gjennomslag og tyngde utad. Også for den interne prosessen er det viktig at prosjektet er bygd på et solid fundament. I starten av hovedprosjektet bør man derfor prioritere å lage en gjennomarbeidet organiseringsmodell, en finansieringsplan og en fremdriftsplan. Dette kapitlet lanserer forslag til hvordan det kan gjøres.

Prosjektet vil utvikle seg i forskjellige trinn og

faser i årene som kommer. Vi ser blant annet for oss at hovedfokuset i prosjektet vil variere undervegs. Dette vil også organiseringsmodellen bære preg av. Den første tiden vil det trolig ikke være behov for en så stor struktur som er skissert opp her. For eksempel er det mest realistisk med bare én delprosjektleder i starten. Deretter kan modellen utbygges til den strukturen som beskrives under.

Vi foreslår et hovedprosjekt ledet av en **styringsgruppe** med representanter for sentrale aktører og politikere. Disse vil ha det formelle ansvaret og være prosjekteiere. Styringsgruppen godkjenner fremdriftsplaner, budsjett og tar beslutninger på et overordnet nivå.

Ved å forankre prosjektet både faglig og politisk via styringsgruppen økes sjansene for smidigere å få til et godt sluttresultat og å oppnå delmål undervegs.

Under styringsgruppen deles Kongevegprosjektet i to **prosjektgrupper**. Én som tar seg av den fysiske tilretteleggingen av Kongevegen som nasjonalt kulturminne og én som har ansvaret for reiselivsutviklingen. Det er ikke noe i veien for at personer kan sitte i begge prosjektgruppene. Og i praksis ser vi for oss at «grunnstammen» i prosjektgruppene er relativt like. Prosjektgruppene ledes av hver sin delprosjektleder, og en av dem er også **prosjektleder** for hele Kongevegprosjektet.

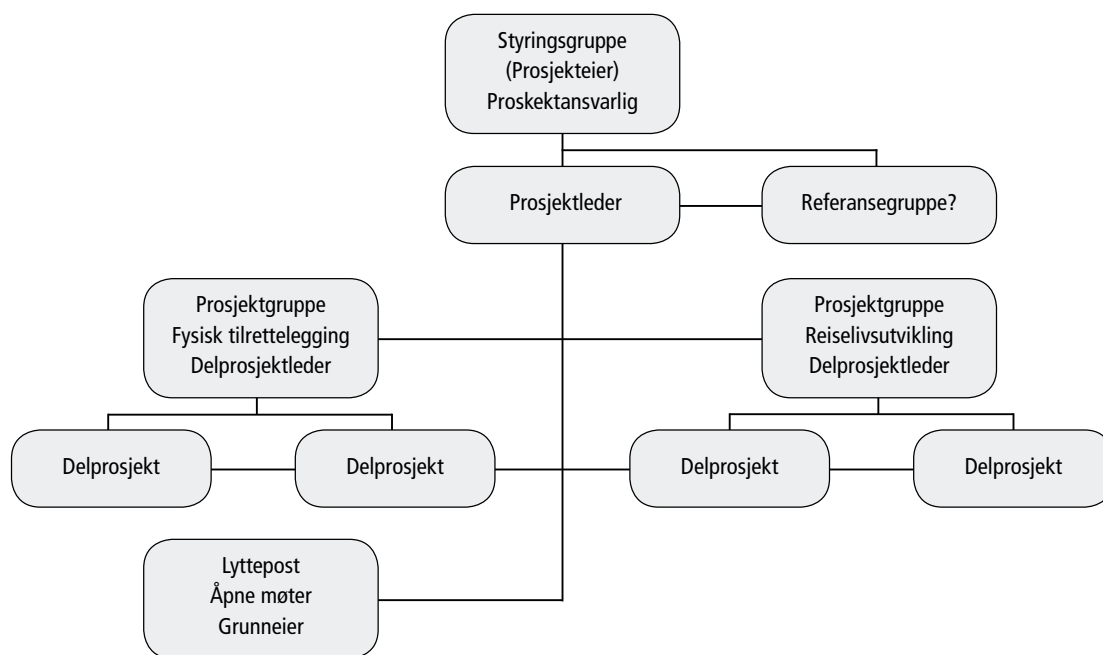
Prosjektgruppen til forprosjektet går inn for at sammensetningen i eksisterende prosjektgruppe fortsetter videre inn i et hovedprosjekt. Det vil si med representanter for Sogn og Fjordane og Oppland fylkeskommuner, Lærdal og Vang kommuner, Statens vegvesen, Valdresmusea og Valdres natur og kulturpark. I tillegg bør det inn representanter for grunneiere langs Kongevegen og for

Berekraftig reiselivsutvikling i Lærdal. Og kanskje andre fra reiselivet/næringslivet? Prosjektlederen rapporterer direkte opp til styringsgruppen.

Under hver prosjektgruppe organiseres det mange mindre **delprosjekt** som jobber med å realisere konkrete tiltak i Kongevegprosjektet.

En revitalisering og tilrettelegging av Kongevegen berører mange parter. Det anbefales derfor å etablere en **referansegruppe** på siden av selve prosjektstrukturen. En gruppe som kan fungere som et rådgivende organ overfor prosjektet. I praksis overfor prosjektgruppene.

Bred forankring av prosjektet gjennom tidlig informasjon til berørte parter og aktuelle samarbeidsparter er avgjørende for videre fremdrift. Gjennom en bredt sammensatt referansegruppe vil interessekonflikter løses på et tidlig stadium samtidig som mulighetene for finansiering, drift og vedlikehold bedres.



Figur: Skisse av hvordan man kan tenke seg at Kongevegprosjektet blir organisert. I praksis bør det være tettere bånd mellom den fysiske tilretteleggingen og reiselivsutviklingen enn organisasjonsmodellen gir inntrykk av. Og i starten vil man ikke ha behov for så mange grupper som skissert her.

Det er også viktig at man prioriterer en dialog med ytre aktører som grunneiere, næringsliv og liknende. De er svært sentrale samarbeidsparter og en felles innsats mot et Kongevegprosjekt er noe alle kan tjene på. Såkalte **lytteposter** med åpne møter og jevnlig kontakt er en god måte å oppnå dette på.

Drift og vedlikehold

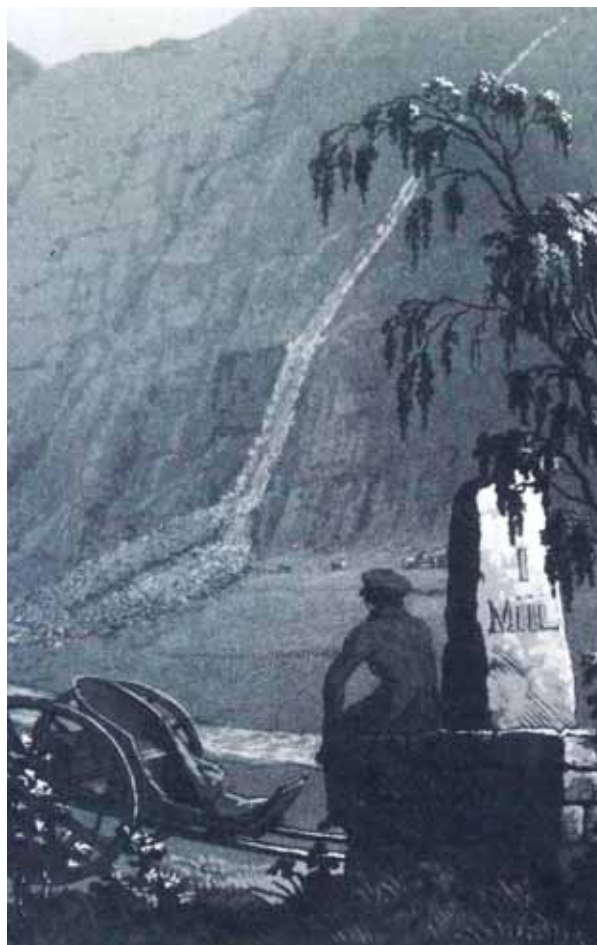
Etter at vegen er revitalisert og satt i stand for turgåing vil det være behov for kontinuerlig skjøtsel og vedlikehold. Ansvaret for dette bør forankres i en eller flere offentlige etater. Frivillige organisasjoner kan gjerne påta seg ansvaret for det praktiske arbeidet, men hovedansvaret bør ligge hos en etat som ikke er avhengig av medlemstall, dugnadsvilje eller foreningsøkonomi. En veg som ikke holdes ved like vil raskt kunne bli lite attraktiv, og nedlagt arbeid vil være til liten nytte.

Et mulig scenario er at ansvaret for drift og vedlikehold plasseres i kommunene. Gjerne via en Turvegen Kongevegen-stiftelse eller liknende hvor næringsinteressene langs vegen bidrar økonomisk.

Det bør ansettes en «vegvakter» i 100 prosent fast stilling for å passe på Turvegen Kongevegen. I tillegg bør det være tilgjengelige midler for å kunne bruke midlertidig ansatte til enkeltprosjekt også i drifts- og vedlikeholdsfasen. For eksempel til gressklipping i sesongen.

Man bør også vurdere å ansette en lærling som kan jobbe sammen med «vegvakteren» på vegen. Kanskje man kan få til et samarbeid med Norsk handverksutvikling (NHU) om en slik ordning?

Forvaltningen av et kulturminne må være tuftet på et solid kunnskapsgrunnlag. Og det bør utarbeides en forvaltningsplan over hvilke rutiner som skal innarbeides lokalt for å sikre oppfølgingen. Kommunene må legge Kongevegen inn i kommunale plandokumenter slik at den blir tatt hensyn til ved fremtidig planlegging.



Milestein ved Skogstad. (Tegning av Johannes Flintoe. Trykket i Wilhelm Maximilian Carpelan sitt plansjeverket *Voyage pittoresque aux Alpes Norvegiennes*, 1822).

Statens vegvesen har sektoransvar for norsk veghistorie. Og i Nasjonal transportplan 2010-2019 står det at Statens vegvesen skal følge opp den nasjonale verneplanen for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner og ivareta objekter i verneplanen som er i statens eie. Statens vegvesen skal også bidra til at objekter i verneplanen som ikke er i statens eie blir ivaretatt. Det vil ut fra dette være naturlig at Statens vegvesen bidrar i drift og vedlikehold av den historiske Kongevegen (NTP. 2008:175).

Etter at selve Kongevegprosjektet er avsluttet som et utviklingsprosjekt må Turvegen Kongevegen drives videre som et levende, selvopprettholdende prosjekt.

7.2 Finansiering

I prosjektplanen til forprosjektet sier delmål 4 at man skal «sette opp budsjett og en fremdrifts- og finansieringsplan for de ulike tiltakene». Det å definere ut enkelttiltak og lage en finansieringsplan for disse på den 8 mil lange strekningen mellom Lærdalsøyri og Øye har vist seg å ikke gi særlig mening her. Til det er tiltakene for mange og komplekse. I hovedprosjektet må man derimot ha et mer spesifikt fokus mot enkelttiltak.

Vi foreslår å ha en todeling av hovedprosjektet til Kongevegprosjektet. Én del for fysisk å restaurere og tilrettelegge Kongevegen og dens trasé, og én del for å drive reiselivsutvikling. Slik bør man også grovt inndele finansieringen av det videre arbeidet.

Utenom dette vil det også komme utgifter til administrering av selve Kongevegprosjektet. Det vil først og fremst si midler til møter og liknende for en arbeidsgruppe, en prosjektgruppe og en styringsgruppe. Samt lønnsutgifter til prosjektleder(e). Vi anbefaler at de ulike aktørene i

disse gruppene finner interne løsninger på finansiering av sine respektive deltagere.

Finansiering av fysisk tilrettelegging

Fysisk tilrettelegging – restaurering og skjøtsel – av Kongevegen er en stor oppgave som krever mye ressurser! Både rent økonomisk og i form av menneskelig innsats. For å få i land et best mulig hovedprosjekt vil arbeid som legges ned som dugnad fra forskjellige interessenter være av uvurderlig hjelp. Dette kan vanskelig måles i kroner og øre – og blir ikke estimert her – men vil trolig utgjøre en ikke ubetydelig del av hele prosjektet.

Det er mange steder som trenger store økonomiske løft. Men det største løftet i prosjektet må trolig til på vegen gjennom Galdane. Her er det mange vegmurer som har rast ut og flere andre som truer med å følge etter. Dette er svært kostnadskrevenne tiltak vi ikke kan la være å prioritere om vi ønsker å ta vare på en sentral del av Kongevegen. Men også på resten av Kongevegen trengs det jevnt over relativt store løft i årene som kommer.



Også mindre tiltak må det settes av midler til. Selv rydding av lett vegetasjon blir krevende når det er snakk om store områder. (Foto Hanne Johnsrud)

I den fysiske tilretteleggingen må man også legge inn midler til flere ulike ting som informasjons-spredning, skilting, anlegging av parkerings-plasser, lønn til en delprosjektleder og så videre. På detaljnivå må for eksempel et budsjett for skilting av Kongevegen inneholde utgifter til både produksjon, utsetting av skiltmaterialet og utgifter til vedlikehold.

Generelt har registreringene foretatt av Kongevegen vist at det står mye dårligere til med vegen enn først antatt. Vi vet også at mange skader på vegen er skjult og først vil dukke opp når man gjør fysiske tiltak som å renske grøftene eller å sjekke under torven på vegdekket. Det er vanskelig å estimere hvor mye som skal til for å gjøre vegen trygg og farbar samtidig som forfallet akselererer. Stort sett over hele strekningen må det settes inn tiltak for å få vegen i stand igjen. Men på dette stadiet kan vi likevel antyde hovedfelt som må prioriteres og ut fra dette estimere grove kostnadsoverslag.

Beregningene viser at vi kan kalkulere med en total kostnad for fysisk tilrettelegging av Kongevegen over Filefjell på ca 65 millioner kroner. I denne summen ligger ikke bare direkte utgifter til Kongevegprosjektet. Men også antatte planleggings- og utbyggingskostnader som vegprosjektet E16 over Filefjell likevel bruker på Kongeveg-

relaterte oppgaver. Som for eksempel tilrettelegging for gående og syklist langs E16 der Kongevegen i dag er borte. I tillegg finner man midler til en nødvendig Vegvokter på Kongevegen i kalkylen nederst på siden.

Den eneste realistiske muligheten til å gjennomføre alle nødvendige tiltak og å skaffe til veie et så stort beløp som kreves for å gjøre et fullgodt arbeid med Kongevegen er, slik vi ser det, ved å finansiere mesteparten gjennom **Nasjonal Transportplan (NTP)**.

Statens vegvesen, Region vest, har derfor gitt konkrete innspill til revidert NTP (2014-2019) om å legge inn midler til dette arbeidet. Revisjonen av NTP er en langvarig prosess, og eventuelle midler som tildeles Kongevegen over Filefjell blir først tilgjengelige for prosjektet i 2014.

Det er mange grunner til at NTP er et naturlig sted å hente midler til Kongevegprosjektet. I NTP sies det at man skal legge vekt på å begrense og ikke minst kompensere for inngrepene i hvert enkelt prosjekt (NTP, 2008:176). Det slås fast at et av de sentrale prinsippene i transportetatens miljøvisjon er at «der miljøskader er uunngåelig må de kompenseres med avbøtende tiltak og miljøforbedringer, slik at miljøkvalitetene totalt sett opprettholdes eller bedres» (NTP, 2008:166).

Grovt estimert kostnadsoverslag* over restaurering og skjøtsel av Kongevegen over Filefjell 2011-2020. Tall i millioner.											
Tabellen er både et grovt anslag over hvor mye midler som trengs til prosjektet og et forslag til hvor disse kan hentes.											
Restaurering og skjøtsel	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Tils.
NTP (fysiske tiltak og delprosjektleder fra 2014)				4,8	5,7	5,7	5	4,7	4,7	4,4	35
E16 over Filefjell**	2,5	2,5	1	1	1	1					9
Diverse (Vegvokterstilling)	0,3	1	1	1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	10,1
Diverse (Delprosjektleder til 2014)	0,5	1,2	1,3								3
SVV (museale midler, driftsmidler mm)	0,3	1	0,7	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	4,3
Andre*** (fysiske tiltak)		0,5	1	0,6	0,6	0,8	0,4				3,6
Til sammen	3,6	6,2	5	7,9	8,7	8,6	6,8	6,1	6,2	5,9	65

* Obs! Finansiering av reiselivsutviklingen er ikke med i kostnadsoverslaget. Se eget kapittel side 135-

** Grovt estimerte summer som går inn i vegplanleggingen og -byggingen langs E16. Ikke midler direkte til Kongevegprosjektet.

*** Institusjoner, fond og så videre. Hovedprosjektet må jobbe med å søke om midler fra forskjellige eksterne kilder.



Kongevegen og E16 krysser hverandre ved Øygardsvegen ved Kvame i Lærdal. (Foto Jan Adriansen)

Med andre ord skal Statens vegvesen som etat erstatte tapte miljøkvaliteter med nye. I praksis betyr det at når Statens vegvesen reduserer miljøkvaliteter – som vegminner – et sted, skal tilsvarende kvaliteter styrkes et annet sted! Og som sektoransvarlige er det dobbelt viktig å oppfylle dette kravet i forhold til veghistorien.

I forbindelse med den pågående utbyggingen av ny **E16 over Filefjell** vil det være naturlig å se for seg at Statens vegvesen fortsetter å erstatte tapte kulturhistoriske kvaliteter undervegs med tilsvarende innsats på Kongevegen.

I ulike delprosjekt i E16-prosjektet legges det allerede ned en stor innsats i å ta vare på og legge til rette for Kongevegen undervegs. Der det mangler biter av Kongevegen forsøker man å lage gode passasjemuligheter ved siden av E16. Og der Kongevegen finnes, leter man etter muligheter for å bevare det nasjonalt viktige kulturminnet. Det er umulig å tallfeste en sum på midlene dette arbeidet tilsvarer, men det blir fort snakk om millionbeløp når vi tar med både planlegging og utføring av tiltak som er rettet mot Kongevegen.

Men NTP påpeker også at man forutsetter at opp-

følgingen av Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner blir finansiert over drifts- og vedlikeholdsbudsjettet (NTP, 2008:75). Dette kan tolkes som at Statens vegvesen, Region øst og Region vest, har en plikt til å finansiere både restaurering og skjøtsel og vedlikehold av veger i Nasjonal verneplan over sine respektive drifts- og vedlikeholdsbudsjett. Her er deler av Kongevegen foreslått med og også yngre vegstrekninger finnes her. Ikke minst omleggingene av Kongevegen gjennom Seltåsen og Vindhella.

I tillegg til å ta seg av tyngre restaureringsoppgaver som å rette opp utsklidende vegmurer eller sette på plass nedfalte stabbesteiner, vil det ikke være urimelig at man gjennom Statens vegvesens drifts- og vedlikeholdsbudsjett finansierte deler av en **vegvakterstilling** på ferdsevegene over Filefjell. For eksempel 30 prosent av en stilling. Det til-

svarer omtrent det arbeidet som må til for å holde de nevnte vegene i Nasjonal verneplan i sjakk.

Lærdal kommune finansierer i dag en 30 prosent-stilling for en vegvakter på de historiske vegene. Dette er en ordning som må opprettholdes, eller allerhelst økes. Vi håper også Vang kommune kan være med på å sette av tilsvarende midler.

Vårt forslag er å øke Vegvakterstillingen til 100 prosent. Dette finansieres likt (eller etter en avtalt fordelingsnøkkel) mellom Lærdal kommune, Vang kommune og Statens vegvesen.

Til å lede arbeidet med den fysiske tilretteleggingen av Kongevegprosjektet trenger man en **delprosjektleder**. Fra 2014 kan denne bli finansiert gjennom NTP-midler (gitt at disse blir tildelt). De to første årene – 2012 og 2013 – må engasjementet



Vegvedlikeholdet ble fordelt blant bøndene i de ulike roder. Særlig var det viktig å se til at toppdekket var fast og fint, og grusing var derfor en del av det årlige vedlikeholdet. Her er Roar Lassesen Selthun (1831 – 1920) og to av barna ved Selthun bro rundt 1890. (Axel Lindahl 1890. Eier: Norsk folkemuseum)

finansieres på annet vis. En god løsning vil være å dekke kostnadene gjennom vegprosjektet E16 over Filefjell, slik delprosjektlederstillingen i forprosjektet er finansiert. Dette fordi delprosjektlederen får arbeidsoppgaver nært knyttet opp til E16 over Filefjell og fordi Statens vegvesen har sektoransvar for å ta vare på vegminner. En annen løsning kan være at samarbeidspartene i Kongevegprosjektet finner midler til stillingen gjennom et felles spleiselag.

Det kan være lurt å tenke gjennom ansettelsesformen til delprosjektlederen og vegvokteren. Blir de for eksempel formelt registrert som midlertidige ansatte i Statens vegvesen, kan fort lønnskostnadene bli høye. Dette på grunn av administrative kostnader som ligger inne i den kalkulatoriske timeprisen. Men da er til gjengjeld kontor, reiseutgifter og liknende innbakt i summen. Kommunene og fylkeskommunen har andre måter å regne ut dette på. Å ansette noen som eksterne konsulenter kan også vurderes, men gjør at de ansatte får mindre rettigheter i forhold til slikt som forsikringer og pensjonsavtaler.

I en lengre periode har **Statens vegvesen** allerede brukt av sine museale midler til å ta vare på vegene over Filefjell (først og fremst 1800-tallets vegomlegginger i Lærdal). Det er gitt gode signaler om at man ønsker å fortsette å sette i stand Lærdalsveger med slike midler. Men fordi disse midlene ikke er faste – de tildeles årlig – er det vanskelig å si noe om i hvilken grad dette vil skje.

Å fortløpende ha fysiske prosjekt langs Kongevegen før man (forhåpentligvis) får tildelt midler fra NTP i 2014, vil være viktige signal utad. Man trenger å holde et fokus på tilrettelegging av ferdsel langs Kongevegen også i 2011-2013. Prosjekt som Statens vegvesen, kommunene eller andre aktører står bak bør ideelt sett gå via og frontes under en og samme paraply – Kongevegprosjektet. På den måten økes mulighetene til å få gjort de store grepene!

I hovedprosjektet anbefales det å legge ned en del arbeid i søknader om eksterne midler. Det finnes mange fond og institusjoner som støtter denne type tiltak. Felles for en del av disse fondene og institusjonene er at de ikke gir midler til statlige organisasjoner. Så prosjekter som Statens vegvesen er medeier i vil ikke få denne typen støtte. Men det vil «sideprosjekter» som for eksempel skogrydding på Turvegen Kongevegen, i regi av en kommune.

Allerede før man får på plass en prosjektleder bør prosjektgruppen til Kongevegprosjektet sondere terrenget for å skaffe en oversikt over mulige fond og institusjoner man kan søke om midler fra. Det vil variere hva som prioriteres og hvor mye som deles ut hvert år. Og også hvem man kan søke fra.

Riksantikvaren kan gi økonomisk støtte til private eiere av (primært) fredete bygg og anlegg. Eierne kan få dekket antikvariske merutgifter ved rehabilitering, helt eller delvis, etter søknad.

Sogn og Fjordane fylkeskommune har tidligere gitt tilskudd til kulturminnevern. Denne ordningen er under revidering og kan falle helt bort. Det kan også søkes om kulturutviklingsmidler. Disse tildeles i prosjekt hvor fylkeskommunen sammen med lokale, andre regionale, statlige og/eller private aktører, skal være med å realisere nyskapende og dristige kultursatsinger i Sogn og Fjordane. Midlene skal brukes til satsinger som korresponderer med fylkesplanens program og kulturstrategiens satsingsområder. Utviklingstiltaket må holde et høyt kvalitativt nivå for å få tilskudd. Kulturutviklingsmidlene skal primært brukes til nye tiltak og bare unntaksvis til eksisterende satsinger. Tiltak kan støttes i inntil tre år. Fylkeskommunen yter ikke tilskudd utover 1/3 av samlet kostnad, og tiltakene må være fullfinansierte. Søknaden må inneholde en detaljert finansieringsplan der faktorer som størrelse på egenkapitalen, tilskudd frå lokale, regional og eventuelle nasjonale bidragsytere m.v. er synliggjort. Det blir lagt vekt på at tiltak som får tilskudd har en kommunal/lokal forankring.



For å få et best mulig resultat er det viktig at man samarbeider om tilrettelegging av Kongevegen over fylkesgrensen. Kollapset stikkrenne ved stiftsstøtten på Filefjell. (Foto Hanne Johnsrud)

[Opplysninger om Oppland fylkeskommune av Espen Finstad] Fylkestinget i **Oppland fylkeskommune** har besluttet at det skal startes et samlet verdiskapings- og innovasjonsprogram på natur- og kulturarv i Oppland og at dette blir fylkets hovedsatsing fram mot Grunnlovens 200 års jubileum i 2014.

Oppland har store verdier knyttet til natur- og kulturarv og gode erfaringer med involvering og arbeid fra ulike verdiskapningsprosjekt. Med disse gode erfaringene bør det ligge godt til rette for en ytterligere styrking av dette feltet i Oppland.

Programmet slik det er tenkt, vil kunne bli en direkte oppfølging av flere av de overordnede ret-

ningsvalgene i Opplands regionale planstrategi, jf. følgende stikkord: Kompetanseutvikling, FOU, stedsutvikling, folkehelse og universell utforming, bærekraftig reiseliv, landbruks- og fjellpolitikk, bruk og vern, klimatiltak og nasjonal oppmerksomhet på Opplands muligheter. En slik bred tilnærming viser også at store deler av fylkeskommunens apparat vil kunne være delaktig i et slikt programarbeid.

For Oppland sin del er det naturlig å knytte det videre arbeidet med Kongevegen over Filefjell til denne satsingen. Istandsetting og bruk av Kongevegen passer meget godt med programmet slik det er tenkt.

Kommunene får hvert år tildelt SMIL-midler (Spesielle Miljøtiltak I jordbruket) som skal brukes til tiltak som fremmer natur- og kulturminneverdiene i jordbrukets kulturlandskap. For eksempel ved beiting for å skjøtse landskapet. SMIL-midler gis bare til ikke-offentlige eiere av landbrukseiendommer.

I **Lærdal kommune** er den årlige søknadsfristen for SMIL-midler 31/3. Og ved behandling av søknader skal det blant annet legges vekt; a) om prosjektområdet inngår i rapporter/planer/målsetninger som er utarbeidet med formål for å ivareta natur- og kulturminneverdier, b) tiltak som er til nytte for allmennheten, og c) områder med høy natur- og kulturminneverdi (Årdal kommune, Lærdal kommune og Aurland kommune, 2009).

Kommunen skriver videre at aktuelle prosjekttypene for tildeling av SMIL-midler kan være:

- Vegetasjonskontroll i kulturlandskap preget av gjengroing med for eksempel husdyr på beite, rydding av kratt, urter og gress og hogging/rydding av skog.
- Utbedring og vedlikehold av ferdselsårer som for eksempel stier, bruer m.m.
- Informasjon til allmennheten om kultur og naturverdier, for eksempel skilting.
- Uttak av biobrensel (ved) for å holde landskapet åpent.



Foto Hanne Johnsrud

Vang kommune skriver i sin økonomiplan for 2011-2014 man skal «arbeide for at Vang skal framstå som ein reiselivskommune der bygda si historie, byggjeskikk, kulturlandskap, natur, atmosfære og miljø blir ivareteke på beste måte» (Vang kommune, 48). Og at rydding og skilting av gamle ferdselsveger og andre kulturminne er tiltak som kan knyttes til denne målsetningen.

Det finnes en rekke ulike fond og stiftelser som kan gi bidrag for å utvikle et prosjekt som Kongevegprosjektet. Noen av dem er nevnt under. I hovedprosjektet må man prioritere å gå i dybden på tildelingsmuligheter og å søke midler der det kan være aktuelt.

Under **Norsk Kulturråd** ligger **Norsk kulturfond**. De gir hvert år ut midler til forskjellige kulturelle formål. Stort sett er det kunstrelaterte tiltak som får midler herfra. Men det er også satt av en pott til kulturminnevern (9,8 millioner for 2011). Herfra kan man for eksempel søke om støtte til delfinansiering av et bokprosjekt, eller mer konkrete formidlingstiltak.

Norsk Kulturminnefond skal bidra til å styrke arbeidet med å bevare verneverdige og fredede kulturminner og bidra til at et mangfold av kulturminner og kulturmiljøer kan benyttes som grunnlag for framtidig opplevelse, kunnskap, utvikling og verdiskaping.

Fondet deler to ganger i året (søknadsfrist 1/2 og 1/9) ut midler til tiltak innenfor hele kulturminnefeltet, og private eiere og frivillige organisasjoner kan søke. I særlige tilfeller kan også kommuner søke for egne eide kulturminner.

Kulturminnefondet skal initiere og støtte prosjekt som har delfinansiering mellom offentlige og private aktører, samt prosjekt som utløser private midler eller betydelig egeninnsats. Tiltakene må komme allmennheten til gode og skape gode synergieffekter. Det forutsettes minst 30 prosent privat medfinansiering for å få støtte. Dette kravet kan fravikes for kommunalt eide kulturminner som overveiende kommer allmennheten til gode. I slike saker bør det settes som vilkår at kommunen inngår langsiktig avtale med private om samarbeid om drift, og at det for eksempel vedtas arealplan for bevaring av kulturminnet. Prosjekt som inngår i formelle planer for ivaretagelse av kulturminner og kulturmiljø prioriteres.

Sparebankstiftelsen DnBNOR deler to ganger i året ut midler til allmenntilgode formål (søknadsfrist 15/2 og 15/9). Gavene skal være til beste for allmennheten og skal særlig gi stimulans og opplevelse til mennesker i alderen 6-30 år. Man legger vekt på at midler skal gå til prosjekt som har verdi over tid, og som kommer mange til gode. Stiftelsen ønsker å støtte tiltak som skaper aktivitet, tilhørighet og stolthet i nærmiljøet. Det er derfor viktig å synliggjøre frivillig engasjement og dugnadsvilje i en søknad.

For 2011 prioriterer Sparebankstiftelsen to formål: «Kulturminner» og «Ut i naturen (tiltak som oppfordrer til bruk av naturen. Dette er to tema som begge passer som hånd i hanske for Kongeveg-

prosjektet. For 2012 prioriteres: «Kunst og kulturaktiviteter» og «Nærmiljøaktiviteter, idrett og lek». I 2010 delte stiftelsen ut vel 100 millioner i gaver.

Sparebankstiftinga Sogn og Fjordane ble etablert høsten 2010 og er den nest største forretningsstiftelsen i Norge etter Sparebankstiftelsen DnBNOR. Den vil dele ut midler til allmennyttige formål to ganger i året (søknadsfrist 1/3 og 1/9). Midlene skal gjøre Sogn og Fjordane til en rikere og bedre plass å bo og først og fremst fremme viktige verdier som mangfold, trivsel og utvikling.

Gjensidigestiftelsen er Norges største stiftelse, og er en viktig bidragsyter til ulike samfunnsnyttige formål. Den deler en gang i året (søknadsfrist 15/9) ut midler til ulike prosjekt som fremmer trygghet og helse. Det kan gis bidrag i samarbeid med det offentlige, men Gjensidigestiftelsen skal ikke overta det offentliges ansvar. Tiltakene må være forebyggende, utviklende, aktivitetsskapende og samfunnsbyggende.

Pengene som deles ut gjennom stiftelsen skal primært gå til aktiviteter og prosjekter som bedrer og sikrer hverdagen til folk flest eller utvalgte målgrupper. Trygghet og helse er Gjensidigestiftelsens satsingsområde. Og de er ute etter prosjekter som varmer hjertet og ildsjelene som får prosjektene gjennomført. Det er viktig at det er en god idé eller et godt forslag som mange vil ha nytte og glede av over tid. Det blir lagt vekt på nytenking og gjennomføringsevne.

Fra og med etableringen i oktober 2007 og frem til utgangen av 2010 har Gjensidigestiftelsen tildelt i alt 530 millioner kroner til vel 2300 prosjekter for å fremme trygghet og helse.

Norsk Kulturarv er en ideell stiftelse som i samarbeid med næringsliv og offentlige styresmakter gjennomfører praktiske tiltak med det formål å bidra til vern av kulturarven gjennom bærekraftig bruk. Under mottoet «Vern gjennom bruk» har den blant annet gitt støtte til utvikling av den

Bergenske Hovedvei gjennom Etnedal. De mener at næringsutvikling med basis i kulturminner er nødvendig for å skaffe inntekter som kan bidra til å ta vare på det fantastiske mangfoldet kulturarven vår har. Og peker på at mange av dagens turister har stor betalingsvillighet for de riktige varene.

Spillemidlene er overskuddet fra spillene til Norsk Tipping og kan tildeles til mange typer tiltak av betydning for friluftslivet. Turveger, nærmiljøanlegg for skilek osv. Orienteringskart og skilting er eksempel på dette.

Det er Kulturdepartementet som har ansvaret for fordelingen av spillemidlene, som i 2009 utgjorde 3,4 milliarder kroner. Dette ble fordelt mellom idrett, kultur og humanitære og samfunnsnyttige organisasjoner. Bare en liten andel av denne summen kan defineres inn i potensielle Kongevegrelaterte prosjekt. Men for eksempel tiltak rettet mot barn og unge kan søkes i spillemidlenes Frifond.

Et hovedformål med den statlige kulturpolitikken er å legge til rette for mangfoldet innenfor kulturlivet, og å sikre et stimulerende og utfordrende kulturtilbud for hele befolkningen.

Det finnes en rekke **næringsaktører** som kan være aktuelle som sponsorer for ulike tiltak langs Kongevegen. For eksempel kraftlag, reiselivsorganisasjoner eller utbyggere i området. Masterplan for Tyinkrysset er et eksempel på sistnevnte. De ønsker samarbeid med Kongevegprosjekt om tilrettelegging av Kongevegen fra Nystuen og gjennom Tyinkrysset. Og har i møte gitt positive signaler om muligheten til å være med å finansiere støtte et slikt prosjekt.

Finansiering av reiselivsutvikling

Ennå vanskeligere enn å estimere tilretteleggingskostnader er å gi noe konkret budsjett for reiselivsutvikling av Turvegen Kongevegen. Det kommer helt an på hvor mye innsats som legges ned i dette, hvem som deltar og hva de ulike aktørene



Utsikt fra Seltåsen mot husmannsplassen Galdane. (Foto Jan Adriansen)

som blir involvert vurderer at målet med reiselivs-utviklingen skal være.

Grovt sett kan man si at man minst må ha midler til en delprosjektleder, tilgjengelige utviklingsmidler og et reisebudsjett. Tilrettelegging og formidling er to hovedstikkord for reiselivsutviklingen.

Et bokprosjekt for Turvegen Kongevegen faller, inn under reiselivsutviklingen, men midler til dette kan like gjerne skaffes fra for eksempel Statens vegvesen eller fylkeskommunene som fra en direkte reiselivsaktør. Kanskje et spleiselag er den riktigste løsningen?

Innovasjon Norge har mulige støtteordninger for en bokproduksjon. Mens de mest aktuelle stiftelsene å søke midler til et bokprosjekt er Sparebankstiftelsen og Gjensidigestiftelsen. En link mellom Kongevegen og dens relevans for yringsfriheten

og grunnloven i 1814 kan danne grunnlag for en søknad om finansiell støtte til bokproduksjon fra Fritt Ord.

Se mer om bokprosjektet under kapittel 6 **Brosjyre og bok** og kapittel 7.3 **Fremdrift**.

Det bør arbeides for at en rekke ulike aktører blir med og støtter Turvegen Kongevegen. Jo større bredde på satsningen, jo større nedslagsfelt får prosjektet. Men den mest sentrale institusjonen i reise-målsutviklingen i Norge i dag er **Innovasjon Norge**. De har en viktig rolle i å bistå til økt bærekraft i norsk reiseliv. Gjennom Regjeringens reiselivsstrategi (desember 2007) er de gitt i mandat å utvikle mål og tiltak, målinger og prøveprosjekt på bærekraft i reiselivet. Dette gjøres gjennom prosjektet «Bærekraftig Reiseliv 2015», hvor reiselivsnæringen er invitert med i en prosess for å konkretisere og operasjonalisere målene. Det foregår en parallell utprøving i 5 utvalgte pilotdestinasjoner – Lærdal, Trysil, Røros, Vega og Geilo Fjellandsby – som alle jobber med å finne gode mål og tiltak for å øke sin vektlegging av bærekraft. Disse skal vise veg når det gjelder hvordan man samlet kan markedsføre et reiseliv som tar ansvar både for lokal-miljøet, kulturen og miljøet. Som en av disse fem reiselivspilotene ser Lærdal på Kongevegprosjektet som et av de aller mest spennende og potensielle utviklingsprosjektene (Helene Maristuen, muntlig). I markedsføringssammenheng vil Innovasjon Norge være en av flere attraktive samarbeidspartnere.

Innovasjon Norge har i samarbeid med Norges forskingsråd og SIVA et utviklingsprogram kalt **Arena**. Det har som mål å stimulere utviklingen av bedrifter innen samme bransje, verdikjede, kompetanseområde eller et markedsområde, basert på samarbeid mellom næringsaktører, kunnskapsmiljøer og det offentlige. Og henvender seg spesielt til regionale næringsmiljø med et potensial for økt innovasjon og verdiskaping. Tanken bak er at mange bedrifter står sterkere sammen enn om de jobber alene. Et Arena nettverk består normalt av ca 20 prosjekt.

Tenkt i en større sammenheng kan Kongevegprosjektet inngå som en rød tråd i et nytt Arenanettverk. Det krever en del forarbeid, men vil uten tvil gi en stor avkastning både for lokal og regional næringsutvikling og for kulturminnesatsningen. Arena har søknadsfrist 3/4 (i 2011) og gir prosjektstøtte i en 3-års-periode.

NCE Tourism - Fjord Norway er et innovasjonsprosjekt for reiselivsnæringen på Vestlandet. Prosjektets visjon er at «Fjord Norge-regionen skal bli verdensledende innen tematurisme», og et av de fire prioriterte satsningsområdene er vandring. Prosjektet har som strategisk mål blant annet å få til «produktutvikling med fokus på å skape attraktive tematiske konsepter basert på internasjonale trender og ressurser med stort utviklingspotensiale».

FjellNorge er et markedssamarbeid i Oppland rettet mot det internasjonale markedet. Prosjektet er ennå relativt nystartet og kom i gang på initiativ fra Oppland fylkeskommune.

Valdres Natur- og kulturpark er med i prosjektgruppen til Kongeveg sitt forprosjekt, og **Pilotkommune i Berekraftig reiselivsutvikling i Lærdal** kommer med i prosjektgruppen i det hovedprosjektet starter opp. Begge er viktige aktører på hver sin side av fjellet, og begge ønsker å være med å utvikle Kongevegprosjektet videre. **Valdres Destinasjon** er også en potensiell aktør å samarbeide med i forbindelse med reiselivsutvikling for Kongevegprosjektet.

Fortidsminneforeningen v/Borgund stavkirkesenter kan bli en nyttig samarbeidspartner som hvert år får besøk av et stort spekter av turister som ellers bare reiser forbi området. Disse kan få info og ellers bli oppfordret til å bruke deler av Kongevegen gjennom arbeidet til Fortidsminneforeningen.

Valdresmusea kan gi et bidrag i form av å være ansvarlig for utarbeidelsen og vedlikehold av



Ved Valdresmusea står det eneste bolighuset som finnes igjen fra gamle Nystuen. Huset ble flyttet til museet i 1956, bare 2 år før en tragisk storbrann slukte Nystuen i 1958. (Foto Jan Adriansen)

opplegg til Den kulturelle skolesekken.

Finansiell støtte kan være mulig å få gjennom noen av **jubileumsårene** som sammenfaller med etableringstiden til Kongevegprosjektet. Vi har 200-års jubileet for grunnloven i 2014, friluftslivets år i 2015 og kulturminneåret i 2019 (året er ikke sikkert fastlagt ennå).³¹ Man kan også bruke Kongevegens 225-års jubileum i 2018 som argument i søknader om støtte. Det samme året er Sogn og Fjordane fylkeskommune 250 år.³²

Fylkesmannen har mange prosjekt i ilden. Det kommer stadig nye til og noen forsvinner ut. Andre er mer permanente. Midler brukes på forskjellige ting som skjøtsel og beiting, lokalmat og bygdeutvikling. Man må følge med på hva som er relevant undervegs i hovedprosjektet til Kongevegprosjektet. Det er også nødvendig med gode bidrag og støtte fra **kommuner** og **fylkeskommuner** i hele perioden for å holde prosessen i gang. Det samme gjelder forskjellige større og mindre lokale aktører. Uten interesse og drahjelp herfra kommer ikke prosjektet i mål.

Lokale matprodukt er noe som blir stadig mer etterspurt blant reisende. Det må satses på å få etablert og styrket flere lokale produsenter av

³¹ Se merknad under "Kulturminneåret 2019" i kapittel 7.3.

³² Nordre Bergenhus Amt (nåværende Sogn og Fjordane Fylke) ble i 1763 skilt ut som eget amt. Frem til da hadde distriktet hørt inn under Bergenhus Stiftamt.



Ved det store steinsetet på Kyrkjestølen føler man historiens sus i veggene. En fremtidig ressurs for reiselivsutviklingen? (Foto Jahn Børe Jahnsen, Valdresmusea)

kvalitetsmat. Å få kvalitetstempler som Gardsmathanen (fra gardsmatorganisasjonen HANEN) og liknende vil være forlokkende for brukere av Turvegen Kongevegen og gi dem en større positiv opplevelse av produktet.

Det samme vil kvalitetsovernattningssteder langs ruten. Det må legges ressurser ned i å få frem gode alternativ flere steder. Et eksempel er å få i gang drift på gamle Husum Hotell, en arkitekto-



Sjarmerende Sanden pensjonat i gamle Lærdalsøyri tilbyr opplevelseovernattinger for reisende året rundt. (Foto Brethdelacalle.de)

nisk perle langs Turvegen Kongevegen.

Fylkesmennene og Innovasjon Norge disponerer bygdeutviklingsmidler som både kan brukes til tilretteleggingstiltak (Fylkesmannen) og som bedriftsrettede tiltak (Innovasjon Norge). Blant annet etablering og utvikling av både lokalmatproduksjon og overnattningsmuligheter langs Kongevegen ligger innenfor rammene til disse midlene. Et av målene til bygdeutviklingsmidlene er å øke verdiskaping og flere lønnsomme etableringer basert på mat, kultur, natur og aktiviteter. Bygdeutviklingsmidlene skal i særlig grad rettes mot det småskala reiselivet, men samtidig er det viktig å få til en kobling til de store bedriftene (Fylkesmannen i Sogn og Fjordane, 2011).

Det er vanskelig å sette verdien av satsningen som reiselivsaktørene kan bidra med. Til en viss grad er det snakk om å inkorporere Turvegen Kongevegen i annen reiselivssatsning. Men også mye nyskaping må til for å få et levedyktig, fullgodt, bærekraftig og selvgående reiselivsprosjekt.

7.3 Fremdrift

I forprosjektet er det lagt ned mye ressurser på å legge forholdene til rette for et hovedprosjekt (strategiske samtaler, bruk av media, innspill til NTP, foredrag osv). Det anbefales at man opprettholder fokuset på denne prosessen for å få best mulig utbytte av forarbeidet som er gjort. Venter man for lenge vil interessen for prosjektet kjølnes, og det blir tyngre å ta opp tråden senere.

Nedenfor er vist et forslag til fremdriftsplan for hovedprosjektet. Den legger opp til en ganske lang prosjektperiode, hvor selve Kongevegprosjektet pågår fram til og med 2019. Men allerede i 2014 bør vi kunne ha etablert et godt nok turvegopplegg – både fysisk og reiselivsmessig – til at Turvegen Kongevegen kan fungere overfor publikum. Dette må utvikles videre i årene som kommer.

Den fysiske restaureringen og tilretteleggingen av Kongevegen vil ta lengre tid å fullføre. Men å ha en ferdig restaurert historisk Kongeveg og et 100




prosent selvgående Turvegen Kongevegenprosjekt er realistisk å tenke seg til 2020-sesongen.

Det kan også være en god ide å få noen til å forske på Kongevegen parallelt med Kongevegprosjektet. For eksempel at en eller flere studenter skriver masteroppgave om relevant tema eller liknende. Her må prosjektgruppen være åpne for innspill utenfra, samtidig som den bør opptre aktivt utad mot studie- og forskningsmiljøene.

2011-2020 er ikke bare Kongevegprosjektets tiår. Det er også FN's internasjonale tiår for bedre vegsikkerhet. Selv om det primært er sikkerhet på bilveger man i utgangspunktet tenker på, kan det også brukes på bilfrie, historiske veier. Å bedre sikkerheten for vandrere på Turvegen Kongevegen vil skape en fin ramme rundt hele hovedprosjektet til Kongevegen.

Under er en nærmere forklaring av de enkelte punktene i fremdriftsplanen:

Forslag til fremdriftsplan for hovedprosjektet til Turvegen Kongevegen											
Oppgave/Tidsangivelse	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	☒
Forprosjekt	X										
Hovedprosjektsøknader			X								
Styringsdokument		X									
Strategiplan		X									
Tiltaksplaner											
Registreringsanalyser											
Kommunikasjonsplan											
Delprosjektledere			X								
Forvaltningsplan					X						
Vegutbedringer					X	X					X
Internettside											
Bokprosjekt				X							
Skilting o.l.											
Den kulturelle skolesekken											
Grunnlovsjubileet i 2014					X						
Friluftslivets år 2015						X					
Reisemålsutvikling					X	X		X			
Vegseminar											
Kulturminneåret 2019*										X	
"Selvgående" prosjekt						X				X	

	= For- og etterfase
	= Hovedfase
	= Milepæl

* Kulturminneåret er ikke endelig fastlagt ennå.

Forprosjekt

Forprosjektet er fullført med ferdigstillelsen av denne rapporten. Men en del etterarbeid i form av reinskriving av fotolister, registreringskjema og liknende gjøres i starten av 2011.

Hovedprosjektsøknader

Proessen med å få inn midler til den fysiske tilretteleggingen av Kongevegen i revisjonen av Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2019 startet i 2011. Statens vegvesen ved Region vest har sendt forslag om midler her til Vegdirektoratet. Derfra håper vi det blir sendt videre til Samferdselsdepartementet, som så sender revidert NTP ut på høring. Går alt som planlagt vil midler herfra bli tilgjengelig i 2014.

2011 må brukes til søknad om midler til et hovedprosjekt. Det er en prosess som må startes tidlig for å få utløst midler senere, for eksempel over statsbudsjettet, fra ulike etater eller gjennom fond.

Ellers ser vi for oss at det hvert år i prosjektets levetid blir aktuelt å søke om diverse midler fra ulike organisasjoner, etater, fond og liknende.

Styringsdokument

Så fort et hovedprosjekt med en prosjektgruppe får satt seg bør det settes i gang et arbeid med å lage styringsdokument for Kongevegprosjektet. Da tenkes det først og fremst på et mandat, en god prosjektbeskrivelse og en samarbeidsavtale mellom aktuelle aktører.

Mandatet og samarbeidsavtalen gjelder for hele Kongevegprosjektet, mens det må vurderes om det kan være hensiktsmessig med to prosjektbeskrivelser. Én for den fysiske tilretteleggingen og én for reiselivsutviklingen.

Styringsdokumentene kan gjelde for 3-årsperioder og da revideres og fornyes.

Strategiplan

Strategiplanen må være både overordnet og ta for seg enkelte deltema. Planen blir mer ett internt arbeidsverktøy enn det styringsdokumentene er. Den er mer konkret og detaljert enn prosjektbeskrivelsen og bør revideres for hvert år.

Tiltaksplaner

I 2011 bør det utarbeides grove tiltaksplaner for den fysiske restaureringen, skjøtselen og tilretteleggingen. Etter endt sesong revideres disse og nye, spesifiserte årsplaner for det kommende året lages. Dette er viktig som arbeidsredskap for det kommende året, og også for å signalisere til politikere at det må bevilges årlige midler til prosjektet.

Planer for ulike tiltak i forbindelse med reiselivsutviklingen utarbeides på samme måte.

Noe usikkerhet omkring fremtidig finansiering vil det være de første årene, men man må uansett få produsert slike dokument.

Registreringsanalyser

Materialet fra den fysiske registreringen av Kongevegen sommeren og høsten 2010 må systematiseres, kvalitetssikres og analyseres. Dette vil danne grunnlaget for prioriteringen av spesifikke tiltak langs Kongevegen. Men registreringene er levende dokument som vil endre seg etter hvert som tiltak blir gjennomført og nye forhold dukker opp. Det vil være en fordel å oppdatere par-sellskjemaene årlig under feltsesongene. Men også tidlig på våren eller forsommeren før vegetasjonen har vokst til.

Kommunikasjonsplan

Hovedprosjektet bør ha en kommunikasjonsplan slik forprosjektet har hatt. Den kan gjerne bygge på planen fra forprosjektet. Å få med en kommunikasjonsrådgiver fra Statens vegvesen vil være en styrke for prosjektet.

Delprosjektledere

Organisasjonsmodellen legger opp til at Kongevegprosjektet drives videre av to delprosjektledere, og at en av dem blir hovedprosjektleder. Begge bør ansettes relativt raskt, helst innen starten av 2012.

Delprosjektlederen for den fysiske tilretteleggingen av Kongevegen bør følge prosjektet frem til 2020 (gitt at det kommer midler gjennom NTP 2014-2019). Delprosjektlederen for reiselivsutviklingen kan ha en kortere ansettelsesperiode. Kanskje fra 2012-2015. Etter hvert vil oppgavene til reiselivsutviklingen gli over i et «selvgående» Turvegen Kongevegen-prosjekt.

Forvaltningsplaner

I 2014 foreslår vi at det utarbeides forvaltningsplaner både for den historiske Kongevegen og også for Turvegen Kongevegen. Her må det ligge retningslinjer og føringer for hvordan kulturminnet og turvegen skal forvaltes i fremtiden. Er det midler til det, kan arbeidet med forvaltningsplanene gjerne starte opp tidligere. Forvaltningsplanene tas opp til revidering etter fire år.

Vegutbedringer

Det har i mange år blitt jobbet med skjøtsel og restaurering av Kongevegen over Filefjell. Spesielt har man konsentrert seg om Galdane og Vindhella. Men også flere andre steder i Vang og Lærdal er det gjort en del. Nå sist ved Honingane hvor gamle Honing Bru fra 1850-årene er rekonstruert.

Men selv disse tiltakene klarer ikke å holde tritt med forfallet. Det trengs derfor en massiv innsats for å bringe tilbake Kongevegen. Den må pågå kontinuerlig i årene fremover. Og fra 2014 – gitt at det blir satt av midler i NTP – intensiveres kraftig.

Det er viktig at trykket på Kongevegen holdes oppe også frem til 2014 selv om det pr i dag ikke

er avsatt spesifikke midler til denne jobben. Den flotte innsatsen Lærdal kommune og Statens vegvesen har gjort med sine restaureringsprosjekt må fortsette. Vang må komme mer inn på banen og alt bør koordineres gjennom Kongevegprosjektet. Det er satt opp tre hovedmilepæler for vegutbedringene. Disse er tenkt å korrespondere med andre markeringer: Grunnlovsjubileet i 2014, Friluftslivets år i 2015 og Kulturminneåret ca 2019.³³ Dette for å skape blest om prosjektet.

Internettside

Kongevegprosjektet har allerede en internettside – <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/kongevegenfilefjell> – som gir ulike opplysninger om prosjektet. Denne må utvikles videre og være en levende kanal for formidling av Kongevegen og utviklingen av prosjektet undervegs. Etter at selve prosjektfasen er ferdig, må internettsiden jevnlig vedlikeholdes. Etter hvert anbefales det å utvikle en egen, uavhengig nettside for prosjektet.

Bokprosjekt

Det bør lages en vandrebok med opplevelser, historier, kart, turforslag og liknende fra Turvegen Kongevegen. Arbeidet med dette kan startes opp alt i 2011, og hvis boken er ferdig før jul 2013 vil den være nyttig også til grunnlovsjubileet i 2014. En oppdatering av boken bør skje etter hvert som prosjektet skrider frem. Man kan kanskje tenke seg reviderte utgaver til 2016 og 2019-sesongene.

Til forprosjektet er det samlet inn mye grunnlagsmateriale som kan nyttes i et slikt bokprosjekt. Hvordan format og størrelse skal bli må avgjøres i hovedprosjektet. Men en bok som både går i dybden og samtidig kan brukes som en lett turbok er å foretrekke. Kanskje med et egnet format til tursekken.

I tillegg til en vandrebok bør det vurderes om Kongevegen også skal få en praktbok i større format.

³³ Se merknad under "Kulturminneåret 2019" lengre ned.



På veg til Galdane. (I Christian Tønssbergs *Norge fremstillet i Tegninger*, 1848)

Skilting o.l.

Både den historiske Kongevegen og Turvegen Kongevegen bør være ferdig skiltet til turvegprosjektet er selvgående. Det vil si i løpet av 2014- eller 2015-sesongen. Arbeidet med en skiltmal og en skiltplan startes opp relativt raskt.

Den kulturelle skolesekken

Det må sees på som en viktig samfunnsoppgave å formidle kulturverdiene som ligger i og langs Kongevegen. Både til tilreisende og til folk som bor i nærområdet, spesielt til barn og unge.

Den kulturelle skolesekken er en svært god arena for å nå ut og engasjere skoleelever. Det er en nasjonal ordning som kan samordnes mellom fylkene. Vi foreslår at Valdresmusea får et hovedansvar med den faglige biten av Den kulturelle skolesekken. Opplegget bør startes opp til skoleåret 2012-2013 og ha som mål å bli en fast ordning som stadig videreutvikles. Se mer i kapittel 6.4 Den kulturelle skolesekken.

Den kulturelle skolesekken kan med fordel kobles inn på jubileumsårene fremover. (Ps. I tillegg til de som er nevnt i fremdriftsplanen er det i 2018 et 225-årsjubileum for Kongevegen).

Grunnlovsjubileet i 2014

200-årsjubileet for grunnloven fra 1814 kommer til å bli behørig markert over hele landet. Siden Eidsvollsmennene fra Vestlandet reiste over Filefjell er det naturlig å også la denne markeringen inngå som en del av Kongevegprosjektet.

I Sandviken i Bergen ligger en kopi av Eidsvollsbåten som ble brukt av Eidsvollsmennene som representerte Bergen. I denne ble de rodd fra Vestlandshovedstaden til Lærdalsøyri før ferden fortsatte videre over Filefjell.

I 2014 ville det vært en flott begivenhet om man kopierte turen til Eidsvoll. Først med Eidsvollsbåten fra Bergen til Lærdalsøyri. Deretter med hesteskyss oppover mot Filefjell. Siden Eidsvollsmennene reiste i mars, er det rimelig å anta at de ble dradd på sleder over selve Filefjell, før man kom ned til Valdres. Det finnes sikkert gode beskrivelser av hvordan reisen utspant seg, så det skal være mulig å gjenskape turen. NRK skal ha en satsning i forhold til 1814-jubileet. Vi ser for oss at turen fra Bergen til Eidsvoll kan være en utmerket bakgrunnshistorie for en dramatisering eller dokumentarinnspilling i forbindelse med jubileet. Kontakt med NRK bør opprettes.

Vi foreslår å legge en milepæl i Kongevegprosjektet til denne begivenheten. For eksempel en offisiell åpning av Turvegen Kongevegen. Det vil si reiselivsdelen av prosjektet.

Man bør på dette tidspunktet ha klargjort hele strekningen fra Lærdalsøyri til Øye slik at den kan brukes sammenhengende som turveg med de reiselivsutviklingsprosjektene det innebærer. Selve restaureringen og tilretteleggingen av den fysiske Kongevegen kommer til å fortsette noen år til. Det må jobbes for å ta del i 2014-jubileet. Det vil

være et prestisjestempel som igjen kan utløse midler og samarbeidsvilje hos andre aktører som også har interesser i 2014-jubileet. For ikke å komme for sent inn i ulike prosjekt må dette arbeidet bør prioriteres alt i 2011. Best gjennomslag vil Kongevegprosjektet få om man via et større arrangement knyttes opp mot det offisielle nasjonale programmet til grunnlovsjubileet.

I forprosjektet har vi hatt dialog med prosjektleder for Stortingets Hovedkomité for Grunnlovens 200-årsjubileum i 2014. Der skal sekretariatet for hovedkomiteen i løpet av 2011 utarbeide en skisse til offisielt program for grunnlovsjubileet i Norge, og er svært interessert i et samarbeid med Kongevegprosjektet. De anser Kongevegprosjektet å være midt i blinken for Grunnlovsfeiringen, og kontakten mot denne komiteen må følges opp.

Friluftslivets år 2015

2015 er friluftslivets år i Norge. Man bør allerede nå begynne å planlegge hvordan dette kan brukes i forbindelse med Kongevegprosjektet. For eksempel kan det kombineres med en åpning og markedsføring av Turvegen Kongevegen.

Friluftslivets år bør være et år med mange arrangement langs Kongevegen. Direktoratet for Naturforvaltning (DN) har fått i oppdrag fra Miljøverndepartementet å starte opp forberedelser til dette. Kontakt mot DN bør etableres.

Reiselivsutvikling

Reiselivsutviklingen kan i stor grad drives løst fra vegutbedringene på den historiske Kongevegen.

Det finnes en rekke potensielle organisasjoner og prosjekt som kan være med å utvikle reiselivsdelen av Kongevegprosjektet videre. Valdres Natur- og kulturpark har vært med i forprosjektet fra starten av. Berekraftig reiselivsutvikling i Lærdal har kommet til undervegs (Lærdal kommune er en av fem pilotkommuner i Norge som er utvalgt til å være med i Innovasjon Norges 3-års-



(Foto Arnulf Østerdal)

prosjekt «bærekraftig reiselivsutvikling 2015»). De ønsker å være sentrale i reiselivsutviklingen i Kongevegprosjektet. Også andre aktører, som Fortidsminneforeningen v/Borgund stavkirkesenter, har tilbudt seg å være med på dette. Privatpersoner med reiselivsinteresser er også verdifulle ressurser i denne sammenheng.

Her gjelder det å smi mens jernet er varmt. Vi ser for oss at man i 2011 videreutvikler kontakten med aktuelle reiselivsaktører. Det gjelder å skape en samlet forståelse av Kongevegprosjektet og styre reiselivsutviklingen i riktig retning sammen med de nevnte aktørene.

Et første hovedmål kan være å få åpnet et helhetlig reiselivsprodukt til sesongen 2014 (faller sammen med Grunnlovsjubileet). Da må de viktigste basisingrediensene (overnatting, servering osv) være på plass, og produktet klart for et større marked.

Til friluftslivets år i 2015 kan neste hovedmål stå ferdig. Det kan være smart å lansere et nytt hovedmål for hvert år også etter 2015.

Reiselivsutviklingen trappes etter hvert ned synkront med at disse oppgavene overtas av et «selvgående» prosjekt.

Vegseminar

Det foreslås at det hver høst fra 2012 og frem til 2019 legges opp til et veghistorisk seminar med Kongevegen som utgangspunkt.

Kulturminneåret 2019³⁴

Det er ennå ikke avklart når neste kulturminneår i Norge blir. Men i 2019 er det 10 år siden forrige gang. Året bør markeres med en milepæl i Kongevegprosjektet. En eller flere store åpninger av ferdigrestaurerte deler av Kongevegen legges til Kulturminneåret. Kanskje en offisiell åpning av den ferdigrestaurerte strekningen gjennom Galdane? Og et veghistorisk senter i Øye?

Man bør begynne å planlegge Kulturminneåret rundt 2016 (gitt at det blir i 2019) for å få til gode arrangement og kontakter.

«Selvgående» prosjekt/stiftelse

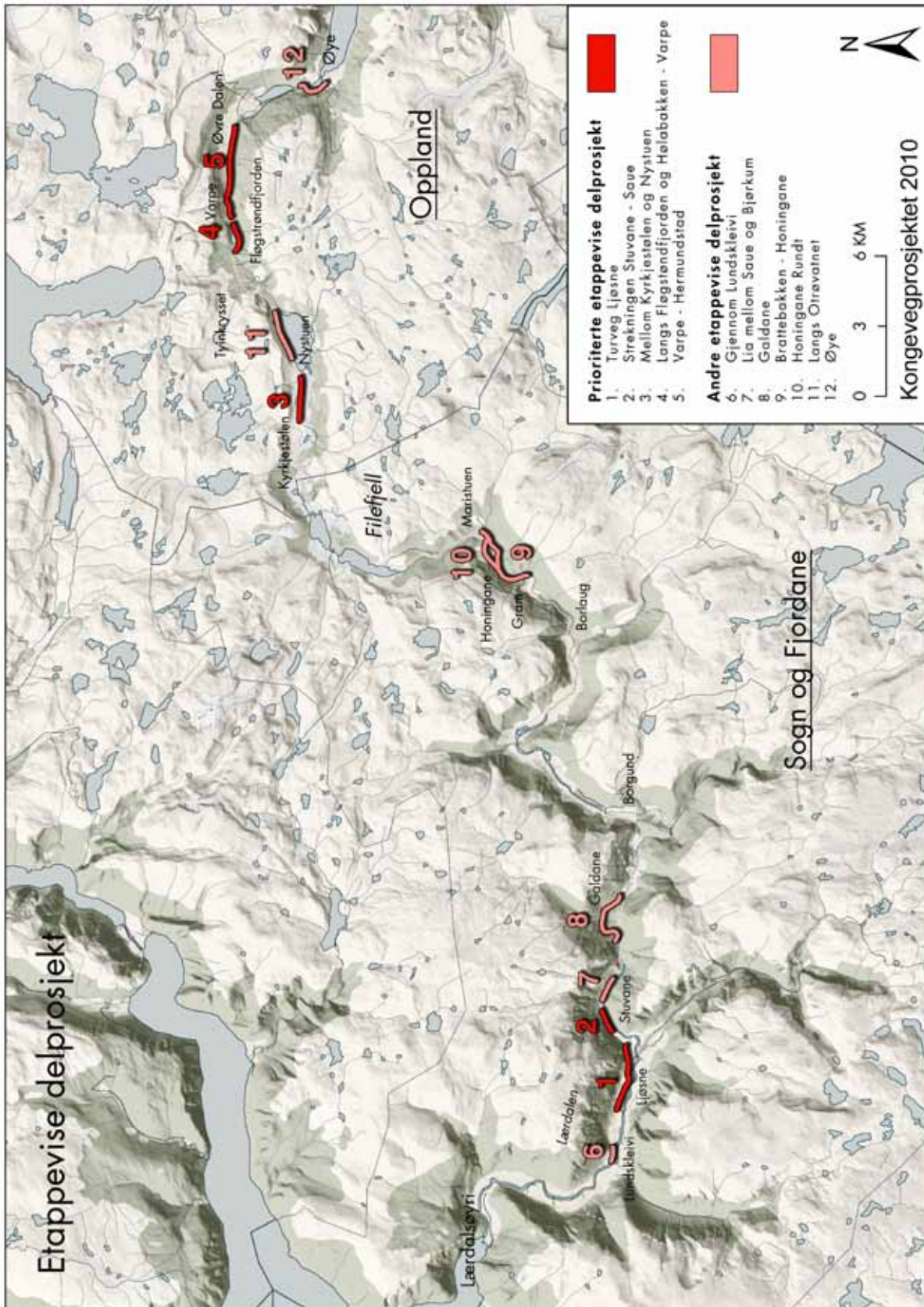
Fra 2015 til 2020 ser vi for oss at Kongevegprosjektet glir over fra å være et prosjekt under utvikling til å bli selvgående. Med det mener vi at det i løpet av denne perioden kan organiseres og drives for egen maskin. For eksempel via en stiftelse bestående av kommunen og aktører langs vegen. Intensjonen må være at Turvegen Kongevegen etter 2020 skal leve videre både som en bærekraftig reiselivsaktør og som en kulturminneforvalter.

7.4 Forslag til etappevise delprosjekt

Rom ble ikke bygget på en dag. Heller ikke Turvegen Kongevegen klarer man å få ferdig opparbeidet på kort tid. Men istedenfor å spre innsatsen utover hele strekningen fra begynnelsen av, kan det være smart å fysisk tilrettelegge etappevise delprosjekt. Da vil man jevnlig få delstrekninger som blir ferdig tilrettelagt for publikum i hele oppgraderingsfasen. Parallelt må det gjøres en stor jobb i forhold til reiselivsutviklingen.

Etter hvert som arbeidet med hovedprosjektet stiger frem vil man få flere innspill og ideer til hvordan dette bør gjøres og hva man bør prioritere. Men her er et forslag til utvalgte etapper det, etter vår vurdering i dag, kan være taktisk å se på først. Vi har prioritert 5 delprosjekt – 2 i Lærdal og 3 i Vang – som vi foreslår man starter opp med så fort som mulig. I tillegg har vi tatt med flere andre forslag til delprosjekt som også med fordel kan startes tidlig.

³⁴ Stortinget har vedtatt at det skal være Kulturminneår ca hvert tiende år. Sist gang var det i 2009. Før det igjen i 1997.





Ved enkle grep kan turvegen over Ljøsne bli dobbelt så lang. Det finnes blant annet mye mer igjen av vatningsveiti enn det de fleste kjenner til. (Foto Jan Adriansen)

Prioriterte etappevise delprosjekt

1) Turveg Ljøsne. Ved å tilrettelegge en turveg over Ljøsneplatået, delvis basert på Kongevegen, delvis basert på Ljøsnaveti, vil vi få etablert et veldig spennende tilbud til både turister og lokalbefolkning. En del av Ljøsnaveti er allerede i dag mye brukt som turveg. Det ligger til rette for at denne med relativt små grep kan fortsettes helt vest til Ljøsnebui ved E16. Turvegen over Ljøsne blir da rundt 2,5 km lengre enn eksisterende turveg i Ljøsnaveti.

OBS: Dette delprosjektet er avhengig av god kommunikasjon med og velvilje fra grunneiere på Ljøsne og avhenger av tillatelse fra disse.

Dette vil være et lurt prosjekt å begynne med tid-

lig. For uavhengig av den videre prosessen til Turvegen Kongevegen vil lokalbefolkningen sitte igjen med et flott, nytt turvegtilbud.

Forslag til tiltak i delprosjektet

Avklaringer:

- Få klarering av grunneiere.
- Finne løsning på parkeringsmuligheter til turvegen.
- Sikre fremtidig skjøtsel av turvegen. For eksempel gjennom avtale med idrettslag/frivillige organisasjoner eller liknende.

Fysiske tiltak:

- Lage ny sti mellom de eksisterende delene av Ljøsnaveti.
- Rydde vegetasjon i og langs Ljøsnaveti.
- Rydde vegetasjon i og langs Kongevegen.



Ærverdige Lindstrøms Hotell i Lærdalsøyri kan bli en viktig samarbeidspartner for Kongevegprosjektet. (Foto Terje Rakke, Nordic life AS, Fjord Norge)

- Etablere sti i kanten av åker på Nedre Ljøsne.
- Etablere sti i ned til Ljøsnavui for å unngå E16.

Finansieringsmuligheter og kostnadsoverslag:

- Mye av ryddingen kan gjøres som dugnadsarbeid.
- Søke støtte gjennom stiftelser og fond.
- Kommunal støtte.
- Estimert kostnadsoverslag: Ca 400 000 kroner

2) På strekningen **Stuvane – Saue** er det gjort mye endringer i landskapet i forbindelse med ny E16. Her kan man legge en turveg fra Ljøsnaveti, via husmannsplassen Sloane, gjennom ura og kanten av den nye rasvollen ned til Saue. Det krever enkel tilrettelegging i form av rydding gjennom ura og at Statens vegvesen lager en sti langs rasvollen.

Forslag til tiltak i delprosjektet

Avklaringer:

- Få klarering av grunneiere.
- Sikre fremtidig skjøtsel av turvegen. For eksempel gjennom avtale med idrettslag/ frivillige organisasjoner eller liknende.

Fysiske tiltak:

- Tilrettelegge og etablere sti. Ny sti må til gjennom ura mellom Sloane og rasvollen. Forbi nedkanten av rasvollen har Statens vegvesen lovet å etablere sti i forbindelse med anleggsarbeidet.

Finansieringsmuligheter og kostnadsoverslag:

- Mye av ryddingen kan gjøres som dugnadsarbeid.
- Søke støtte gjennom stiftelser og fond.
- Statens vegvesen (sti langs foten av rasvoll)

- Kommunal støtte.
- Estimert kostnadsoverslag: Ca 200 000 kroner.

3) Mellom **Kyrkjestølen og Nystuen** kan man tilrettelegge den nyoppdagede vegbiten på nord-siden av E16³⁵. Man må vurdere nøye om den skal inngå i et turvegssystem – det vil i så fall skape to ekstra passeringer av E16 (med mindre man likevel skal innom St. Thomaskirken). Trolig er vegen av høy historisk betydning og bør uansett skjøtsles i formidlingsøyemed. Kanskje da bare ved å rense frem en del av den og la resten ligge gjengrodd for å vise hvordan naturen tar tilbake vegen?

Forslag til tiltak i delprosjektet

Avklaringer:

- Få klarering av grunneier.
- Avklare om deler av vegen er forhistorisk og dermed automatisk fredet.
- Gjøre historiske undersøkelser for å finne ut mer om vegbiten.
- Sikre fremtidig skjøtsel av turvegen. På denne historiske vegstrekningen bør en offentlig finansiert «vegvakter» ha det daglige oppsynet. Men gjerne gjøre skippertak i samarbeid med idrettslag/frivillige organisasjoner eller liknende.

Fysiske tiltak:

- Starte skjøtsel av 1/3-parten av den nyoppdagede vegen mellom Kyrkjestølen og Nystuen. Det vil si ca halvparten av den biten som er opparbeidet østfra. Den neste halvparten av den opparbeidede vegbiten blir liggende med trær og busker. Den siste delen av den nyoppdagede vegen – som tilsynelatende aldri er opparbeidet til Kongevegstandard – blir liggende med vegetasjon slik den er i dag. Eventuelt kan man få frem en del der den tydelig er opparbeidet i stølsvegstandard. Starttidspunkt for dette tiltaket må reguleres etter snøforholdene på fjellet.

Finansieringsmuligheter og kostnadsoverslag:

- Mye av ryddingen kan gjøres som dugnadsarbeid.
- Museale midler fra Statens vegvesen.
- Søke støtte gjennom stiftelser og fond.
- Fylkeskommunal støtte (Verdiskapningsprogrammet?).
- Estimert kostnadsoverslag: Ca 100 000 kroner.

4) Langs **Fløgstrøndfjorden** er vegen mye gjengrodd og preget av dårlig drenering. Tette grøfter, kollapsede stikkrenner, tykt lag med torv på vegdekket. Spor etter motorisert ferdsel. Vegen fra **Hølabakken – Varpe** har store skader på grunn av vegetasjon og vann. Dette gjør at man bør prioritere tilrettelegging av denne strekningen tidlig. Her er det mest snakk om vegetasjonsfjerning og få ordnet dreneringsforhold. I neste omgang kan man ta til med vegutglidninger og liknende.

Forslag til tiltak i delprosjektet

Avklaringer:

- Sikre gjennom avtaler med aktører at fremtidig motorisert ferdsel ikke skjer i perioder hvor vegen tar skade.
- Sikre fremtidig skjøtsel av turvegen. På disse historiske vegstrekningene bør en offentlig finansiert «vegvakter» ha det daglige oppsynet. Men gjerne gjøre skippertak i samarbeid med idrettslag/frivillige organisasjoner eller liknende.

Fysiske tiltak:

- Rense og åpne dreneringsgrøfter.
- Bygge opp kollapsede stikkrenner. Må gjøres av fagfolk.
- Rydde vegetasjon i og langs Kongevegen.
- Vurdere om torv i vegbanen skal fjernes.
- Gruse vegbanen på nytt der den er borte.
- Oppretting av vegmurer som er i ferd med å skli ut er ikke tatt med i denne omgang. Det er kostnadskrevenne tiltak man kan vente med til perioden 2014-2019.

³⁵ For mer om denne vegen se rammeteksten "Et glimt av naturkatastrofen i 1789?" under kapittel 5 vegens tilstand

Finansieringsmuligheter og kostnadsoverslag:

- Mye av ryddingen kan gjøres som dugnadsarbeid.
- Søke støtte via museale midler hos Statens vegvesen
- Søke støtte gjennom stiftelser og fond.
- Kommunal støtte.
- Estimert kostnadsoverslag: Ca 400 000 kroner.

5) **Varpe – Hermundstad** er en lang, flott turveg-strekning. Dessverre har skogen fått vokse ganske fritt langs vegen (ikke i selve vegbanen, da den blir brukt som skiløype). Og mange stikkrenner har kollapset. Det anbefales å fjerne vegetasjon i dreneringsgrøfter, bygge opp stikkrenner og å tynne ut skogen langs vegen. På enkelte parti bør man ta mer skog enn andre for å skape opplevelsespunkt undervegs. Spesielt der man kan få utsikt mot dalen eller elva.

Forslag til tiltak i delprosjektet

Avklaringer:

- Finne løsning sammen med grunneiere i forbindelse med tynning av skog langs vegen.
- Sikre gjennom avtaler med aktører at fremtidig motorisert ferdsel ikke skjer i perioder hvor vegen tar skade.
- Sikre fremtidig skjøtsel av turvegen. På denne historiske vegstrekningen bør en offentlig finansiert «vegvekter» ha det daglige oppsynet. Men gjerne gjøre skippertak i samarbeid med idrettslag/frivillige organisasjoner eller liknende.

Fysiske tiltak:

- Rense og åpne dreneringsgrøfter.
- Bygge opp kollapsede stikkrenner. Må gjøres av fagfolk.
- Rydde vegetasjon i og langs Kongevegen. Enkelte steder kan skogen med fordel tynnes ut for å gjøre vandreopplevelsen større. Dette må i så fall gjøres i samarbeid med grunneiere.
- Vurdere om torv i vegbanen skal fjernes.
- Gruse vegbanen på nytt der den er borte.

Finansieringsmuligheter og kostnadsoverslag:

- Mye av ryddingen kan gjøres som dugnadsarbeid.
- Museale midler fra Statens vegvesen.
- Søke støtte gjennom stiftelser og fond.
- Kommunal støtte.
- Estimert kostnadsoverslag: Ca 600 000 kroner.

Andre etappevise delprosjekt

Disse er ikke satt opp i prioritert rekkefølge, men geografisk.

6) Vegen gjennom **Lundskleivi** har de siste årene kommet i stadig større forfall. Vegetasjon vokser tettere og deler av vegen raser ut. Men det skal ikke så mye til å fikse dette. I nordøst er vegen kuttet av eksisterende E16. Her må det lages en passende nedkomst. Dette bør samkjøres med det pågående planarbeidet til ny E16 for å få til best mulig løsning. Lundskleivi er en artig vegerent vegteknisk da den over en relativt liten strekning forserer flere typer terreng. Høydepunktet er utsiktspunktet hvor man har en fantastisk utsikt over dalen – bare man får fjernet noen trær først.

7) I lia mellom **Saue** og **Bjørkum** ovenfor E16 finner man den gamle vegen godt bevart, men helt nedgrodd. To bruer mangler også langs parsellen. Får man fjernet vegetasjonen og satt opp nye bruer blir dette et flott parti av Kongevegen. Alternativt kan man nytte gangmulighetene som den nye E16 legger til rette for. Videre fra Bjørkum til Seltun blir det laget gangveg langs nye E16 slik at man kan komme seg videre til Galdane.

8) **Galdane** krever mye arbeid for å bli i god stand. Men man kan og bør tidlig sette i gang med vegetasjonsfjerning og liknende for å bremse forfallet. De store grepene på vegen må vente til finansieringen er i orden.

9) **Brattebakken – Honingane**. Her trengs en ny bru og skjøtsel av vegetasjon. I tillegg er deler av vegmuren i ferd med å skli ut. Arbeides bør koordineres slik at det står ferdig til E16-tunnelen mellom Borloshagen og Honingane åpner sommeren



Margarethastuen (til høyre) som generalvegmeister Hammer bygde til åpningen av Kongevegen kan være et startsted for en Honingane Rundt tur. (Foto Jan Adriansen)

2014. Da forsvinner trafikken fra Brattebakken og vegen blir ideell for vandrere.

10) **Honingane Rundt.** Gamle Honing Bru er alt rekonstruert og nye planer for å rekonstruere brua over Oddedøla ved Maristuen er lagt. Samtidig er Kongevegen tatt inn i planene til ny E16 mellom Honingane og Maristuen slik at man vil få en gjennomgående passasje på denne parsellen. Det er ytre ønske om å gjøre dette området tilgjengelig for rullestolbrukere. Ved å tilrettelegge riktig kan man skape en flott rundtur med Gamle Honing Bru og Honing Bru fra 1907 som overgang over Smeddøla.

11) Langs **Otrøvatnet** må bevaring og sammenkobling av manglende vegbiter samkjøres med arbeidet med ny E16.

12) **Øye** må oppgraderes på alle felt! Stor utfordring å få dette til å bli et attraktivt start-/endepunkt. Det er planer om et servicebygg og parkeringsplasser ved Øye kirke (Katharina Sparstad, muntlig), noe som kan gi muligheter til å få inn info om Turvegen Kongevegen.



Klar... ferdig... Kongeveg! (Foto Tine Eikehaug)

8 Kilder

8.1 Litteratur

Arnulf, Otto & Gauer, Erik (1998). *Vegloven med kommentarer*

Arnulf, Otto (2005). Angrep på allemannsretten til eldre veier. *Grevingen* 3, 2005, 12-13

Arnulf, Otto (2006). Allmennhetens ferdselsrett og eiendomsretten til nedlagt offentlig veg. *Årbok for Norsk vegmuseum, 2006, 121-126*

Askeland, Kristen (2002). *Maskiner ryddar veg*

Austad, Ingvild & Ådland, Einar (red) (2002). *Kulturminner, kulturlandskap og kultur-turisme*. Bergen Museums skrifter nr. 11

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen (2003). *Nasjonal transportplan 2006 – 2015. Miljøvisjon for transport – sluttrapport fra tverrfaglig arbeidsgruppe*

Baadsvik, Karl og Daugstad, Karoline (2003). *Kulturminner og kulturmiljøer som grunnlag for verdiskaping*. NINA Oppdragsmelding 783

Barstad, H. J. (1901). *Leirdølenes saga eller Leirdalske kompanies historie fra 1801-1817*

Berg, Asgeir & Gjermundsen, Arne Johan (1992). *Da Norge ble oppdaget: Europeernes utrolige opplevelser i det mangslungne fjellandet Norge på 1700- og 1800-tallet*

Bergh, A. M. (1858). *Tegninger af de meest forekommende Veiredskaber med vedføjet Opgivelse af de dertil brugelige Materialier og disses Kostende*

Birkenes, Anders; Flinder, Karen; Holmen, Marius; Myse, Alexander & Bergen, Helena von (2008). *Ferdselslandskapet på Filefjell*.

Oppgave i LAA234 – Landskapsanalyse. Våren 2008, UMB

Bjørnland, Dag (2010). Post og samferdselsnett i gamle dager. *Årbok for Norsk vegmuseum 2010, s 111-158*

Broch, Just (1937). *Veier og veivesen i Norge: Fra de eldste tider til veiloven av 1851*

Broch, Just (1999) *Veier og veibygging i sør på siste halvdel av 1700-årene*. *Årbok for Norsk vegmuseum 1999, s 17-35*

Caspari, Theodor (1933). *Fra Rauma til Rhinen: Reiseskildringer og kulturbilder fra gamle dager*

Forordning, angaaende Vei-Arbeidet i Bergens Stift (1792). Signert Christian V 16/11 1792

Dahle, Øystein (2009, 3. april). Friluftsliv og folkehelse. *Nationen*, s 21

Danbolt, Ingrid Fuglerud (2009). *En offiser og kunstner i de norske fjellene. Wilhelm Maximilian Carpelan (1787-1830) og hans plansjeverk Voyage Pittoresk aux Alpes Norvégiennes*.

Masteroppgave i kunsthistorie, Universitetet i Oslo.

- Den Norske Turistforening (2009). *Veivalg for Den Norske Turistforening 2009 - 2012*
- Direktoratet for naturforvaltning (1991). *Ute-informasjon i naturvern-, friluftslivs-, og kulturminneområder, DN-håndbok 2*
- Direktoratet for naturforvaltning (1993). *Naturvennlig tilrettelegging for friluftsliv, DN-håndbok 3*
- Direktoratet for naturforvaltning (1994). *Gamle veger og vegfar: Bruk – vern – vedlikehold, DN-håndbok 5*
- Dokka, Herulf Gram (1983). *Maristuen: 600 år i færdafolks tjeneste*
- Ese, Kristin (2007). *På god veg: Veghistorie i Sogn og Fjordane*
- Espe, Alfred; Gram, Ola & Hovland, Kåre (1987). *Heim og ætt, Borgund Sokn, Lærdal bygdebok I*
- Espe, Alfred og Hovland, Kåre (1990). *Heim og ætt. Tønjum Sokn, Lærdal bygdebok II*
- Espe, Alfred og Hovland, Kåre (2001). *Heim og ætt. Hauge Sokn, Lærdal bygdebok VI*
- Forskrift om tilskudd til spesielle miljøtiltak i jordbruket (2004)*. Lokalisert september 2010 i Lovdata på Verdensveven: <http://www.lovdata.no/cgi-wift/wiftldles?doc=/usr/www/lovdata/for/sf/ld/ld-20040204-0448.html&dep=ld&titt=milj%0d8tiltak&>
- Frydenlund, Bård (2009). *Stormannen Peder Anker – en biografi*
- Frøholm, Anders (1972). Valdres politiske, kyrkjelege, sosiale og økonomiske soger (til ikring 1800). *I Valdres bygdebok, band IV*
- Frøholm, Anders (1985). *Gardar og slekter i Vang. Valdres bygdebok, band I, del A*
- Fylkesmannen i Oppland (2009). *Strategier for landbruksrettet næringsutvikling*
- Fylkesmannen i Sogn og Fjordane (2011). *Strategi for landbruksrelatert næring og bygdeutvikling*
- Hammer, Christopher (1794). *Instrux og almindelige Regler, hvorefter Landeveiene og Broerne udi Bergens Stift skal arbejdes. Generalvegmesterarkivet*
Finnes i Statsarkivet i Bergen. Også gjengitt i *Medelelser fra Vegdirektøren 1938, s 12*
- Handels og næringsdepartementet (2007). *Verdifulle opplevelser: Nasjonal strategi for reiselivsnæringen*
- Hauge, Arne (2006). Vengebåten «ENIGHETEN» af Bergen. Lokalisert på Verdensveven: http://api.ning.com/files/BgacwKUJNfi12IKhrdSw5iU5gx8amwPE-bu7Q-H86PpzIEG8M-OLOQTEndHhdZVvX6UkzoKHuTiGJsr0O*qPTS4LLCiPUVvH/ENIGHETEN.doc
- Haugen, Helge (2007). *Marmor til fjells*. Lokalisert på Verdensveven: www.steinbutikken.no
- Hegg-Lunde, Dagfinn & Bosheim, Oddkjell (2006). Allfarvegen over Filefjell – før Kongevegen. *Kjelda*, 2006, 1, 18-20
- Heje, Kolbjørn (1945). *Veg- og jernbanebygging*
- Hermundstad, Knut (1954). *Valdres bygdebok, band IV*

- Hermundstad, Knut & Anders Frøholm (1965). *Øye stavkyrkje*
- Hoem, Arne I. (1980). Fjellveier på gamle kart. I: *Den Norske turistforening. Fjell og Vidde, Ferdsel i fjellet I, årbok 1980 (s 58-72)*
- Hovda, Sigfred & Østbye, Thor (2001). *Turhandbok Vang i Valdres – Ei vandring i kultur og natur*
- Hovland, Kåre (1980). Filefjell – ein livsnerve mellom aust og vest. I: *Den Norske turistforening. Fjell og Vidde, Ferdsel i fjellet I, årbok 1980 (s 116-123)*
- Hovland, Kåre (1993). Grytehanken. I: *Statens vegvesen. Frå Kongeveg til stamveg (s 33-34)*
- Hvattum, Harald (1993). *På gamle vegar i Valdres*
- Hvattum, Harald (2008). Veginspektør Carl Christian Buchholz. I: *Årbok for Hadeland 2008 (s 114-129)*
- Imsen, Steinar (2004). Veivesen. I: *Norsk historisk leksikon 2*
- Innovasjon Norge (2008). *Hvitebok for reiselivsutvikling: Rapport 1/2008*
- Innovativ fjellturisme (2010). *Merking og gradering av stier og løyper*. Innovasjon Norge. Lokalisert 10. oktober 2010 på Verdensveven: http://ekstranett.innovasjon norge.no/Fjellturisme_fs/MerkingGradering-Low.pdf?bcsi_scan_AE3760DBD6D4E716=0&bcsi_scan_filename=MerkingGradering-Low.pdf
- Jahnsen, Jahn Børe (2002). *Sagn i Valdres. Helgener og haugafolk, troll og tjuver*
- Jahnsen, Jahn Børe (2006). *Pilegrim i Valdres. På ny veg mellom gamle kirker*
- Johannessen, Finn Erhard (1996). *Alltid undervegs. Postverkets historie gjennom 350 år. Bind 1: 1647-1920*
- Jørgensen, Steffen Elmer (1996). Inspektør Marmillods fortrædeligheder. I: Vellev, Jens (red). *Braut 1: Nordiske Vejhistoriske Studier (s 121-142)*
- Karlsø, Nina Mari (1999). *Fra kløv til stamveg. Bruk og vegn av historiske veger i Lærdal*. Hovedoppgave i Landskapsarkitektur, Norges Landbrukshøgskole
- Kjemtrup, E. (2003). *Vejmanden og hans virke gennem tiderne*
- Kultur- og kirke departementet (2008). *Tilrettelegging av turveier, løyper og stier: Veildere*. Lokalisert august 2010 på Verdensveven: http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/Turstier_V-0939B.pdf
Erstatter på mange måter DN sin UTE-informasjon. Vilkår og forutsetninger for å kunne søke tilskudd av tippemidlene
- Knutsen, Sverre (2009). *Veier til modernisering*
- Kongeveiprojektet/Stamveitvalget E16 (1992). Den Bergenske Kongeveien mellom Oslo og Bergen: *En opplevelsesrik reise mellom øst og vest med mangfoldig natur og tradisjonell kultur*
- Lindstrøm, Claus & Lindstrøm, Inga (2005). *Gamle Lærdalsøyri. Plan for vern, vedlikehold og forvaltning. Del 1*
- Lomheim, Per Birger (1998). *Gamle vegar i Indre Sogn. Lov og veg i eldre tid. I: Årbok for Sogn 1998 (s 87-103)*

Lov om friluftslivet [Friluftslivloven] (2006). Lokalisert september 2010 i Lovdata på Verdensveven:
<http://www.lovdata.no/all/nl-19570628-016.html>

Lov om kulturminner [kulturminneloven] (1979). Lokalisert september 2010 i Lovdata på Verdensveven:
<http://www.lovdata.no/all/hl-19780609-050.html#map0>

Lærdal kommune (2009). *Kommunedelplan for landbruk og kulturminnevern: Temaplan*

Marstrander, Sverre (1980). På vei gjennom tidene. I: *Den Norske turistforening. Fjell og Vidde, Ferdsel i fjellet I, årbok 1980* (s 16-34)

Martens, Johanne (1982, 6. mars). *Generalveimester Hammer. Bergens Tidende*

Messel, Nils (2008). *Oppdagelsen av fjellet*

Molund, Ann-Kristin (2003). *Hvordan utvikle elementer fra nasjonal verneplan Statens vegvesen til attraktive attraksjoner?*

Diplomoppgave Reiseliv, Lillehammer 2003

Møyner, Kari; Sandodden, Irene Skauen & Thorstensen, Cathrine (2005). *Varderekken over Sognefjellet: Registreringer 2005. Oppland fylkeskommune. Kulturhistorisk rapport 2005-1*

Nedrebø, Yngve (1982). Generalvegmeisterens arkiv (1768-1832). I: *Arkivposten*, 1982(3), 25-30

Nedrebø, Yngve (1996). 30 sølvpenge? I: *Arkivposten*, 1996(3), 32-36

Nielsen, Yngvar (1876). *Det norske veivæsens utvikling før 1814*

Nordstrand, Ingemar (m.fl) (1995). *Den Trondhjemske Postvei: Hovudplan for restaurering og forvaltning av postvegen. Fylkesprosjekt Sogn og Fjordane*

Nordstrand, Leiv (1993). Køyreveg over Lærdal i 200 år. I: *Statens vegvesen. Frå Kongeveg til stamveg* (s 2-5)

Norges Bondelag, Norges Skogeierlag (2005). *Markedet for naturbaserte opplevelser: Markedskunnskap og forslag til markeds-tiltak*

NTP. Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen (2008). *Forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019*

Nygaard, Knut (1949). *Fredrik Meltzer`s dagbøker: I utdrag*

Nypan, Terje (2010). Lønner det seg å satse på kulturminner? I: *Kulturarven, mars 2010*, 35-39

Nærings- og handelsdepartementet (2007). Verdifulle opplevelser: *Nasjonal strategi for reiselivsnæringen*
 Regjeringens reiselivsstrategi

Ovenstad, Olai (1948). *Militærbiografier: Den norske hærs offiserer fra 18. januar 1628 til 17. mai 1814*

Paulsrud, Geir (1996). Utdrag fra norsk veghistorie. I: *Velleo, Jens (red). Braut 1: Nordiske Vejhistoriske Studier* (s 195-202)

Paus, Hans Wangenstein (1964). *Militæres innsats i norsk veibygging – en historisk oversikt*

Paus, Hans Wangenstein (1966). *Norges generalvegmaster: Generalvegmasterperioden 1665-1824*

- Paus, Hans Wangensteen (1971). Filefjellsvegen. I: *Tidsskrift for Valdres historielag, årbok 1971*, s 79-91
- Pontoppidan, Erik (1977). *Det første Forsøg paa Norges naturlige Historie*. faksimileutgave av 1. utgaven fra 1753
- Riksantikvaren (2005). *Håndbok for Pilegrimsleden*. Lokalisert på Verdensveven: <http://www.riksantikvaren.no/filestore/pilegrimsleden.PDF>
- Riksantikvaren og Direktoratet for naturforvaltning (2009). *Kulturminner og friluftsliv – rapport fra seminar og forslag til oppfølging*. Lokalisert på Verdensveven september 2010: <http://www.riksantikvaren.no/filestore/Kulturminnerogfriluftsliv.Rapportfraseminarogforslagomoppflging.2009.pdf>.
- Riksantikvaren (2010). 7.3.5 Vegetasjon. informasjonsark nr 7 i informasjonsarkserie. Lokalisert på Verdensveven september 2010: <http://www.riksantikvaren.no/filestore/7.3.5.vegetasjon.pdf>
- Riksantikvaren (2010). Veganlegg i Statens vegvesens eie - *Spørsmål om fremtidig status for veger som har vært vurdert for fredning*. Kopi av brev til Solund kommune. 17. september 2010
- Rogan, Bjarne (1998). *Mellom tradisjon og modernisering*
- Skoug, Stein Erik (1993). *Kongevegen over Filefjell. Vindhella og Galdane*. Revidert utgave av originalen fra 1975
- Slagstad, Rune (2008). (Sporten). *En idéhistorisk studie*
- Sogn og Fjordane fylkeskommune (2001). *Profilhandbok for kulturminneskilt i Sogn og Fjordane*
- Sparstad, Katharina (2000). *Kulturminne i Vang*
- St.meld. nr 8 (2007-2008). *Kulturell skulesekk for framtida*
- St.meld. nr. 16 (2004-2005). *Leve med Kulturminner*
- St.meld. nr 16 (2008-2009). *Nasjonal transportplan 2010-2019*
- St.meld. nr. 46 (1988-89). *Miljø- og utvikling – Norges oppfølging av Verdenskomisjonens rapport*
- St.meld. nr. 58 (1996-97). *Miljøpolitikk for en bærekraftig utvikling*
- Statens vegvesen (1993). *Frå Kongeveg til stamveg*
- Statens vegvesen (2002). *Vegvalg. Nasjonal verneplan. Veger – Bruer – Vegrelaterte kulturminner*
- Statens vegvesen, Region vest (under utarbeidelse). *Regional handlingsplan mot fremmede skadeligarter*
- Steen, Sverre (1929). *Ferd og fest. Reiseliv i norsk sagatid og middelalder*
- Stople, Tone Høiland (Under arbeid). *Regional handlingsplan mot fremmede skadelige arter: Handlingsplan for Region vest, Statens vegvesen*
- Strøm, Knut Erik (2009). Carl Christian Buchholzs uniform. I: *Årbok for Hadeland 2009*
- Sønstebø, Gaute (red) (1999). *På vei – friluftsliv og opplevelser langs gamle ferdselsårer*. Nordisk ministerråd, Nord 1999-11

Tolfsby, Kr. (1925). *Rogaland Fylkes Veivesen*

Tyssen, Asbjørn (1989). *Kulturhistorisk vegbok Sogn og Fjordane. Lærdal – Sogndal*

Urtegaard, Gunnar (1993). Med hest og handamakt. I: *Statens vegvesen. Frå Kongeveg til stamveg* (s 12-16)

Urtegaard, Gunnar (2001). *Stiftstøtta på Filefjell*. Digitalt fortalt. Lokalisert på Verdensveven september 2010:

http://www.digitaltfortalt.no/show_single.aspx?art_id=268&fylke_nr

Vang kommune (uten datering). *Den gamle kongevegen i Vang*.

Rapport om eksisterende Kongevegraser i Vang kommune. Plan for istandsetting og vedlikehold, samt bedre skilting/informasjon

Valdres (2010). *Skiltstandardar*

Vellev, Jens (red) (1996). *Braut 1. Nordiske Vei-historiske Studier*

ViaStoria (2007). *Cultural routes of Switzerland: Magazine of the Cultural Routes. Graubünden*

WTO og IOC (2001). *Sport activities during the outbound holidays of the Germans, the Dutch & the French*

Årdal kommune, Lærdal kommune og Aurland kommune (2009). Tiltaksstrategiar 2009-2012 for Årdal, Lærdal og Aurland

8.2 Nettsteder

Arena: <http://www.arenaprogrammet.no/>

Den Norske Turistforening: <http://turistforeningen.no/>

Direktoratet for naturforvaltning (1. juli 2010). Økoturisme og Geoturisme: http://www.dirnat.no/friluftsliv/reiseliv/okoturisme_og_geoturisme/

Gjensidigestiftelsen. *Kort om Gjensidigestiftelsen*: <http://www.gjensidigestiftelsen.no/no/>

Innovasjon Norge. *Geoturisme*: <http://www.innovasjonnorge.no/Satsinger/Reiseliv/Arkiv/Geoturisme/Hva-er-geoturisme/>

Innovasjon Norge. *Bærekraftig reiseliv*: <http://www.innovasjonnorge.no/Satsinger/Reiseliv/Barekraftig-reiseliv/>

Kunnskapsdepartementet og Kulturdepartementet. *Den kulturelle skolesekken*: <http://www.denkulturelleskolesekken.no/>

Meteorologisk institutt (25. november 2010). *Norsk nedbørsrekord fyller 70 år*: <http://met.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=7529>

Norsk handverksutvikling – NHU. <http://www.maihaugen.no/no/Norsk-handverksutvikling>

Norsk Kulturarv. *Olavsrosa*: <http://www.olavsrosa.no/objektinfo.aspx?id=27335>

Norwegian Centres of Expertise (NCE Tourism Fjord Norway): <http://www.fjordnorway.com/no/NCE>

Pilegrimsfellesskapet St. Thomas. *Valdresvegen*: <http://www.pilegrim.info/artikkel.aspx?id=4005542>

Regjeringen. *Folkehelse*: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/hod/tema/folkehelse.html>

Riksantikvaren (29. april 2010). *Universell utforming*: http://www.riksantikvaren.no/Norsk/Tema/Universell_utforming/

Riksantikvaren (29. april 2010). *Kulturminner og universell utforming*: <http://www.riksantikvaren.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=118678>

Sogn og Fjordane fylkeskommune. Fylkesarkivet. *Kulturhistorisk leksikon*: <http://fylkesarkiv.no/>

Sparebankstiftelsen DnB NOR. Sparebankstiftelsen: <http://www.sparebankstiftelsen.no/>

Statens vegvesen (6. juni 2009). *Nasjonale sykkelruter*: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljoevennlig+transport/Syklist/Nasjonale+sykkelruter>

Valdres – Internetkart: <http://82.147.39.62/Content/Main.asp?layout=valdres&time=1301405330&vwr=&MapType=png> (for stedsnavninsamling i Vang, velg karttype «Dialektnavn»)

ViaMala. <http://www.viamala.ch/de/welcome.cfm>

ViaSplüga. <http://www.viaspluga.com/>

ViaStoria. <http://www.viastoria.ch/>

8.3 Informanter

Espen Finstad, Fylkesarkeolog, Oppland fylkeskommune
Ola Grøv; Grøvtølen, Vang
Dagfinn Hegg-Lunde; Borlo bygdetun, Lærdal
Kåre Hovland; Kulturkonsulent, Lærdal kommune
Synnøve Kløve-Graue; Statens vegvesen, Region vest
Per Birger Lomheim; Statens vegvesen, Region vest
Helene Maristuen; Pilotkommune i Berekraftig reiselivsutvikling, Lærdal
Sara Maristuen; Maristuen, Lærdal
Rune Nicolaysen; «Vegvokter», Lærdal kommune
Sigrid Nystuen; Nystuen, Vang
Geir Paulsrud, Norsk vegmuseum (e-post)
Jørgen Sandø, Statens vegvesen, Region vest
Olav Wendelbo, Øvre Ljøsne, Lærdal

8.4 Andre kilder

Generalvegmeisterens arkiv (1768-1832). Statsarkivet i Bergen
ViaMala, Sveits. Kontaktperson Denise Dillier
ViaStoria, Sveits

9 Vedlegg

9.1 Mediedekning under forprosjektet 2010

Aviser og nettaviser

Aftenposten 16. juni 2010: «Bratt, brått og Filefjell-flott»

Aftenposten.no: «Kongelig turveg over fjellet»

Vegen og Vi nr 6, juni 2010: «Gå heim, for en sommarjobb»

Helg og Kvardag nr 3, juni 2010: «Registreringer på Kongevegen mellom Øye og Lærdal i sommar»

Sogn avis 12. juni 2010: «Skal kartleggja unik veghistorie»

Avisa Valdres 18. juni 2010: «Kongevegen som turveg»

Sogn avis 4. august 2010: «Dei hentar fram att Kongevegen»

Helg og Kvardag nr 4 2010 : «Pionerarbeid på Filefjell»

Avisa Valdres : «Vegvesenet kartlegg populær turveg»

Lærdal - den grønne kommunen oktober 2010: «Kongevegen: 8 mil med vandringsveg»

Helg og Kvardag nr. 6 2010: «Kongevegen over Filefjell kan bli ein turistattraksjon»

Vegen og vi, nr 11 2010: «Pakketur på historisk veg»

Radio

NRK Østlandssendingen: Nyhetene, 16. juni 2010

NRK Sogn og Fjordane: «Ein spesiell sommarjobb», august 2010

Nyheter på Kongevegprosjektet sin hjemmeside

(<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/kongevegenfilefjell>)

«Kongevegar med eigen logo». Lagt ut 28. juli 2010

«Sommarjobb i kongelege hjulspor». Lagt ut 3. august 2010

«Frå Baskerland til Filefjell». Lagt ut 25. august 2010

9.2 Samarbeidsavtalen

Forprosjekt, Kongevegen Lærdal – Vang

SAMARBEIDSAVTALE

Samarbeidsavtale vedrørende gjennomføring av forprosjekt for Kongevegen Lærdal – Vang, mellom Statens Vegvesen (SVV), Oppland fylkeskommune (OFK), Sogn og Fjordane fylkeskommune (SFFK), Lærdal kommune, Vang kommune, Valdres natur og kulturpark.

1. Bakgrunn

Det har i ca et år vært jobbet med å få samlet aktører for å se på interesse i å etablere et forprosjekt. I region vest var det et planleggingsmøte høsten 2008, og Sogn og Fjordane fylkeskommune tok initiativ til eit første felles planleggingsmøte i Lærdal 02.06.09 der det vart sett ned ei arbeidsgruppe som fekk i oppdrag å lage eit utkast til eit mogeleg forprosjekt. Arbeidet har vært koordinert av Liv Marit Rui (SVV Vegdirektoratet), i samarbeid med Espen Finstad (OFK) og Jan Adriansen (SVV-region vest). Relevante parter ønsker at en skal etablere et forprosjekt, slik prosjektplanen beskriver.

2. Forprosjekt

Det skal nå gjennomføres et forprosjekt hvor mandatet er å avklare og rapportere konkret hva istandssetting og tilrettelegging av Kongevegen over Filefjell fra Lærdal i Sogn til Vang i Oppland vil bety av muligheter og utfordringer, slik prosjektbeskrivelsen redegjør for.

3. Samarbeidsavtalens formål og varighet

Formålet med samarbeidsavtalen er å legge grunnlaget for et konstruktivt og positivt samarbeid om gjennomføringen av forprosjektet, slik det er beskrevet i prosjektets planer. Prosjektet har mange parter. Partene har ulike roller og ansvarsområder. Alle partene har stor vilje til å håndtere dette på en smidig, respektfull og konfliktfri måte. Skulle uenighet oppstå, forplikter alle parter seg så langt som mulig til å finne konsensusløsninger. Uenighet om forståelse av oppdraget og større avvik fra planene forelegges styringsgruppa ved behov. Avtalen gjelder til forprosjektet er ferdig, hvilket etter prosjektplanen er 31.12.2010.

4. Avtalepartene; roller og ansvarsområder

Vang kommune (LK):

Relevant samfunnsaktørrolle:

Vang kommune er planmyndighet etter plan- og bygningslova for det aktuelle området. Kommunen arbeider aktivt for en helhetlig og framtidsrettet politikk for bruk og forvaltning, bruks – og verneinteresser. Et sentralt mål for kommunen er næringsutvikling hvor en fremmer lokale fortrinn innen natur og kulturarven. Tyinkrysset i Vang er en av kommunens store reiselivsdestinasjoner.

Relevant rolle i prosjektet:

Vang kommune vil ha ansvar for å gjennomføre de arealplanprosesser som kan være relevante for gjennomføringen av prosjektet, blant annet å få regulert en trasé til gjennomgående turvei, hvor en vektlegger primært å følge den gamle kongeveien. Dette blir viktig i det pågående arbeidet med reguleringsplan for E16. Videre vil kommunen bistå med kompetanse og lokalkunnskap ved kartlegging og datainnsamling for det aktuelle området. Som vertskommune vil Vang kommune ta del i arbeidet med å skape gode samhandlingsarenaer mellom lokal næringsvirksomhet, offentlig forvaltning, undervisning og andre formidlingstiltak.

Valdre Natur og kulturpark (NR):

Relevant samfunnsaktørrolle:

Valdres Natur og kulturpark er fellessatsing i hele Valdres. Valdres Natur og kulturpark skal bidra til å videreutvikle næringspotensialet knyttet til natur- og kultur i regionen. Valdres Natur og kulturpark er del av Opplandspiloten i Verdiskapingsprogrammet på kulturminner og har i den sammenheng prioritert satsing på gamle veger generelt og Tyinkrysset/Filefjellet spesielt.

Relevant rolle i prosjektet:

Valdres Natur- og kulturparks utgangspunkt for utvikling er bl.a. regionens egenart og satsing på lokale fortrinn. Regional samhandling er prioritert, og det er et mål å bidra til kompetansebygging innen relevante fagområder.

Oppland fylkeskommune (OFK)

Relevant samfunnsaktørrolle:

Er ledende aktør for regional utvikling i Oppland og ansvarlig for strategisk planlegging i fylket. Fylkeskommunen har det politiske ansvaret for hele bredden i det regionale samordnings- og utviklingsarbeidet. Utviklingsarbeidet dekker i prinsippet alle næringer og sektorer av betydning for samfunnsutviklingen i fylket, og skjer i samarbeid med kommuner, næringsliv, regionale kompetansemiljøer m.v. Oppland fylkeskommunene er regional kulturminnemyndighet med forvaltningsoppgaver etter kulturminneloven. I tillegg har OFK oppfølgingsansvar for de konsoliderte musea i fylket og bevilger driftstilskudd. Oppland fylkeskommune leder og medfinansierer Opplandspiloten i Verdiskapningsprogrammet på kulturminneområdet der Valdres Natur og kulturpark (og Nasjonalparkriktet) er geografiske innsatsområder.

Relevant rolle i prosjektet:

OFK har vært med å initiere prosjektet og har hatt en aktiv rolle i interimfasen av prosjektet. OFK har gjennomført mye arbeid med kartlegging av veihistorie og kulturminner på Opplandssiden og ser på arbeidet i sammenheng med vårt arbeid med skilt og skjøtsel i området rundt Tyinkrysset. Fylkeskommunene ser stort potensial i at Kongeveien over Filefjell kan bli en flott og helhetlig istandsatt og tilrettelagt strekning. Satsingen kan knyttes til blant annet lærings- og utviklingsarena, skole/utdanning, oppsyn/veiledning, kulturminner, museer og næringsliv/reiseliv. OFK har oppgave som kulturminnemyndighet med hovedansvar for kulturminnevernet i fylket.

Lærdal kommune (LK)

Relevant samfunnsaktørrolle:

Lærdal kommune er planmyndighet og kulturminnemyndighet etter plan- og bygningslova for det aktuelle området.

Lærdal har til alle tider vore eit knutepunkt mellom aust og vest, og er difor rik på veghistorie. Kommunen har fleire historiske vegstrekningar, frå dei eldste ridevegar til nyleg nedlagt E 16. Med ny E16 vil det til dømes bli 5 parallelle trasear i området Maristova:

Allfarvegen/ridevegen/postvegen, Kongevegen (1790), Den Bergenske Hovedvei (1840-50), ny strekning 1906-10 (i all hovudsak som dagens E16) og ny E16. Bruk og vern av historiske

vegar er difor på dagsorden i den kommunale forvaltninga, og kommunen skal også i framtida legge til rette for bruk.

Relevant rolle i prosjektet:

Lærdal kommune har ansvar for å gjennomføre arealplanprosessar som er relevante for gjennomføringa av prosjektet. I samband med ny E 16 skal det i næraste framtid til dømes utarbeidast nye planar for strekninga Tønjum-Ljøsne. Kommunen har og vore aktive i planlegginga av ny E16 Borlaug-Brusestølen, og har saman med Statens vegvesen fått regulert dei historiske vegstrekningane til tur- og sykkelvegar i området.

Kommunen skal legge til rette for samarbeid mellom ulike aktørar for å sikre bruk og vern av dei historiske vegane. Det er alt gjort eit stort arbeid med rydding og skilting, både av frivillige, av Aurland og Lærdal reiselivslag og av kommunen. Me har og eit godt samarbeid med Statens vegvesen, både når det gjeld profilering og restaurering av vegstykke, og det vert årleg nytta betydelege ressursar frå Statens vegvesen og Lærdal kommune på dei gamle veganlegga i Lærdal. Til dømes har Lærdal kommune ein "husmannen", som er oppsynsmann på dei historiske vegane og driv ulike skjøtselstiltak. Han har 30% stilling i kommunen til dette føremålet, og tek ut det meste av timane sine i sommarhalvåret. Dette er eit viktig tiltak for å sikre tilrettelegging for bruk også i framtida.

Sogn og Fjordane fylkeskommune (SFFK)

Relevant samfunnsaktørrolle

Er leiande aktør for regional utvikling i Sogn og Fjordane og ansvarleg for strategisk planlegging av samfunnsutviklinga i fylket. Som regionale utviklingsaktør har fylkeskommunen eit særskilt ansvar for å prioritere samarbeid retta mot det kommunale nivået og det regionale statlege nivået. Som regional utviklingsaktør på kulturminnefeltet har Sogn og Fjordane fylkeskommune forvaltningsansvar etter kulturminnelova. Ein viktig del av dette ansvaret er å ivareta og utvikle verdiane knytt til kulturminne og kulturmiljø. I fylkeskommunen sin kulturstrategi er ei av målsetjingane å auke kunnskapen om kulturarven som utviklingsressurs. Eit av resultatmåla er å skape entusiasme og oppslutnad om kultur og kulturmiljø. Ein måte å gjere dette på er å synleggjere og legge til rette kulturminne og kulturmiljø for eit bredt publikum. "Kultur som drivkraft for folkehelse" er eit av dei prioriterte satsingsområda i fylkeskommunen sin kulturstrategi. Ein av strategiane er å legge til rette for anlegg og område som fremjar fysisk aktivitet og folkehelse, m.a. gjennom å

initiere aktivitet som fremjar eit aktivt friluftsliv. I fylkesdelplan for idrett, friluftsliv, fysisk aktivitet og folkehelse er eit av måla å sikre meir areal og utvikle fleire og betre anlegg for friluftsliv. Kulturhistorie er vurdert til å vere med på å auke verdien av eit område i friluftssamanheng

Relevant rolle i prosjektet:

Sogn og Fjordane fylkeskommune tok på eit tidleg tidspunkt kontakt med aktuelle interesserte samarbeidspartar for eit konstituerande møte med val av prosjektgruppe for Kongevegen. Initiativet til desse tilege møta var bygt på svært positive erfaringar frå samarbeid med Lærdal kommune og Statens Vegvesen omkring reguleringsplan for RV16 Borlaug – Brusestølen. Gjennom denne planen vart det gjort eit godt grunnlag for å gjere Kongevegen tilgjengeleg som kulturminne, som kjelde for oppleving, grunnlag for næringsutvikling og tilrettelegging for eit aktivt friluftsliv. Ei tilrettelegging av Kongevegen frå Lærdal til Vang, kan verte eit godt døme på dei moglegheitene kulturarven har som ein viktig ressurs i arbeidet med folkehelse spørsmål og lokal samfunnsutvikling.

Statens vegvesen (SVV)

SVV har vært med å initiere prosjektet og har hatt aktiv rolle i interimsfasen av prosjektet. SVV har gjennomført mye arbeid med kartlegging av veihistorie, blant annet i arbeidet med Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Deler av kongeveien over Filefjell inngår i verneplanen. I tillegg har Region Vest i forbindelse med arbeidet med KU og reguleringsplan for ny E16 fra Borlaug til Brusestølen, både registrert den gamle kongeveien og lagt til rette for at den kan brukes som en sammenhengende turveg på hele strekningen.

Visjon	
	Bruke Kongeveien til å etablere en sammenhengende turveg og/eller sykkelvei fra Lærdal til Vang. Veien skal inngå i reiselivssatsingen på begge sider av fjellet, samtidig som en får dokumentert, tilrettelagt, bevart og vedlikeholdt et veihistorisk kulturminne av nasjonal verdi. Bruk av veien skal fremme fysisk aktivitet ved istandsetting og bruk av kulturarven. Deler av strekningen skal være tilgjengelig for rullestolbrukere.

Målbeskrivelser:

Resultatmål	Det direkte resultatet av prosjektet.
Det overordna målet	Gjennomarbeidet faglig vurdering av prosjektideens realisme og potensial. Se effektmålene.
RM 1	Kartlegging av hvordan hele strekningen er i dag, og hvilke strekninger det er behov for å gjøre noe med. I denne prosessen kreves bred involvering,

	ikke minst lokale ressursmiljøer, grunneiere, reiselivet osv. Det vil være behov for ulike tiltak på ulike strekninger, og dette må identifiseres i kartleggingen. Problemstillinger skissert i eget notat.
RM 2	Utarbeider forslag til felles mal vedr. bredde, skilt, informasjonsmateriell, digitalt fortalt, kulturminneløype, kvalitet. etc
RM 3	Forslag til gjennomføring, ansvar og organisering av et evt. hovedprosjekt.
RM 4	Sette opp budsjett og en fremdrifts- og finansieringsplan for de ulike tiltakene
RM 5	Kartlegge ulike aktørers interesse og beskrive aktuelle ideer for fremtidig bruk av veien (folkehelse, kommuner, friluftsliv, osv, næringsaktørens interesse, frivillige organisasjoner, osv) (mulige arbeidsgrupper)
RM 6	Overordnet kartlegging og beskrive av kulturminner og attraksjoner langs veien
RM 7	Bruke Kongeveiprojektet over Filefjell til å teste ut Sveitsisk metodikk for kartfesting av veihistorie på del av stekningen fra Lærdal til Vang.

5. Prosjekteier, prosjektansvar og prosjektledelse

Prosjekteier (PE). Partene i styringsgruppen.

Prosjektansvaret (PA): Styringsgruppe:

Leder: Oddvin Ylvisaker, Statens vegvesen

Dagfinn Claudius, fylkeskonservator i Oppland

Ingebjørg Erikstad, fylkesdirektør i Sogn og fjordane

Katharina Sparstad, representant fra Valdres (kommunen og Valdres Natur og kulturpark)

Bent A. Grytten, rådmann i Lærdal kommune

Prosjektleder (PL): Prosjektgruppe:

Leder: Tine Eikehaug

Liv Marit Rui

Jan Adriansen

Magnhild Apeland/Espen Finstad

Cathrine Thorstensen

Knut Åland

Jan Børre Jansen

Jon Eggen

Kåre Hovland

6. Budsjett/økonomi:

Styringsgruppa har overordnet ansvar for budsjett og finansiering, jf. postene i prosjektplanen.

Prosjektleder har overordnet rapporteringsansvar på all økonomien i prosjektet. All finansiering skal brukes inn mot avtale oppgaver, slik de er beskrevet i prosjektplanene. Eventuelle større endringer eller forslag til omdisponeringer skal legges frem for styringsgruppa.

7. Helse, miljø og sikkerhet (HMS):

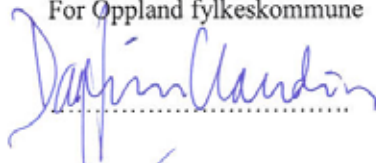
HMS plan skal utarbeides som en del av feltgjennomføringen. Ansvar prosjektleder.

8. Informasjon, formidling og media

Prosjektleder utarbeider en egen *Informasjons- formidlings- og medieplan*. Denne skal behandles og godkjennes i styringsgruppa. Avtaler og kontakt med media skal kanaliseres via prosjektleder, som presseansvarlig. Det tas da avgjørelse på hvem i prosjektet som skal uttale seg.

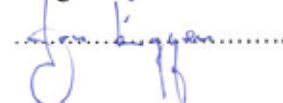
dato 08.03.10

For Oppland fylkeskommune



dato 29/4-10

Vang kommune



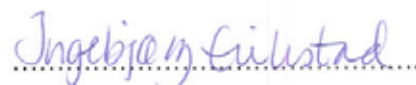
dato 4/3-10

Valdres Natur og kulturpark



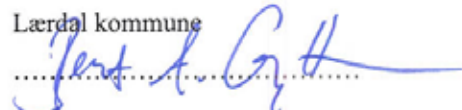
dato 27.1.2010

Sogn og Fjordane fylkeskommune



dato 4/5-10

Lærdal kommune



dato 20.01.2010

For Statens vegvesen





Vegviser ved Maristuen. (Foto Jan Adriansen)



Statens vegvesen