



KULTURHISTORISK  
MUSEUM  
UNIVERSITETET I OSLO  
FORNMINNESEKSJONEN

Postboks 6762,  
St. Olavs Plass  
0130 Oslo

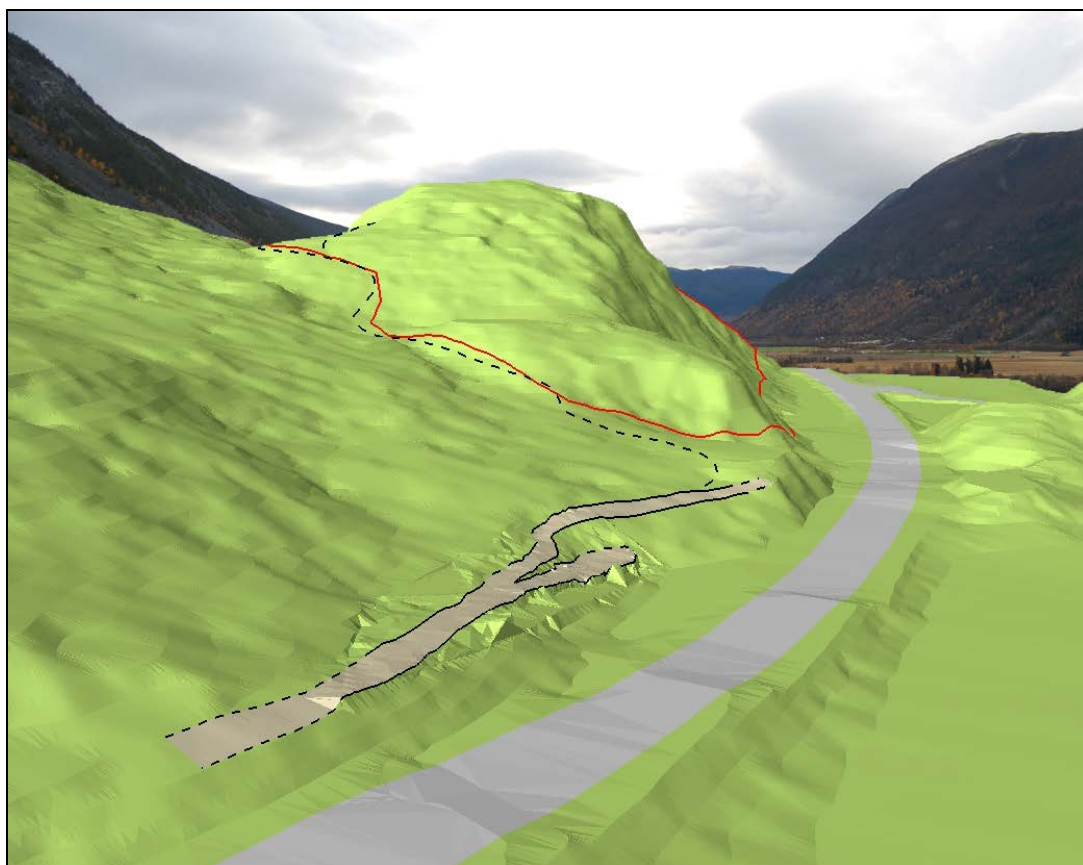
# RAPPORT

## ARKEOLOGISK UTGRAVNING

**KONGEVEIEN**

JØRONSTAD, 269/9, 12,  
SEL, OPPLAND

INGAR M. GUNDERSEN



Oslo 2011



**KULTURHISTORISK  
MUSEUM  
UNIVERSITETET  
I OSLO**

Gårds-/ bruksnavn Jøronstad	G.nr./ b.nr. 269/9, 12
Kommune Sel	Fylke Oppland
Saksnavn E6/Fv438	Kulturminnetype Veifar
Saksnummer (arkivnr. Kulturhistorisk museum) 10/9953	Tiltakskode/ prosjektkode 220109
Eier/ bruker, adresse	Tiltakshaver Statens Vegvesen Region øst
Tidsrom for utgravning 11. – 15. oktober 2010	M 711-kart/ UTM-koordinater/ Kartdatum WGS84 UTM Sone 33, N: 6869765, Ø: 0207283
ØK-kart BW090-5-4	ØK-koordinater NGO1948 Gauss-K. Akse 3 Lengde: -0067589.59 Bredde: 0429238.49
A-nr. 2010/307	C-nr. 57630
ID-nr (Askeladden) 137116	Negativnr. (Kulturhistorisk museum) Cf.34367
Rapport ved: Ingar M. Gundersen	Dato: 08.12.2011
Saksbehandler: Jan Henning Larsen	Prosjektleder: Jan Henning Larsen

## **SAMMENDRAG**

I forbindelse med forslag til reguleringsplan for E6 kryss med Fv438 i Nord-Sel, gjennomførte Oppland fylkeskommune arkeologiske registreringer i april 2010. Det ble da registrert et veifar (137116), som lå i tilknytning til både Kongeveien og bygdeborgen på Steinberget (3660). Tiltaket var også i konflikt med vernegrensen for bygdeborgen. Det ble deretter gjennomført arkeologiske undersøkelser av veifaret og Kongeveien i oktober 2010.

De arkeologiske undersøkelsene tok til med sikte på å avklare forholdet mellom Kongeveien og veifaret, og dermed angi en nærmere datering av veifarets alder. Det var også av betydning å belyse eventuelle eldre veianlegg under Kongeveien. Undersøkellesområdet var begrenset til arealet som omfattes av planlagt utvidelse av E6 ved avkjøringen til Fv438, hvor Kongeveien delvis går parallelt med veifar 137116, før disse smelter sammen. Undersøkellesområdet ble dokumentert i sin helhet ved digital innmåling, og utarbeiding av en digital 3D-modell av begge veianleggene. Det ble også gjort søk med metalldetektor, for å påvise gjenstandsfunn som kunne belyse alderen på disse. Et snitt ble deretter anlagt med gravemaskin for å belyse relasjonen mellom Kongeveien og veifaret. Et parti av Kongeveien ble også flategravd, for å dokumentere veianleggets oppbygning.

De arkeologiske undersøkelsene påviste imidlertid at begge veianleggene er å forstå som samme konstruksjon innenfor undersøkelsesområdet, ved at Kongeveien har blitt anlagt med et øvre og et nedre løp. Dette kan skyldes steinras, hvorpå Kongeveien har blitt flyttet noe høyere opp i terrenget etter at det nedre løpet ble ødelagt. Veifar 137116 ligger slik sett noe lenger sørøst enn tidligere antatt, og veifarets relasjon til Kongeveien kunne dermed ikke med sikkerhet belyses innenfor undersøkelsesområdet. En kullprøve fra gammel markoverflate under kongeveiens øvre løp ga radiologisk datering til 1450-1485 e. Kr. Det kunne dermed ikke påvises førreformatorisk bruk av veifaret. Det ble heller ikke gjort funn av gjenstander eller strukturer/konstruksjonsdetaljer som indikerer bruk i førreformatorisk tid.

## INNHOOLD

<b>1. BAKGRUNN FOR UNDERSØKELSEN .....</b>	<b>2</b>
<b>2. DELTAGERE, TIDSRUM .....</b>	<b>4</b>
<b>3. LANDSKAPET - FUNN OG FORNMINNER .....</b>	<b>4</b>
3.1 Landskapsbeskrivelse.....	4
3.2 Planområdet.....	7
3.3 Kulturlandskapet og tidligere undersøkelser .....	7
<b>4. UTGRAVNINGEN.....</b>	<b>8</b>
4.1 Problemstillinger – prioriteringer .....	8
4.2 Utgravningsmetode .....	9
4.3 Utgravningens forløp .....	10
4.4 Kildekritiske forhold.....	11
4.5 Utgravningen.....	11
4.5.1 Stratigrafiske forhold.....	12
4.5.2 Kongeveiens oppbygning og relasjonen til veifar 137116 .....	12
4.5.3 Funnmaterialet.....	15
4.5.4 Naturvitenskapelige prøver og analyser .....	16
4.5.5 Datering.....	16
<b>5. KONKLUSJON.....</b>	<b>17</b>
<b>6. LITTERATUR .....</b>	<b>17</b>
<b>7. VEDLEGG .....</b>	<b>19</b>
7.1 Kullprøver .....	19
7.2 Fotoliste.....	19
7.3 Dateringsrapport fra Laboratoriet for radiologisk datering .....	22
7.4 Tilveksttekst.....	23
7.5 Tegninger .....	24
7.6 Kart .....	26

## **JØRONSTAD, 269/9, 12, SEL KOMMUNE, OPPLAND FYLKE**

### **INGAR M. GUNDERSEN**

#### **1. BAKGRUNN FOR UNDERSØKELSEN**

Følgende redegjørelse gjengis i forkortet versjon fra prosjektplanen (Larsen 2010):

I brev av 7. juli 2010 oversendte Oppland fylkeskommune forslag til reguleringsplan for E6 kryss med Fv438 i Nord-Sel til Riksantikvaren for behandling av dispensasjon fra lov om kulturminner av 9. juni 1978, § 8, 4. ledd.

Formålet med planen er bedre trafikksikkerheten og øke trafikkavviklingen i krysset mellom E6 og Fv438 ved Jøronstad. Planen innebærer utvidelse av dagens kryss, med opparbeiding av forbikjøringsfelt.

Planområdet er i konflikt med to partier av sti/veifar 137116 opp til bygdeborgen 3660, og kommer teknisk sett innenfor sikringssonen til bygdeborgen; foten av bergformasjonen som bygdeborgen ligger på. Tiltaket er også i konflikt med den gamle Kongeveien som ikke er registrert som automatisk fredet.

Sti/veifar 137116 ble registrert i 1970, men har ikke vært kartfestet eller lagt inn i Askeladden. Stien og Kongevegen ble registrert og innmålt og bygdeborgen kontrollregistrert i forbindelse med reguleringsplan for E6-kryss med Fv438 i Nord-Sel.

E6 går i dag nesten kant i kant med foten av berget. Utvidelse av E6 vil medføre skjæringer noe nærmere foten av berget enn dagens vei, men vil ikke etter fylkeskommunens mening ha betydning for selve bygdeborgen eller bergknausen den ligger på.

Reguleringsplanen medfører at Kongeveien og starten av stien fra Kongeveien blir fjernet i tillegg til et mindre parti av den der den gjør en sving ned. Planforslaget innebærer forbikjøringsfelt, og veiutbedringen vil gjøre det umulig å tilrettelegge adkomst herfra for allmennheten.

Oppland fylkeskommune legger vekt på at bygdeborgen med stien opp og Kongeveien nedenfor utgjør et verdifullt kulturmiljø med stor tidsdybde. På sørsiden av Lågen ligger Nord-Sel med eldre gårdsmiljøer som Romundgard, med bosetningsfunn fra jernalder og middelalder. Fylkeskommunen antar at bygdeborgen har hatt tilknytning til den eldre bosetningen på sørsiden av Lågen. I dag er E6 den viktigste barrieren mellom bygdeborgen og øvrig kulturmiljø på Nord-Sel. Fylkeskommunen finner det beklagelig at det fine partiet av kongevegen ikke kan tas vare på i planen.

Borgen blir ikke berørt av tiltaket. Kongevegen og stien gir et sjeldent inntrykk av kontinuitet og tidsdybde når det gjelder ferdsel. Den opprinnelige adkomsten til bygdeborgen blir nesten utilgjengelig. Fra et kulturminnefaglig ståsted er det altså svært uheldige konsekvenser av tiltaket. Statens vegvesen mener planen har stor betydning for trafikksikkerheten.

Oppland fylkeskommune konkluderte i brevet av 7. juli 2010 ut fra samlet vurdering å anbefale at det gis dispensasjon fra kulturminneloven for to partier av sti/veifar 137116 og for tiltak innenfor sikringssonen til bygdeborgen 3660 i sydøst. Fylkeskommunen ønsker avbøtende tiltak ved tilrettelegging for adkomst, parkering og informasjonstavle. Det bør fortsatt være mulig å ta seg fram på den opprinnelige stien nordvest for borgen. Fylkeskommunen anbefaler også at det settes vilkår om arkeologisk undersøkelse av sti 137116.

Kulturhistorisk museum mente i brev av 4. august 2010 at ut fra en kulturvernmessig vurdering er tiltaket svært uheldig, men så ingen annen løsning enn dispensasjon med vilkår om arkeologisk undersøkelse som også må omfatte deler av Kongeveien. Museet mener denne må anses som automatisk fredet.

Riksantikvaren ga i brev av 5. august til Oppland fylkeskommune dispensasjon fra kulturminneloven for tiltaket. Planen ble vedtatt av Sel kommune 30. august, og fylkeskommunen meldte i brev av 10. september at tiltakshaver ønsket utgravningen gjennomført så snart klagefristen på planen var utløpt.



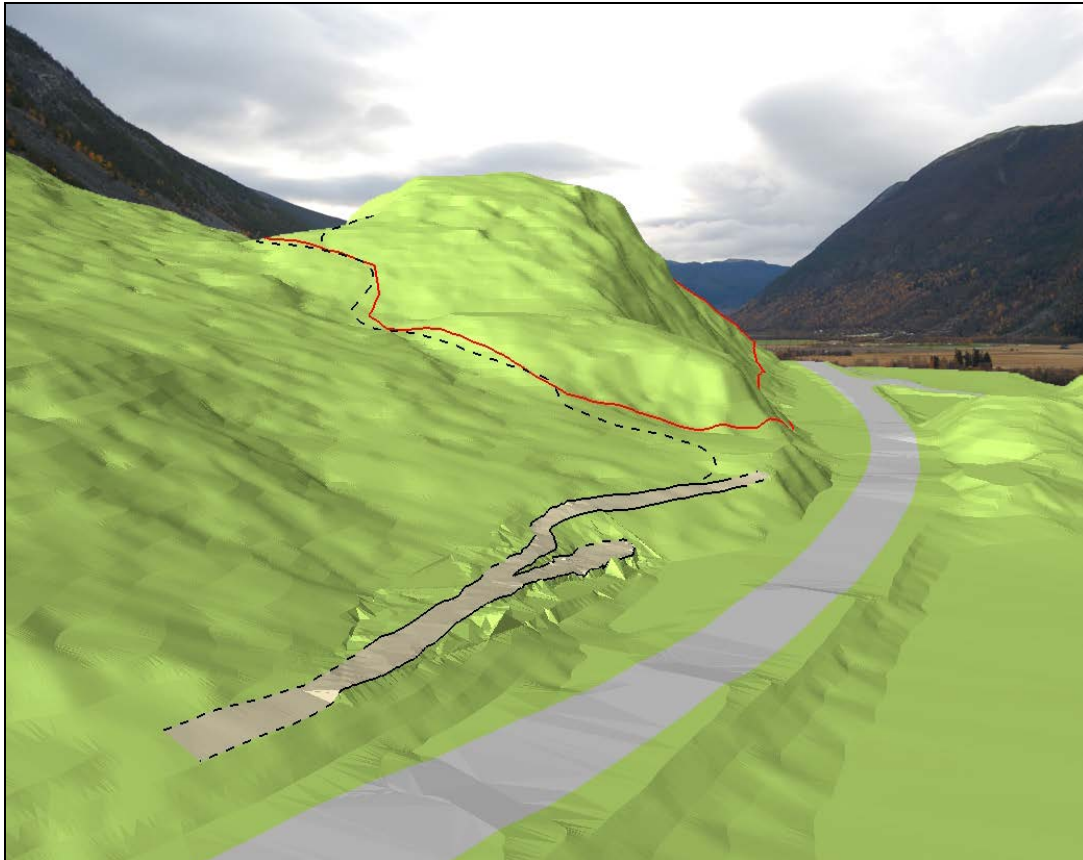
**Figur 1: Metallsøker Rune Høyby i virksomhet på Kongeveien. Foto: Ingar M. Gundersen (Cf.34367:1).**

## 2. DELTAGERE, TIDSRØM

Den arkeologiske undersøkelsen av Kongeveien og veifar/sti 137116 ble utført av feltleder Ingar M. Gundersen og feltassistent Åsa Celius i løpet av en uke i perioden 11. – 15. oktober 2010. GIS-konsulent fra KHM, Turid Brox Nilsen, deltok 12. – 13. oktober. Det ble totalt benyttet 12 dagsverk i felt. Rune Høyby og Steinar Hofseth gikk over feltet med metallsøkere 12. oktober.

Gravemaskinfører Johannes Myrum deltok i kortere perioder 12. – 14. oktober.

Saksbehandler Odd Kr. Sandvoll fra Statens Vegvesen kom på befarings 13. oktober.



Figur 2: Digital 3D-modell av undersøkelsesområdet sett mot sørøst i retning Otta. Den stiplede linjen markerer stien opp mot bygdeborgen på Steinberget, mens den røde linjen markerer bygdeborgens vernesone. Veien til høyre for feltet er dagens E6. Utarbeidet av Turid B. Nilsen, KHM.

## 3. LANDSKAPET - FUNN OG FORNMINNER

### 3.1 LANDSKAPSBESKRIVELSE

Nord-Sel ligger i Sel kommune helt nord i Gudbrandsdalen ved overgangen mot Dovre. Hovedferdselsåren fra Østlandet til Trøndelag har i uminnelige tider gått gjennom området, hvorpå både Kongeveien og E6 i dag går parallelt langsmed Lågens nordlige bredder. Landskapet i Nord-Sel preges av bratte fjellskråninger som strekker seg helt opp mot snaufjellet, og som omkranser en lang og flat dalbunn som Lågen

renner gjennom videre nedover Gudbrandsdalen og Otta i sør. Dalen strekker seg også videre mot Dombås i nord og Vågå i vest. De bråtte skråningene skaper adskillig skyggeeffekt over store deler av området i sør, hvorpå mesteparten av bebyggelsen er plassert i de nordlige og vestlige delene.

Planområdet ligger i nedkant av en sørhellende fjellskråning, som skråner bratt oppover mot snaufjellet i nord, hvorpå planområdet er plassert helt i bunn av skråningen der hvor denne flater ut inntil elveleiet. Mesteparten av skråningen domineres av steinur med tidvis enorme rasblokker. Noe av fjellskråningen er bevokst med tett blandingsskog med lite undervegetasjon, spesielt i de nedre delene langsmed E6.

Mer spesifikt ligger planområdet inntil Steinbergets vestre side, som er et mindre bergparti i bunn av skråningen. På Steinberget er bygdeborg 3660 lokalisert. Fra bygdeborgen har man utsyn over store deler av dalen i sør og vest (Figur 3). Man har også delvis utsikt over planområdet i nordvest, men dette sperres til en viss grad av vegetasjon og steinur. Mens man har god visuell kontroll over gårdsbrukene i vest og veistrekningen i sør, er med andre ord utsikten noe begrenset i forhold til ferdselsåren i retning Dovre i nordvest.

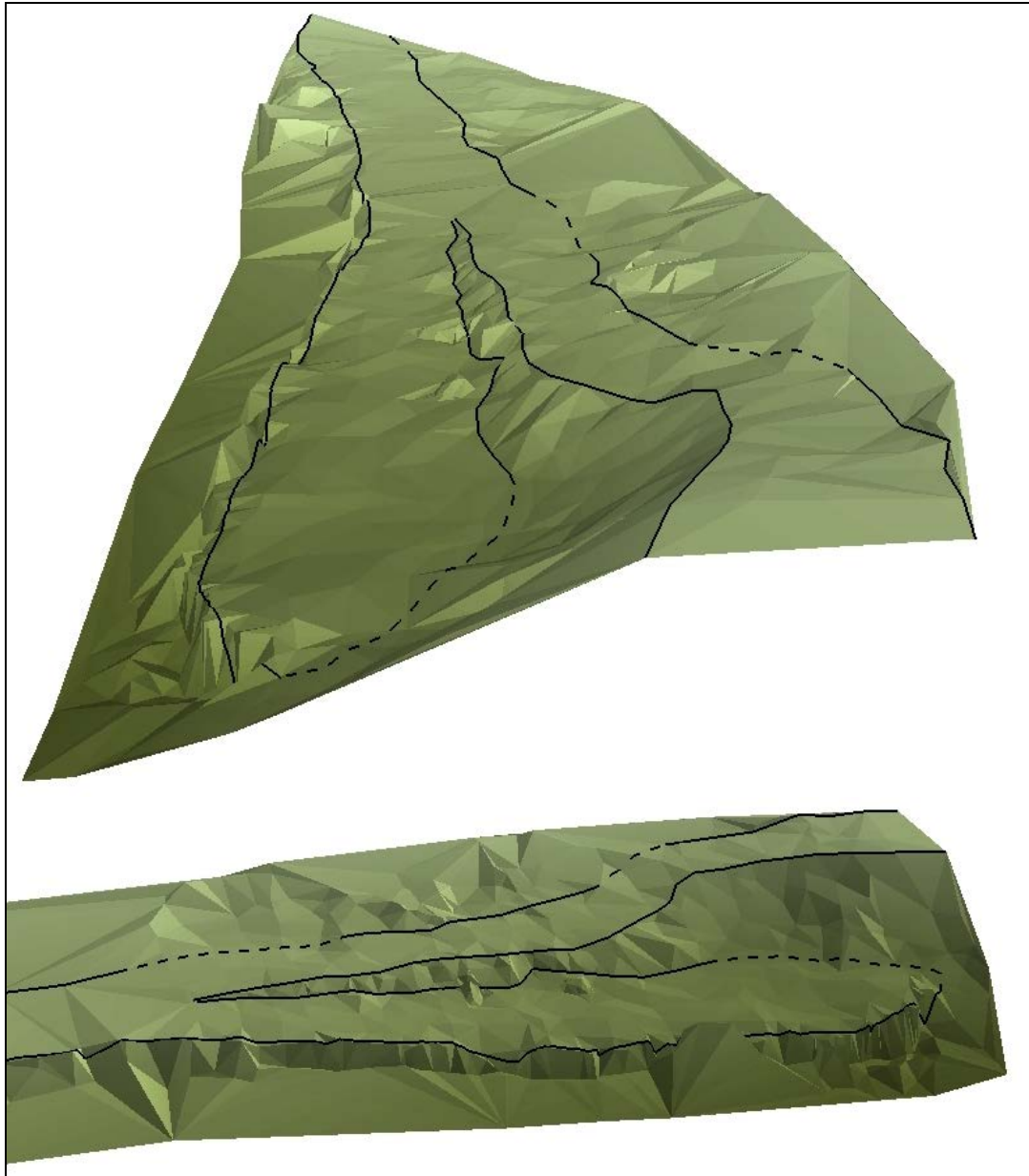


**Figur 3: Utsikt mot vest-sørvest sett fra bygdeborgen på Steinberget. Dalføret bak til høyre i bildet fortsetter i retning Vågå. Til venstre i bildets forkant, på motsatt side av Lågen, ses middelaldergården Jørnstad. Foto: Ingar M. Gundersen (Cf.34367:4).**

Langsmed foten av Steinberget går en sti som strekker seg fra steinura i øst og krummer seg rundt bergets nordlige og vestlige sider. Stien er bygd opp/fundamentert på Steinbergets vestre side, og er forbundet med bygdeborgen via en mindre avstikker opp til borgplataet. Fra Steinbergets vestre side går den videre nedover mot Kongeveien i sørvest. Partiet fra bygdeborgen og ned mot Kongeveien er av Oppland fylkeskommune registrert som steinsatt/oppmurt sti 137116, og automatisk fredet

grunnet tilknytningen til bygdeborgen. Stien er tolket å gå helt ned til undersøkelsesområdet, hvor den virket særs godt oppbygd og bred.

Ifølge registreringsrapporten (Hildre 2010) er Kongeveien, eller *Den Trondhiemske Kongeveg*, bygd som kjørevei i perioden 1762 – 1770. Kongeveien ligger i stor grad intakt i denne delen av Sel, hvor den strekker seg gjennom Gudbrandsdalen og videre oppover Dovre og Dombås i nord. I Nord-Sel går den langsmed E6 i nord, men brytes brått ved Steinbergets sørvestre side. Kongeveien fortsetter imidlertid på Steinbergets sørside, og ser ut til å ha blitt delvis fjernet ved anleggelsen av E6.



**Figur 4: Digital 3D-modellering av undersøkelsesområdet, sett mot nordvest (øverst) og øst-nordøst (nederst). Illustrasjonen viser hvordan det nedre veiløpet brått brytes av inntil skråningen, til tross for at den er solid fundamentert, mens det øvre veiløpet fortsetter oppover den samme skråningen i retning Steinberget. Utarbeidet av Turid B. Nilsen, KHM.**



### 3.2 PLANOMRÅDET

Undersøkellesområdet ligger akkurat i skjæringspunktet mellom Kongeveien og det som tidligere er tolket som veifar 137116, umiddelbart øst for avkjørselen fra E6 til Fv438 og få meter nord for E6.

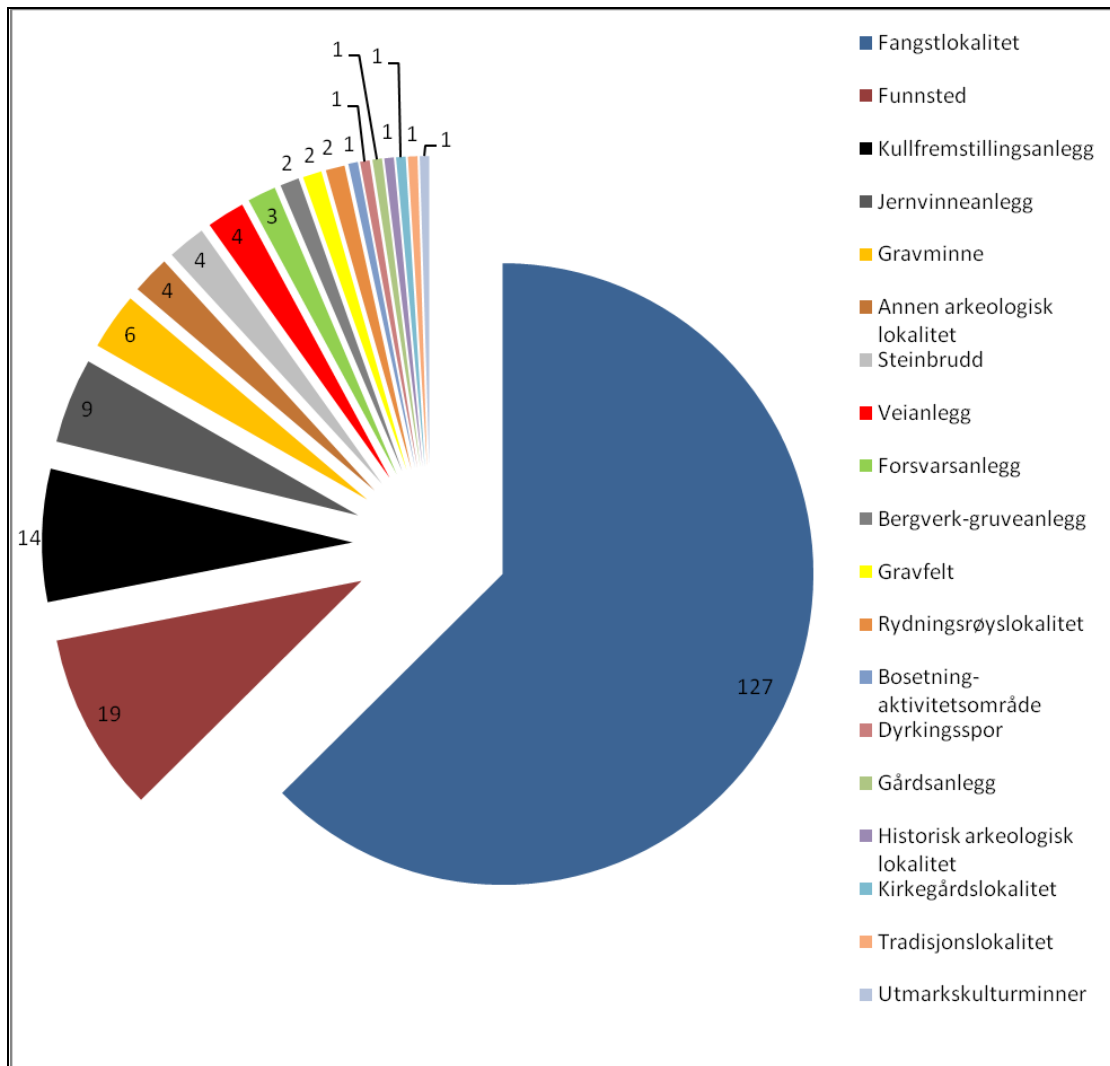
I planområdets østre ytterkant stiger terrenget opp mot Steinberget. Veifaret kommer her ned fra Steinberget og glir gradvis nedover terrenget mot Kongeveien, hvor de tilsynelatende smelter sammen. I registreringsrapporten er det forstått slik at det nedre veiløpet hører til Kongeveien, mens det øvre utgjør et eget veifar opp mot bygdeborgen (Hildre 2010). Kongeveien fortsetter videre mot nordvest i et langt strekk, men avsluttes i den østlige ytterkanten av planområdet. Kongeveien går her rett inn mot et mindre framspring i fjellskråningen, og brytes brått av når disse møtes. Rett ovenfor i den samme skråningen kommer veifar 137116 ned fra Steinberget (Figur 4). Planområdet ligger som en liten og avlang hylle i ellers skrånende terreng ned mot E6, og er sannsynligvis jevnet ut i forbindelse med anleggelsen av Kongeveien. Undersøkellesområdet har vært tett bevokst med blandingskog, men uten undervegetasjon.

### 3.3 KULTURLANDSKAPET OG TIDLIGERE UNDERSØKELSER

Som det fremgår av Figur 5 er det kjent en rekke ulike arkeologiske lokaliteter i Sel, men som i overveiende grad kan knyttes til utmarka. Dette gjelder spesielt fangstanlegg og kull- og jernfremstillingsplasser, samt enkelte kleberbrudd. Den lave andelen bosettingsspor i dyrket mark kan sannsynligvis tilskrives få registreringer grunnet få utbyggingstiltak, men funnsammensetning gjenspeiler likevel en markant utnyttelse av utmarksressursene i jernalder og middelalder. Det er imidlertid gjort lite forskning på disse periodene i denne delen av Gudbrandsdalen.

Ifølge prosjektplanen (Larsen 2010) er denne delen av Sel er kjent for sitt bygningsmiljø, slik som Romundgard nær det historiske tunet i kanten av et åpent kulturlandskap i Nord-Sel. Tunet på Romundgard består av en automatisk fredet og ni vedtaksfredete bygninger (89379). Her ligger også middelalderkirkegården 85164-2, som knytter seg opp mot det lokale kirkestedet (Sel kapell). Pilegrimsleden går like øst for lokaliteten.

Det er gjort få arkeologiske utgravninger i området. I 1998 ble det undersøkt en lokalitet (10308) nordøst for tunet på Romundgard. Dyrkningslaget var dekket av flommasser. Dateringene av dette laget er sannsynligvis også yngre jernalder/middelalder, ut fra gjenstandsfunn og C14-dateringer. I 2009 ble det foretatt utgravning av et boplass- og dyrkningslag på Romundgard knyttet til ny gang- og sykkelvei. Det automatisk fredete kulturminnet 122581 bestod av et dyrkningslag, strukturer og ardspor, beliggende under matjord og opp til 1 m med flomlag. Laget inneholdt noe ubrent bein og skjørbrante stein, samt enkelte jerngjenstander og slaggbiter og karakteriseres som typisk boplassavfall fra yngre jernalder/middelalder. Dateringene ble romertid og vikingtid (Johansson 2010). Beliggenheten tett ved tunet på Romundgard gjør det overveiende sannsynlig at lokaliteten kan knyttes til denne historiske gården. I 1995 ble det foretatt opprensing av masser i det gamle kleberbruddet i Åsåren. I 1975 ble det undersøkt rydningsrøyser knyttet til industrilegg på Sandbumoen. Endelig skal nevnes Arne Skjølvolds utgravning av gravrøys (fjellgrav) fra førromersk jernalder på Mysusetter i 1969.



**Figur 5: Arkeologiske lokaliteter registrert i Sel, i henhold til data fra kulturminnedatabasen Askeladden 18.11.2010.**

## 4. UTGRAVNINGEN

### 4.1 PROBLEMSTILLINGER – PRIORITERINGER

I prosjektplanen (Larsen 2010) ble følgende rammer lagt for undersøkelsen:

Den viktigste oppgaven ved en undersøkelse av denne typen blir å sikre data som kan gi en forståelse av veisystemenes kontekst og viktighet. Innen rammen av et utgravningsprosjekt blir det vanskelig å foreta registreringer utover den berørte lokaliteten, men slike blir viktige på sikt for å klarlegge hvilke spor som er bevart i fortsettelsen av veiene.

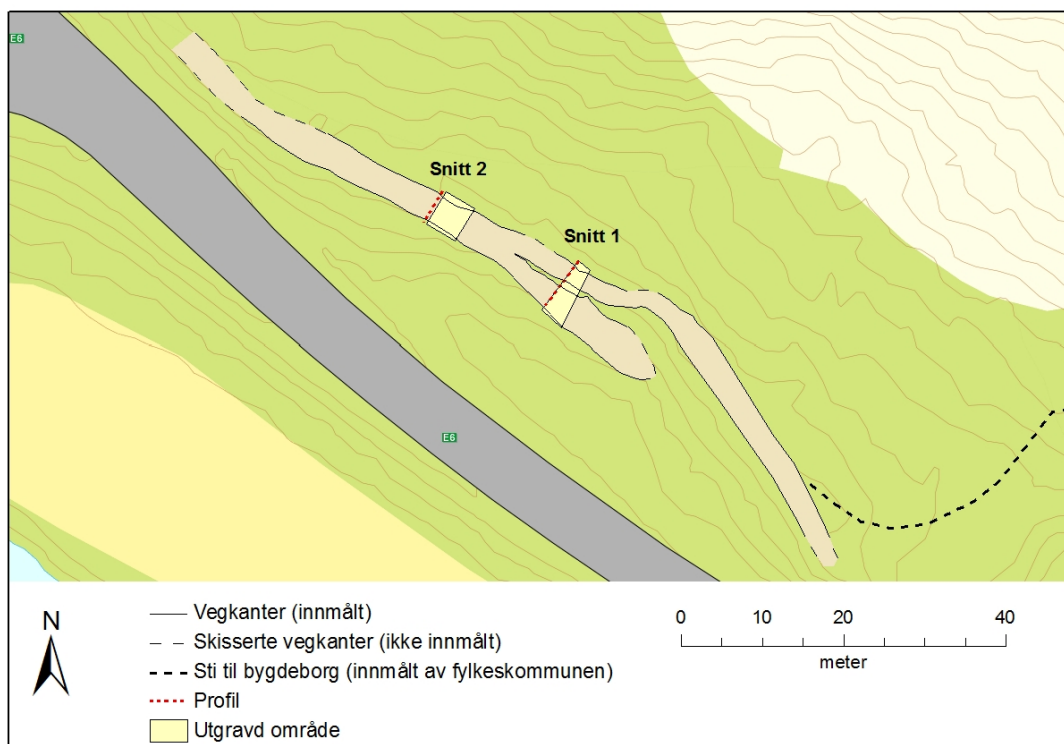
Innen rammene av prosjektet blir det viktigste problemet å sikre en tilfredsstillende dokumentasjon av kulturminnet. Dette gjøres ved rydding, fotografering og annen dokumentasjon, graving av snitt og innmåling av veibane og eventuelle funn.

Problemet knyttet til alder er sentralt og kan helst løses gjennom funn i selve traseen, særlig ved bruk av metallsøker. Det må legges vekt på å få frem stratigrafiske forhold mellom stien og kongeveien.

Som beskrevet over ble veifar 137116 under kulturminneregistreringen i april 2010 tolket som tilknyttet bygdeborgen på Steinberget (Hildre 2010). Veifaret ble dermed også forstått som eldre enn Kongeveien, og det ble hevdet at Kongeveien var blitt snevret inn der hvor disse to veiene møtes for å unngå skader på det eldre veifaret. En avgjørende målsetting var dermed å angi en nærmere datering av veifaret, for dermed å kunne sette den i en tydeligere relasjon til bygdeborgen. Det var dermed også et avgjørende kriterium å kunne påvise at veifaret faktisk var eldre enn Kongeveien, og ikke en yngre eller samtidig konstruksjon. Dette kunne best gjøres ved å anlegge et snitt der hvor de to veiene møtes og se på relasjonen disse i mellom. Det ville også være av betydning å samle inn metallfunn langsmed veipartiene, i håp om at noe av dette kunne la seg definere som førreformatorisk.

#### 4.2 UTGRAVNINGSMETODE

Undersøkelsen ble begrenset til et område hvor både veifar 137116 og Kongeveien gikk parallelt, og lå tett nok til at man kunne forvente stratigrafiske relasjoner mellom dem. Feltet ble først dokumentert ved hjelp av digital innmåling med totalstasjon, med sikte på å utarbeide en terrengmodell av veipartiene. Det måles da inn flere hundre georefererte nivelleringspunkter jevnt spredd over hele strukturen og terrenget rundt med totalstasjonen, og man vektlegger å måle inn punkter hvor strukturen har tydelige kurver, konstruksjonsdetaljer eller øvrige fysiske egenskaper som er av betydning for tolkningen. Dataene behandles deretter i ArcGis. Feltet ble deretter befart med metallsøker med sikte på å samle inn gjenstandsfunn som kunne indikere bruk i førreformatorisk tid. Slike funn ble imidlertid ikke gjort.



**Figur 6: Oversiktskart over undersøkelsesområdet med begge snittene målt inn. Kartgrunnlag: Statens kartverk. Tillatelsesnummer NE12000-150408SAS. Produsert 12.11.2010 av Turid Brox Nilsen, KHM.**

For å belyse forholdet mellom Kongeveien og veifar 137116 ble Snitt 1 anlagt i den østre delen av undersøkelsesområdet med gravemaskin gjennom begge anleggene (Figur 6). Profilen ble deretter dokumentert både ved tegning i 1:20 og ved fotografering. Snitt 2 ble anlagt gjennom Kongeveien i den vestre delen av undersøkelsesområdet, men ved at snittet først ble flategravd for å belyse Kongeveiens oppbygning i plan. Det var også ønskelig å se hvorvidt man kunne påvise eldre veifar under Kongeveien ved hjelp av flategraving. Svært steinrik undergrunn gjorde det svært vanskelig å belyse en slik problemstilling, men det lot seg imidlertid gjøre å få frem Kongeveiens strukturelle egenskaper. Partiet ble rensset fram for hånd og fotografert, før snittet ble fullført ned i steril undergrunn. Denne profilen ble også dokumentert ved både tegning i 1:20 og fotografering. Det ble tatt ut en kullprøve fra begge snittene.

Øvrige partier av veifar 137116 ble kun visuelt befart, med sikte på å påvise konstruksjonselementer som kunne forklare relasjonen til bygdeborg 3660 eller ytterligere utdype anleggets tilknytning til Kongeveien. Dette viste seg å bli avgjørende for tolkningen av veifaret.



**Figur 7:** Kongeveien sett mot nord fra E6, med avkjørselen til Fv438 til venstre i bildet. Undersøkelsesområdet ligger til høyre for bildet. Foto: Ingar M. Gundersen (Cf.34367:17-18).

#### 4.3 UTGRAVNINGENS FORLØP

Prosjektets første dag gikk i all hovedsak med til transport fra Oslo til Sel. En befaring på lokaliteten ble gjennomført mot slutten av dagen. Den andre dagen gikk med til søk med metallsøker langsmed strekningen og digital oppmåling av veifarene. Etter lunsj ble det påbegynt maskinell snitting av Kongeveien og veifar 137116 hvor Snitt 1 var lagt opp. Snitt 1 ble fullført på morgenkvisten dagen etter. Ettersom snitting med gravemaskin er en grov undersøkelse, som i tilfeller med mye stein gir store skader på profilen, ble det besluttet å grave de siste 10-20 cm inn mot snittet for hånd. De strukturelle egenskapene kom dermed tydeligere frem. Etter at profilen var rensset ferdig ble den fotografert. Profilen ble tegnet dagen etter, og området inn mot Snitt 2 flategravd før Snitt 2 tilslutt ble snittet. Prosjektets siste dag ble benyttet til å tegne profilen i Snitt 2 og ta ut kullprøver fra begge profilene. Veifaret ble befart opp mot bygdeborgen. Resten av dagen gikk med til returreise til Oslo.

#### 4.4 KILDEKRITISKE FORHOLD

En eldre lokal informant kunne med sikkerhet hevde at det skal ha blitt tatt ut masser fra feltet i forbindelse med veiarbeid i nyere tid. Det står også telefonmaster nært opp til feltet i dag. Under en befaring av de resterende delene av Kongeveien øst for Steinberget ble det observert telefonmaster støttet opp med steinblokker tilsvarende de som er benyttet i Kongeveien, og på noen steder tydelige spor etter at steiner er fjernet fra veien. Totalt sett gir dette inntrykk av at Kongeveien kan ha blitt skadet av moderne virksomhet, enten i forbindelse med arbeid med E6 eller telefonmastene. Under søkearbeidet med metallsøker ble det også funnet moderne jernskrammel, samt flere mynter fra 1950 – 1970-tallet, som underbygger det samme. Det ser likevel ikke ut til at dette har virket inn på relasjonen mellom Kongeveien og veifar 137116, og har slik sett ikke implikasjoner for problemstillingene nevnt i prosjektplanen.

#### 4.5 UTGRAVNINGEN

I løpet av prosjektet ble det påvist at begge veipartiene innenfor undersøkelsesområdet hører til Kongeveien, og er å forstå som en og samme konstruksjon. Det er noe uklart hvorvidt begge veiløpene er bygget samtidig, eller om den ene representerer en modifisering eller endring av veibanen grunnet uvisse forhold. I det følgende vil "Kongeveien" benyttes om både det øvre og nedre veiløpet innenfor undersøkelsesområdet, mens veifar/sti 137116 utelukkende er å forstå som den oppbygde stien opp mot Steinberget. Selve veifaret/sti 137116 strekker seg med andre ord ikke ned til undersøkelsesområdet, men begynner rett i utkanten av dette helt i områdets østre avgrensning (Jf. Figur 6). Det veiløpet som ble undersøkt innen undersøkelsesområdet, kan med andre ord ikke knyttes til ferdsel opp mot bygdeborgen i forhistorisk tid, ettersom stien/veifaret opp mot denne dukker opp ca. 50 meter lenger sørøst enn tidligere antatt. Hvorvidt veifaret 137116 faktisk er eldre eller yngre enn Kongeveien, kunne dermed ikke belyses innenfor rammene av prosjektet. I det følgende vil det bli redegjort for de forhold som ligger til grunn for denne tolkningen.



Figur 8: Fotografi av Snitt 1 sett mot nordvest. Det registrerte partiet av Kongeveien ligger på det lavere partiet til venstre, og det registrerte veifaret 137116 på det øvre nivået til høyre. Begge partiene er imidlertid en del av Kongeveien, men som to ulike løp. Stikkstanga i bakgrunnen markerer punktet hvor veiløpene smelter sammen. Foto: Ingar M. Gundersen (Cf.34367:21, 23).

#### 4.5.1 STRATIGRAFISKE FORHOLD

Prosjektets hovedproblemstilling var knyttet til den stratigrafiske relasjonen mellom Kongeveien og veifar 137116, og dermed også alderen på veifaret. Snitt 1 ble innledningsvis anlagt for å belyse dette forholdet. Som redegjort for over, så er imidlertid begge veistubbene innenfor planområdet å forstå som en del av Kongeveien. Relasjonen mellom Kongeveien og veifar 137116 kunne dermed ikke belyses i verken Snitt 1 eller 2. Snitt 1 kunne imidlertid benyttes til å analysere forholdet mellom det øvre og nedre veiløpet, ettersom snittet skjærer gjennom begge på et punkt hvor de ligger parallelt og tett opptil hverandre. Det lot seg imidlertid ikke gjøre å påvise en stratigrafisk relasjon mellom disse. Dette skyldes i hovedsak veipartiens oppbygning og utforming, ved at de i stor grad var konstruert rett på naturlige rasmasser. De påfylte sedimentene lå dermed rett på rasblokkene, og var i liten grad bygget og støttet opp av tørmurer. Veiskjæringen mellom de to veiløpene innehadde dermed få strukturelle egenskaper, og var snarere en naturlig kurve i terreng som var jevnet ut til to separate veiløp i over- og nederkant (Jf. Figur 8).

#### 4.5.2 KONGEVEIENS OPPBYGNING OG RELASJONEN TIL VEIFAR 137116

Begge veiløpene i Kongeveien har en tilsvarende oppbygning, og kan best beskrives som en utjevnet flate i kupert, skrånende og steinrikt terreng. Innenfor undersøkelsesområdet ligger Kongeveien som en nordvest-sørøst orientert trasé, som går på tvers av terrengets kurving mot sørvest parallelt med E6 (Figur 7). Konstruksjonen er dermed også tydeligst i sørvest, hvor Kongeveien tydelig er bygget opp av tørmurer av relativt store steinblokker (Figur 9). Flere av steinene har bruddmerker, i form av sylindriske spor etter jernstenger som er hamret inn i berget (Jf. Figur 13). Det er dermed tydelig at det er benyttet bruddstein under byggingen av Kongeveien. I et tilfelle er bruddsteinen av en slik størrelse, og noe ujevnt plassert i forhold veiløpet, at det er nærliggende å tro at man har brutt rasblokkene på stedet og benyttet disse. Punktvis er også naturlige rasblokker benyttet som en del av fundamenteringen i ytterkant, slik det kan observeres i Snitt 1.



**Figur 9: Oppbygningen av Kongeveien i terrengets fallretning, sett mot øst (til venstre) og nordøst (til høyre). Bildet til høyre er tatt av endepartiet av Kongeveiens nedre løp, mens det øvre løpet kan ses i bakkant oppover skråningen. Foto: Ingar M. Gundersen (Cf.34367:19-20).**

Kongeveien er konstruert rett på naturlige rasmasser, hvorpå det på flere punkter er store tomrom mellom steinblokkene i bakken under veien. Veien virker overraskende nok likevel relativt stabil. Innenfor den ytre fundamenteringen, som består av regelmessige rektangulære steinblokker, har man sørget for å jevne ut flaten i en bredde på opptil 4 meter. Utbedringen har foregått ved at man først har dumpet

naturstein ned mellom ujevnhetene mellom rasblokkene. Disse steinene har en uregelmessig utforming, og bærer ingen preg av tilvirkning. Deretter har man fylt på med sandholdige sedimenter mellom steinene. Ettersom steinene er noe ujevnt lagt ned, med tidvis skarpe kanter stikkende opp, har man fylt på med sand til steinene har blitt dekket og kjørebane noenlunde jevn. Konstruksjonen er imidlertid såpass enkel og ”veidekket” såpass tynt, at konstruksjonen i liten grad er synlig i profil (Jf. Figur 10). Mens man ved flategraving fikk frem de vesentlige bestanddelene, forsvant mange av disse trekkene i profilen. Noe påfylt stein kunne imidlertid dokumenteres også her, samt tykkelsen på det påfylte sandlaget. Sandlaget varierte i tykkelse, alt ettersom hvordan grunnforholdene endret seg, men ble dokumentert opp i en tykkelse på 40 cm – medregnet de påfylte steinene. Konstruksjonen kan med andre ord forstås som en relativt enkel utjevning av undergrunnen innenfor en stabil ramme med tørrmurte vegger, og bærer ikke preg av omfattende fundamentering. Oppbygningen av både det nedre og øvre løpet av Kongeveien var identisk.



**Figur 10: Snitt 2 i plan og profil. Det øvre bildet viser det innledende forsøket med flategraving, med veiens videre løp i bakkant. Bildet under viser den fullførte profilen. Brorparten av steinene i profilen var naturlig deponerte rasmasser. Begge bilder sett mot nordvest. Foto: Ingar M. Gundersen (Cf.34367:31, 33).**

Det øvre og nedre løpet på Kongeveien går tett og parallelt i forhold til hverandre i en strekning på 17 meter, før det øvre løpet begynner en gradvis klatring oppover

skråningen og kurver noe vekk fra det nedre løpet. Det øvre løpet ligger her 2-3 meter høyere i terrenget enn det nedre. Både det øvre og nedre veiløpet er å forstå som solid konstruerte veipartier, men det nedre løpet brytes imidlertid brått av etter 23 meter, inntil et framspring fra skråningen, men bærer ikke preg av skader. Det er uvisst hvorvidt framspringet delvis kan være spor etter et ras, men preges av en rekke store steinblokker. Den brå avslutningen på det nedre veiløpet kan på den ene siden tolkes som forårsaket av et stort ras, som har revet med seg den videre fortsettelsen av veien. Flommen Storofsen rammet spesielt sterkt denne delen av Gudbrandsdalen i 1789. Flommen skyldtes kombinasjonen av sen snøsmelting, regn og sterk varme, noe som også forårsaket ras og erosjon. I ettertid kan Kongeveien ha blitt flyttet noe høyere i terrenget, fremfor å rydde vekk rasblokkene som dekket det eldre partiet. Det øvre veiløpet har også en noe mer ujevn utforming, og kurver noe brått vekk fra øvrige deler av Kongeveien. Det øvre veiløpet virker dermed også noe mer improvisatorisk. Alternativt kan man forstå omleggingen av Kongeveien som et resultat av krevende undergrunn inn mot det steinrike framspringet, hvorpå man besluttet å flytte veien noe høyere i terrenget.



**Figur 11: Oppbygd tørrmur i skråningen ned mot E6 sett mot nord-nordøst, 30 meter sørøst for de som tidligere er forstått som Kongeveiens avslutning inntil Steinberget. Foto: Ingar M. Gundersen (Cf.34367:34).**

Ca. 55 meter etter at Kongeveien deles i to løp har det øvre veiløpet fortsatt i sørøstlig retning, men brytes av veiskjæringen ned mot E6. Opprinnelig har terrenget her begynt en gradvis nedstigning mot den andre siden av framspringet, hvor intakte deler av Kongeveien fremdeles ligger svakt synlig inntil E6. Frem mot avbruddet er den ytre fundamentering fortsatt synlig i skråningen (Figur 11), og noe stein fra oppmuringen var fortsatt synlig nedover veiskjæringen ved tidspunktet for undersøkelsen. Stien/veifaret opp mot bygdeborgen tar av fra veiløpet rett før dette, men fortøner seg her kun som en vanlig sti (Figur 12). Det øvre veiløpet er med andre ord ikke bygget opp som en del av sti/veifar 137116, som tidligere antatt, men er en



fortsettelse av Kongeveien. Til dette kan det føres at det øvre løpet har tilsvarende oppbygning som det nedre, med samme bredde og ytre fundamentering, og i tillegg fortsetter i en annen retning enn stien opp mot bygdeborgen. Den ytre fundamenteringen inntil veiskjæringen kan dermed heller ikke oppfattes som konstruert for å stabilisere stien.



**Figur 12:** Det øvre veiløpet sett mot sør-sørøst. Mens Kongeveien her fortsetter rett frem ut i veiskjæringen til E6, går stien opp mot bygdeborgen opp mot venstre i bildet ved den reiste steinhella. Foto Cf.34367:34 (Figur 11) er tatt av oppmuringen til høyre for stikkstanga. Foto: Ingar M. Gundersen (Cf.34367:36).



**Figur 13:** Et lite utvalg med gjenstandsfunn funnet med metallsøker innenfor undersøkelsesområdet. Til venstre Åsa Celius med gammel turproviant, til høyre massivt jernskrammel fra anleggsvirksomheten på stedet. Legg merke til spor i bildets forkant etter steinbruddsteknikken benyttet på steinene i Kongeveien. Foto: Ingar M. Gundersen (Cf.34367:14-15).

#### 4.5.3 FUNNMATERIALET

En rekke gjenstandsfunn ble gjort på begge veifarene i forbindelse med metallsøkingen, men alle kunne defineres som avfall fra nyere tid. De ble derfor ikke

samlet inn. I hovedsak dreier det seg om mynter fra 1950 – 1970-tallet, hermetikk og udefinerbart metallskrammel (Figur 13). Mye av funnene lå forholdsvis dypt. To jernfragmenter fra nyere tid ble også funnet i profilen i Snitt 1, helt ned mot bunn av de påfylte sedimentene 28 cm under overflaten. Disse forholdene underbygger bildet av en ung alder på begge veipartiene, men også at det har foregått anleggsvirksomhet her for inntil noen tiår siden.

#### 4.5.4 NATURVITENSKAPELIGE PRØVER OG ANALYSER

Det ble samlet inn to kullprøver på prosjektet. KP1 ble tatt inn fra et tynt kullsjikt under de påfylte sedimentene under Kongeveiens øvre løp i Snitt 1. Laget representerer muligens et avsvidd torvlag eller gammel skogsbunn, og kan angi en relativ nedre datering for anleggelsen av veien. KP2 er tatt ut fra Kongeveien i Snitt 2, fra et sjikt med mørk brun humusblandet sand. Det er noe usikkert hva kullet representerer, og konteksten må slik sett defineres som usikker. Begge prøvene ble vedartsbestemt av statsstipendiat Helge I. Høeg, og definert som *pinus* (furu). Fra KP1 ble også 0,1 g. definert som ung *pinus*. Ung *pinus* fra KP1 ble deretter videresendt til radiologisk datering ved Laboratoriet for radiologisk datering.



**Figur 14:** Detaljbilde av et tynt kullsjikt i Snitt 1, under de påfylte sedimentene som utgjør det øvre veiløpet av Kongeveien, sett mot nordvest. KP1 ble tatt ut av dette kullsjiktet. Foto: Ingar M. Gundersen (Cf.34367:28).

#### 4.5.5 DATERING

Funn av metallskrammel fra nyere tid, både funnet i plan og mot bunn av veifarene i profil, angir en relativt ung alder på konstruksjonen. Veien kan heller ikke defineres som bygget etter prinsippene om makadamisering, som er typisk for de nye konstruksjonsteknikkene utviklet fra og med tidlig 1800-tall (Wikipedia 2010 m. ref.). Spor etter eldre veifar under Kongeveien lot seg heller ikke gjøre å påvise verken i plan eller profil. Det øvre løpet av Kongeveien er heller ikke konstruert for veifar/sti

137116, og har dermed ingen direkte tilknytning til bygdeborgen. Det er dermed liten grunn til å anta at veitraseen er stort yngre eller eldre enn sent 1700-tall, som tidligere er angitt som anleggsperioden for *Den Trondhiemske Kongeveg*.

KP1 ble radiologisk datert til BP 400 ± 30 (1450-1485 e. Kr.). Dette er noe eldre enn forventet, men angir kun at veien ikke kan ha vært konstruert før dette tidspunktet. Dette underbygger tolkningen av at det øvre veiløpet ikke har noe med bygdeborgen å gjøre, men sannsynligvis er et etterreformatorisk kulturminne. Den radiologiske dateringen og de typologiske trekkene ved veien indikerer at veien må ha vært konstruert innenfor tidsrommet sent 1400-tall og tidlig 1800-tall. De samlede observasjonene fra prosjektet peker imidlertid i retning av at det øvre veiløpet representerer reparasjoner av Kongeveien etter Storofsen i 1789.

Ettersom det øvre veiløpet viste seg å ikke være en del av veifar/sti 137116, er det innenfor rammene av prosjektet ikke mulig å gå nærmere inn på en vurdering av dennes alder.

## 5. KONKLUSJON

I perioden 11. – 15. oktober 2010 ble et mindre parti av Kongeveien og veifar/sti 137116 utgravd i Nord-Sel i Gudbrandsdalen. Dette resulterte i en nærmere undersøkelse av Kongeveiens oppbygning, og dens relasjons til stien opp mot bygdeborgen på Steinberget. Det som innenfor undersøkelsesområdet var definert som en del av veifar/sti 137116, viste seg å være en del av Kongeveien, som med andre ord har fulgt et noe annet løp enn det som tidligere var kjent. Kongeveien har innenfor planområdet bestått av to separate løp, hvorpå det nedre ser ut til å ha vært avsluttet inntil et framspring i fjellskråningen. Den brå avslutningen av det nedre løpet kan skyldes ras, som har revet med seg veien. Kongeveien kan dermed ha blitt flyttet noe høyere opp i terrenget, hvor terrenget også fremstår som noe jevnere. Det øvre løpet har dermed fortsatt over det samme framspringet og ned mot de gjenværende partiene av Kongeveien på den andre siden. Bindeleddet mellom disse partiene har blitt fjernet i veiskjæringen ned mot E6. Det var dermed ikke mulig innenfor det gjeldende undersøkelsesområdet å nærmere analysere relasjonen mellom Kongeveien og veifar/sti 137116, og dermed vurdere stiens alder.

Kongeveien viste seg å ha en relativt enkel oppbygning, med tørrmurte yttermurer som stabiliserte de påfylte steinene og sandholdige sedimentene i mellom. Undergrunnen bar i liten grad preg av bearbeiding og fundamentering. Overflaten var snarere jevnet ut ved at sprekker og tomrom mellom rasblokkene var fylt igjen med stein og sand, og jevnet ut til en vannrett flate ved hjelp av en solid støttemur i terrengets fallretning. "Veidekket" ser ut til å ha bestått av hardpakkete sandholdige sedimenter.

## 6. LITTERATUR

Larsen, Jan Henning

2010 *Prosjektplan. Undersøkelse av automatisk fredet kulturminne (veifar: ID 137116), forslag til reguleringsplan for E6 kryss med fv. 438 i Nord-Sel*,

*Jøronstad, gnr. 269, Sel kommune, Oppland.* Upublisert prosjektplan. Kulturhistorisk museum, Oslo.

Hildre, Nina

2010 *Befaringsrapport, Reguleringsplan for E6 kryss med fv 438, Nord-Sel, Sel kommune, forholdet til bygdeborg ID 3660.* Upublisert registreringsrapport. Oppland fylkeskommune, avdeling for Kulturvern, Lillehammer.

Wikipedia

2010 *Makadamisering.* Digitalt internettbasert leksikon [www.wikipedia.no]. Besøkt 19.11.2010.

Johansson, Jakob

2010 *Rapport fra arkeologisk utgravning av dyrkningsspår. Romundgard, 270/1, Sel, Oppland.* Upublisert utgravningsrapport. Kulturhistorisk museum, Oslo.

## 7. VEDLEGG

### 7.1 KULLPRØVER

Museums-nr	Funnr. i felt	Funnkontekst	Vekt (g)	Vedart	NTNU-Lab.nr.	C14-alder før nåtid	Kalibrert alder
C57630-1	KP1	Fra tynt kullsjikt under Kongeveien i Snitt 1	0,4	40 biter bestemt, alle <i>pinus</i> , hvorav 0,1 g. ung <i>pinus</i> . Kun ung <i>pinus</i> videresendt til radiologisk datering.	TRa-2811	400 ± 30	1450-1485 e. Kr.
C57630-2	KP2	Fra et lag med mørk brun humusblandet sand i Kongeveiens fyllmasser i Snitt 2	0,1	14 biter bestemt, alle <i>pinus</i> .			

### 7.2 FOTOLISTE

Negativnr	Motivbeskrivelse	Navn	Dato	Retning
Cf34367_001.JPG	Arbeidsbilde. Metallsøker Rune Høyby søker etter metallgjenstander på Kongeveien	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	-
Cf34367_002.JPG	Endestykke av Kongeveien. Et annet løp av Kongeveien fortsetter i slak stigning oppover skråningen i bakgrunnen	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Nord-nordøst
Cf34367_003.JPG	Utsikt fra bygdeborgen på Steinberget nedover Gudbrandsdalen i retning Otta	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Øst-sørøst
Cf34367_004.JPG	Utsikt fra bygdeborgen på Steinberget i retning Sel sentrum. Middelaldergården Jørnstad ligger i bildets forkant på andre siden av Lågen.	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Vest-sørvest
Cf34367_005.JPG	Utsikt fra bygdeborgen på Steinberget i retning Sel sentrum. I bildets forkant synes avkjørselen fra E6 til Fv438, og det undersøkte partiet av Kongeveien ligger i det kuperte terrenget til høyre for dette.	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Nordvest
Cf34367_006.JPG	Åsa Celius på de bevarte murrestene i den nordvestre delen av bygdeborgen på Steinberget.	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Nordøst
Cf34367_007.JPG	Åsa Celius ved inngangspartiet til bygdeborgen på Steinberget.	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Sør
Cf34367_008.JPG	Oversiktsbilde av oppbygd sti fra Kongeveien og opp mot bygdeborgen på Steinberget	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Vest-sørvest
Cf34367_009.JPG	Oversiktsbilde av oppbygd sti fra Kongeveien og opp mot bygdeborgen på Steinberget	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Nordøst
Cf34367_010.JPG	Oversiktsbilde over Kongeveiens to løp ved Steinbergets vestre side	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Sørøst

Cf34367_011.JPG	Oversiktsbilde over Kongeveiens to løp ved Steinbergets vestre side	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Nordvest
Cf34367_012.JPG	Oversiktsbilde over Kongeveiens to løp ved Steinbergets vestre side. E6 synes i bildets venstre kant.	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Vest-nordvest
Cf34367_013.JPG	Detalj av veiskjæringen mellom Kongeveiens to løp ved Steinbergets vestre side	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Nord
Cf34367_014.JPG	Åsa Celius med et av metallfunnene som ble gjort på Kongeveien. Funnene ble ikke samlet inn.	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	-
Cf34367_015.JPG	Metallskrot funnet på Kongeveien, og detalj av boremerke på bruddsteinen som er benyttet i veikonstruksjonen	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Sør
Cf34367_016.JPG	Detalj av boremerke på bruddsteinen som er benyttet i veikonstruksjonen	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Nordvest
Cf34367_017.JPG	Oversiktsbilde over Kongeveiens nordvestre løp langsmed E6. Åsa Celius markerer veifaret.	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Nord
Cf34367_018.JPG	Oversiktsbilde over Kongeveiens nordvestre løp langsmed E6. Åsa Celius markerer veifaret.	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Nord
Cf34367_019.JPG	Detalj av oppbygningen av Kongeveien. Bildet er tatt ved Kongeveiens nordvestre løp, vis-a-vis avkjørselen fra E6 til Fv438.	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Øst
Cf34367_020.JPG	Kongeveiens sørvestre endestykke inntil Steinbergets vestre side.	Gundersen, Ingar M.	12.10.2010	Nordøst
Cf34367_021.JPG	Profilbilde av venstre del av Snitt 1 i Kongeveien	Gundersen, Ingar M.	13.10.2010	Nordvest
Cf34367_022.JPG	Profilbilde av høyre del av Snitt 1 i Kongeveien	Gundersen, Ingar M.	13.10.2010	Nordvest
Cf34367_023.JPG	Profilbilde av høyre del av Snitt 1 i Kongeveien	Gundersen, Ingar M.	13.10.2010	Nordvest
Cf34367_024.JPG	Profilbilde av Snitt 1 i Kongeveien	Gundersen, Ingar M.	13.10.2010	Vest-sørvest
Cf34367_025.JPG	Oversiktsbilde av Snitt 1, sett fra motsatt side	Gundersen, Ingar M.	13.10.2010	Sørøst
Cf34367_026.JPG	Detalj av oppbygningen av Kongeveien inntil Snitt 1	Gundersen, Ingar M.	13.10.2010	Øst
Cf34367_027.JPG	Profilbilde av Snitt 1 i Kongeveien	Gundersen, Ingar M.	13.10.2010	Nordvest
Cf34367_028.JPG	Detaljbilde av høyre del av Snitt 1 i Kongeveien, hvor et tynt kullsjikt kan påvises under de påfylte sandmassene	Gundersen, Ingar M.	13.10.2010	Nordvest
Cf34367_029.JPG	Flategravd parti av Kongeveien ved Snitt 2	Gundersen, Ingar M.	13.10.2010	Nordvest
Cf34367_030.JPG	Flategravd parti av Kongeveien ved Snitt 2	Gundersen, Ingar M.	13.10.2010	Øst
Cf34367_031.JPG	Flategravd parti av Kongeveien ved Snitt 2, med Kongeveiens videre løp mot nordvest i bildets bakkant.	Gundersen, Ingar M.	13.10.2010	Nordvest
Cf34367_032.JPG	Flategravd parti av Kongeveien ved Snitt 2, med Kongeveiens videre løp mot nordvest i bildets bakkant.	Gundersen, Ingar M.	13.10.2010	Nordvest
Cf34367_033.JPG	Profilbilde av Snitt 2 i Kongeveien, med Kongeveiens videre løp mot nordvest i bildets bakkant	Gundersen, Ingar M.	15.10.2010	Nordvest
Cf34367_034.JPG	Detalj av Kongeveiens oppbygning ved endepartiet i skråningen opp mot Steinberget, hvor Kongeveien ender i veiskjæringen til E6. Stien opp mot bygdeborgen brytes også vekk fra Kongeveien på samme sted.	Gundersen, Ingar M.	15.10.2010	Nord-nordøst

Cf34367_035.JPG	Detalj av Kongeveiens oppbygning ved endepartiet i skråningen opp mot Steinberget, hvor Kongeveien ender i veiskjæringen til E6. Stien opp mot bygdeborgen brytes også vekk fra Kongeveien på samme sted.	Gundersen, Ingar M.	15.10.2010	Nord
Cf34367_036.JPG	Kongeveiens endeparti i skråningen opp mot Steinberget, hvor Kongeveien ender i veiskjæringen til E6. Stien opp mot bygdeborgen kan ses til venstre i bildet, hvor en steinhelle er reist på høykant	Gundersen, Ingar M.	15.10.2010	Sør-sørøst

**7.3 DATERINGSRAPPORT FRA LABORATORIET FOR RADIOLOGISK DATERING****LABORATORIET FOR RADIOLOGISK DATERING**

Adr.: NTNU – Gløshaugen, Sem Sælandsv. 5, 7491 Trondheim  
 Telefon 73593310 Telefax 73593383

**DATERINGSRAPPORT**

Oppdragsgiver: Larsen, Jan H.  
 Kulturhistorisk Museum, Fornminneseksjonen  
 Postboks 6762 St. Olavs plass, 0130 Oslo

DF-4438

Lab. ref.	Oppdragsgivers ref.	Materiale	Datert del	<sup>14</sup> C alder før nåtid	Kalibrert alder	δ <sup>13</sup> C ‰
TRa-2811	C57630/1 Jørnstad Sel, Oppland	Treull Furu		400 ± 30	AD1450-1485	-27.1

Dato: 24 AUG 2011

Laboratoriet for Radiologisk Datering

*Helene Svarva*  
 Helene Svarva

*Einar Værnes*  
 Einar Værnes



## 7.4 TILVEKSTTEKST

### C57630/1-2

**Veifar fra nyere tid** fra JØRONSTAD (269/9,12), SEL K., OPPLAND.

1) **Prøve** av **kull**, vekt: 0,4 g. Små kullbiter. 40 biter vedartsbestemt, alle pinus (furu), hvorav 0,1 g. ung pinus. Kun ung pinus videresendt til radiologisk datering. Prøven ble radiologisk datert til  $400 \pm 30BP$ , 1450-1485 e. Kr. (TRa-2811). Tatt ut fra et tynt kullsjikt under Kongeveien i Snitt 1.

2) **Prøve** av **kull**, vekt 0,1 g. Små kullbiter. 14 biter vedartsbestemt, alle pinus (furu). Tatt ut fra et lag med mørk brun humusblandet sand i Kongeveiens fyllmasser i Snitt 2.

*Funnomstendighet:* Arkeologisk utgravning. I forbindelse med forslag til reguleringsplan for E6 kryss med Fv438 i Nord-Sel, gjennomførte Oppland fylkeskommune arkeologiske registreringer i april 2010. Det ble da registrert et veifar (id 137116), som lå i tilknytning til både Kongeveien og bygdeborgen på Steinberget (id 3660). Tiltaket var også i konflikt med vernegrensen for bygdeborgen. Det ble deretter gjennomført arkeologiske undersøkelser av veifaret og Kongeveien i oktober 2010. De arkeologiske undersøkelsene påviste imidlertid at begge veianleggene er å forstå som samme konstruksjon innenfor undersøkelsesområdet, ved at Kongeveien har blitt anlagt med et øvre og et nedre løp. Dette kan skyldes steinras, hvorpå Kongeveien har blitt flyttet noe høyere opp i terrenget etter at det nedre løpet ble ødelagt. Kongeveien ligger imidlertid ikke i direkte tilknytning til bygdeborgen, men en sti går fra Kongeveien og opp mot borgplatået. To kullprøver ble tatt ut fra to anlagte snitt gjennom Kongeveien, og ble vedartsbestemt av statsstipendiat Helge I. Høeg. En prøve ble videresendt til radiologisk datering ved Nasjonallaboratoriet for C14-datering (DF-4438).

*Orienteringsoppgave:* Planområdet ligger inntil Steinbergets vestre side i Nord-Sel, umiddelbart øst for avkjørselen fra E6 til Fv438 og få meter nord for E6.

*Kartreferanse:* ØK, BW 090-5-4, *Projeksjon:* EU89-UTM; Sone 33, N: 6869765, Ø: 0207283.

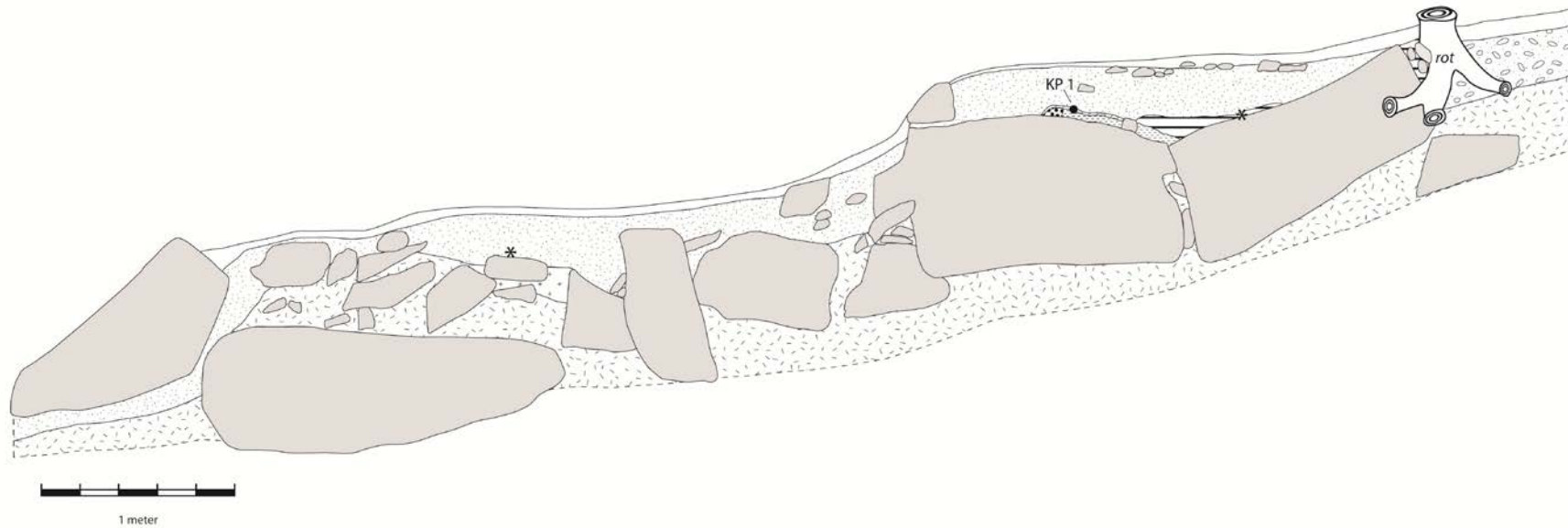
*LokalitetsID:* 137116.

*Litteratur:* Gundersen, Ingar M., 2011: Rapport fra arkeologisk utgravning av Kongeveien. JØRONSTAD, 269/9, 12, Sel, Oppland. Upublisert utgravningsrapport. Kulturhistorisk museum, Oslo.

*Katalogisert av:* Ingar M. Gundersen, 2010.

## 7.5 TEGNINGER

### 1. Profiltegning av Snitt 1



 Lag 1: torv	 Lag 5: humus- og kullag, mørk brunt og sort	 Lag 9: undergrunn. Kompakt grå leire med stein
 Lag 2: brun humusblandet sand	 Lag 6: brun sandblandet humus	 Stein
 Lag 3: gråbrun sandblandet leire	 Lag 7: mindre steiner med brungrå sand mellom	 Kullprobe
 Lag 4: knyttnevestore steiner, i sand blandet med humus	 Lag 8: lys brun sand	 Funn av jernfragment

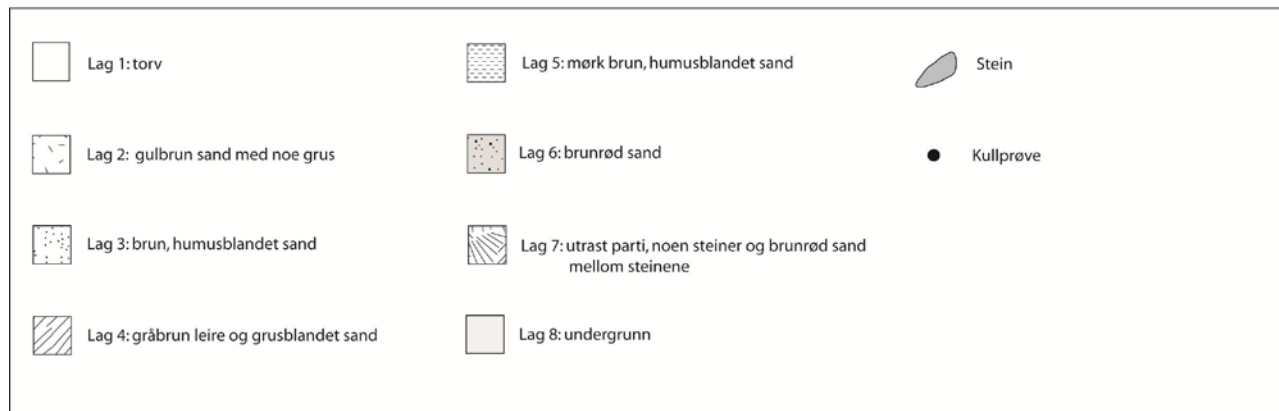
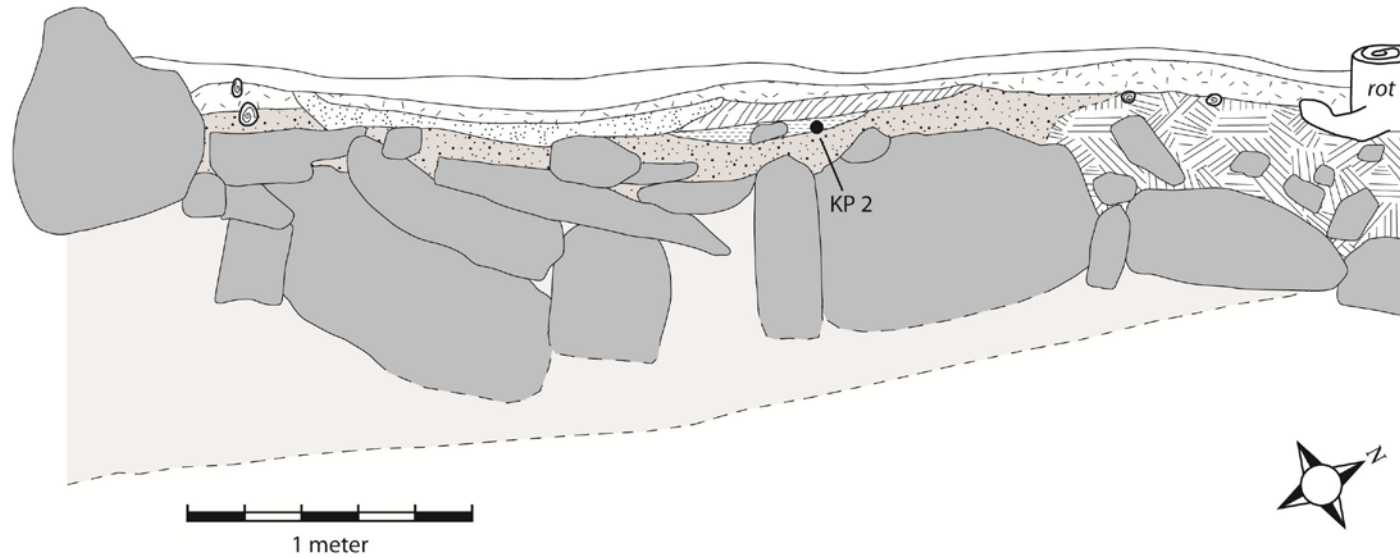
#### Snitt 1

Veifar, ID-nr (Askeladden) 137116  
Gnr. 269/9, /12, Jøronstad, Sel kommune, Oppland

Tegnet av Åsa Rommetveit Celius 14.10.2010,  
rentegnet av Turid Brox Nilsen 16.11.2010



2. Profiltegning av Snitt 2



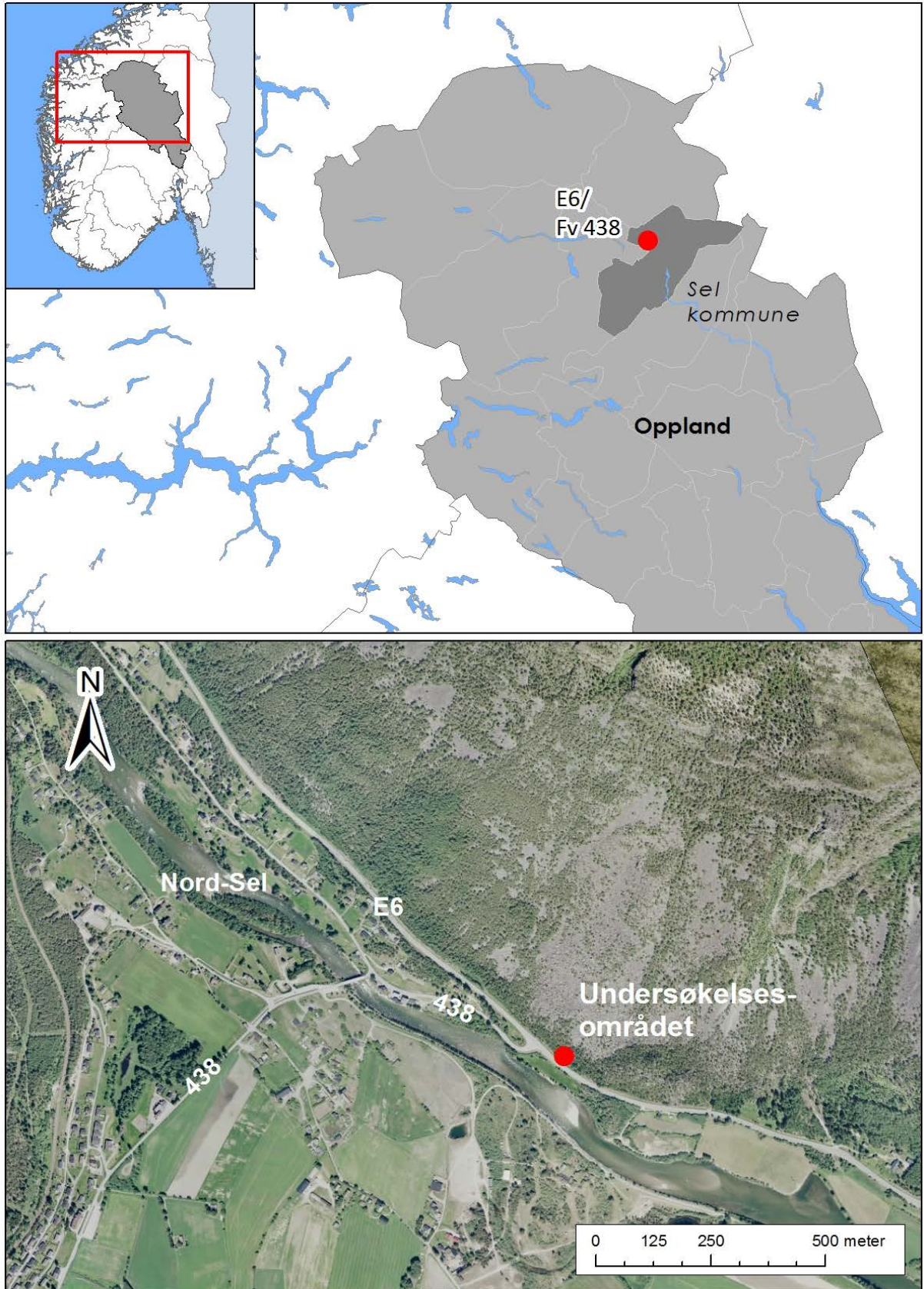
**Snitt 2**

Kongeveien, ID-nr (Askeladden) 137116  
Gnr. 269/9, /12, Jørnstad, Sel kommune, Oppland

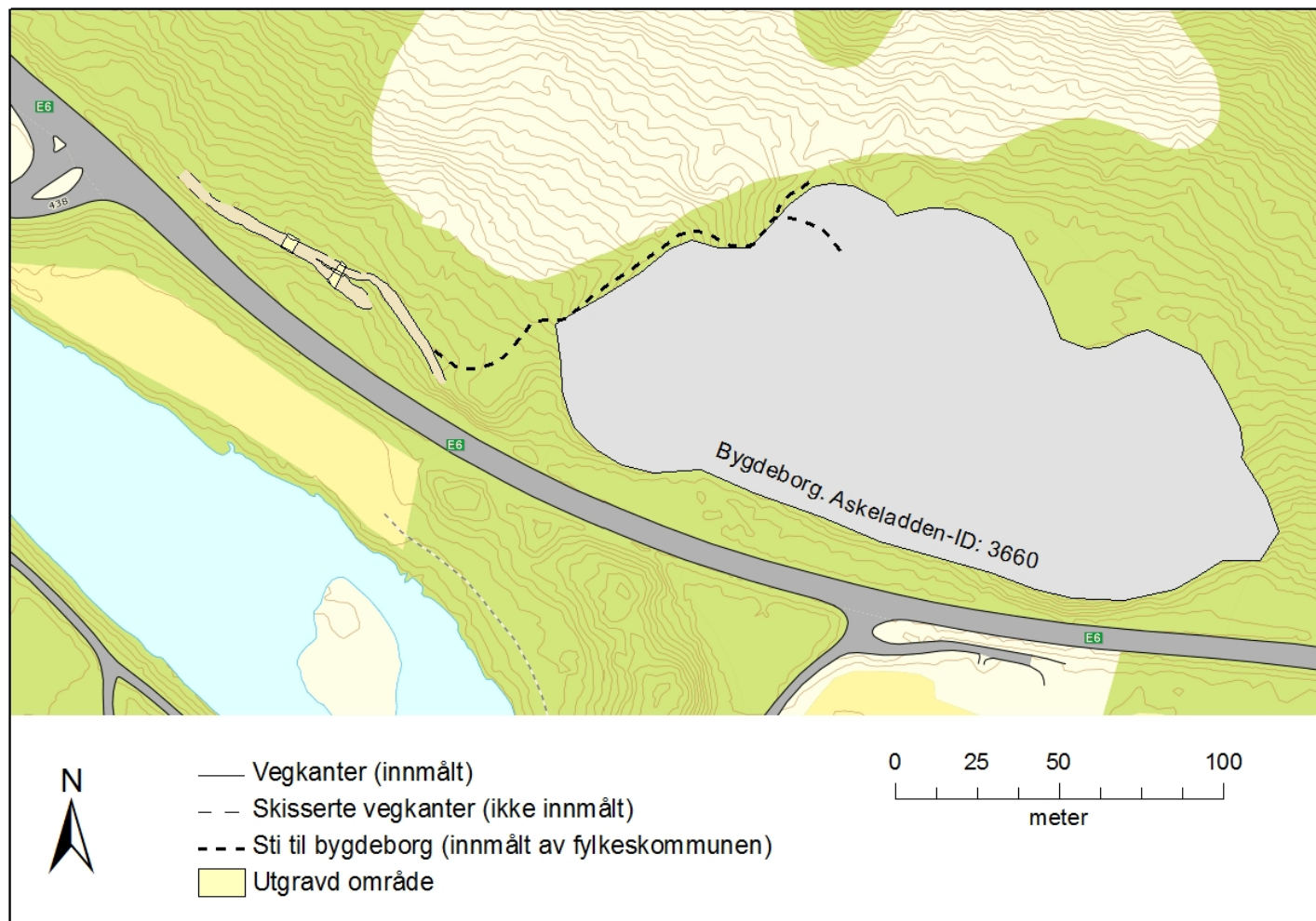
Tegnet av Åsa Rommetveit Celius 15.10.2010,  
rentegnet av Turid Brox Nilsen 17.11.2010

## 7.6 KART

### 1. Oversiktskart over undersøkelsesområdet



2. Oversiktskart over det undersøkte partiet av Kongeveien, med bygdeborgen og veifaret/stien opp mot denne. Kartgrunnlag: Statens kartverk. Tillatelsesnummer NE12000-150408SAS. Utarbeidet av Turid Brox Nilsen



3. Oversiktskart over det undersøkte partiet av Kongeveien, med Snitt 1 og Snitt 2. Kartgrunnlag: Statens kartverk. Tillatelsesnummer NE12000-150408SAS. Utarbeidet av Turid Brox Nilsen

