



KONSEKVENsutREDNING – TEMARAPPORT KULTURMILJØ E136 FLATMARK-MARSTEIN

Rauma kommune

Nasjonal PlanID: 633101423

Prosjekt nr.:	629042-06
Oppdragsgiver:	Nye Veier AS

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	29.09.2025	AES/AV	KAV/AV	HM/Plan AAV

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
00	1. gangs innsendelse til Rauma kommune

Kontaktinformasjon:

Oppdragsleder Plan AAV: Geir Syrtveit, 90886230, geir.syrtveit@vianova.no

Disiplinleder Plan AAV: Henning Myrland, 45808144, henning.myrland@asplanviak.no

Fagansvarlig Plan AAV: Astrid Storøy, 48001053, astrid.storoy@asplanviak.no

Trondheim 29.09.2025

Dato/Sted

Astrid Storøy

Signatur av fagansvarlig

0 Innholdsfortegnelse

1	SAMMENDRAG	4
1.1	OM FAGTEMAET	4
1.2	FAGKOMPETANSE OG METODIKK	4
1.3	DAGENS SITUASJON OG VERDIER.....	4
1.4	SAMLET KONSEKVENSVURDERING AV HELE TILTAKET	5
1.5	ANLEGGSFASE.....	6
1.6	USIKKERHET	7
1.7	AVBØTENDE TILTAK.....	7
2	INNLEDNING	10
2.1	BAKGRUNN	10
2.2	ORGANISERING AV PLANARBEIDET	10
2.3	OM STREKNINGEN	11
2.4	AVGRENSNING AV PLANOMRÅDET	12
2.5	VEILINJER SOM UTREDES	13
2.6	REFERANSEALTERNATIVET (0-ALTERNATIVET).....	14
3	TILTAKSBESKRIVELSE	15
3.1	VALG AV VEISTANDARD.....	15
3.2	BESKRIVELSE NY E136 MONGE-MARSTEIN	15
4	FAGTEMA KULTURMILJØ	23
4.1	OM FAGTEMAET	23
4.2	AVGRENSNING MOT ANDRE FAGTEMA	23
4.3	KRAV I PLANPROGRAMMET	23
4.4	NASJONALE, REGIONALE OG LOKALE FØRINGER.....	23
4.5	UTREDNINGSOMRÅDET	26
4.6	KUNNSKAPSGRUNNLAG OG METODE	26
5	KULTURHISTORISK BESKRIVELSE.....	31
6	VERDI, PÅVIRKNING OG KONSEKVEN.....	36
6.1	UTREDNINGSOMRÅDET	36
6.2	VERDIVURDERING.....	38
6.3	PÅVIRKNING OG KONSEKVEN.....	92
7	SAMLET KONSEKVENSVURDERING KULTURMILJØ	128
7.1	SAMLET PÅVIRKNING OG KONSEKVEN.....	128
7.2	ANLEGGSFASE.....	129
7.3	USIKKERHET	130
7.4	AVBØTENDE TILTAK.....	130
KILDER.....		133

1 Sammendrag

1.1 Om fagtemaet

Hovedmålet med konsekvensutredningen for fagtema kulturmiljø er å skaffe kunnskap om viktige kulturhistoriske verdier i plan- og influensområdet, slik at dette kan legges til grunn ved utvikling og valg av alternativer. Som grunnlag for utredningen er det hentet inn dokumentasjon av kulturminner og kulturmiljø. Dokumentasjonen er basert på tilgjengelige kilder og litteratur.

1.2 Fagkompetanse og metodikk

Temarapporten for kulturmiljø er gjennomført i henhold til planprogram vedtatt 14.11.2024, etter metodikk i Miljødirektorates veileder M-1941 «Konsekvensutredninger for klima og miljø» (2020, sist revidert 11.04.2025). Plan- og influensområdet er inndelt i 12 kulturmiljø. Konklusjonene er begrunnet i den kulturhistoriske utviklingen som har foregått i dette området, og overordnede nasjonale og regionale føringer - særlig anbefalinger gitt i *Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse, KULA (KUL K552 Romsdalen)* knyttet til planlegging og forvaltning av dette landskapet.

Det er Møre og Romsdal fylkeskommune som er rette kulturmiljømyndighet for tiltak i planområdet. Innsigelsesadgangen er begrenset til kulturminneverdier av nasjonal og vesentlig regional verdi.

Fagrapporten er utarbeidet av Asplan Viak AS ved sivilarkitekt nyere tid Astrid Storøy (fagansvarlig) med bistand av arkeolog og kvalitetssikrer Kjell Arne Valvik. Området ble befart av begge i oktober 2022.

1.3 Dagens situasjon og verdier

Det er et stort omfang av kulturhistoriske verdier innenfor utredningsområdet, som utgjør en del av et større nasjonalt verdifullt jordbrukslandskap (KULA) med stor identitetsverdi, opplevelsesverdi og historiefortellende verdi. Jordbrukslandskapet i sammenheng med det store omfanget av bosettingsspor og gravminner, fire generasjoner med veianlegg, som i dag er forskriftsfredet eller listeført, i sammenheng med framføring av jernbane viser både kulturhistorisk sammenheng og stor tidsdybde. Funn av gjenstander etter menneskelig aktivitet tilbake til steinalderen understøtter dette.

Dalbunnen har vært påvirket av ras og flom, og viser hvordan naturkreftene har påvirket natur- og kulturlandskapet og bruken av dette. De mange arkeologiske funnene av bosettingsspor og gravfunn bekrefter at det har vært drevet kontinuerlig landbruk og bosetting siden yngre bronsealder og frem til i dag.

Den menneskelige aktiviteten har ikke endret opplevelsen av landskapet. Byggeskikken har trekk fra både øst og vest. Her er registrert (SEFRAC) eldre bebyggelse fra 1700-tallet og frem til første halvdel av 1900-tallet. Noen nyere enkeltbygninger er oppført etter andre verdenskrig, enten som del av et eldre tun eller langs hovedvegen. Fire generasjoner veifar gir et innblikk i hvordan ferdselen har utviklet seg over tid. Vognhelleren ved Søre Monge ligger i kanten av en rasur, og ble i yngre bronsealder og senere benyttet til overnatting. Her er to større områder med krigsminner fra andre verdenskrig.

1.4 Samlet konsekvensvurdering av hele tiltaket

Tabell 1 Samlet vurdering av konsekvens i utredningsområdet

		Påvirkning og konsekvens				
Delområder kulturmiljø	Verdi	Alt. 0	Alternativ 1		Alternativ 2	
			Påvirkning	Konsekvensgrad	Påvirkning	Konsekvensgrad
KM 1 Flatmark	Stor	0	Noe forringet	Noe negativ konsekvens (-)	Forringet	Noe negativ konsekvens (-)
KM 2 Kors gamle kirkested	Svært stor	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
KM 3 Skirimoen	Stor	0	Noe forringet	Middels negativ konsekvens (--)	Noe forringet	Middels negativ konsekvens (--)
KM 4 Skiri	Stor	0	Forringet	Stor negativ konsekvens (---)	Forringet	Stor negativ konsekvens (---)
KM 5 Årstillsteinen	Stor	0	Noe forringet	Middels negativ konsekvens (--)	Noe forringet	Middels negativ konsekvens (--)
KM 6 Mongemoen	Stor	0	Noe forringet	Noe negativ konsekvens (-)	Noe forringet	Noe negativ konsekvens (-)
KM 7 Monge-Remmem	Stor	0	Forringet	Stor negativ konsekvens (---)	Noe forringet	Stor negativ konsekvens (---)
KM 8 Ytter-Monge	Stor	0	Forringet	Stor negativ konsekvens (---)	Noe forringet	Middels negativ konsekvens (--)
KM 9 Trøa- -4Vonheim	Middels	0	Forringet	Middels negativ konsekvens (--)	Noe forringet	Noe konsekvens (-)
KM 10 Marstein	Stor	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
KM 11 Romsdalsvegen	Svært stor	0	Sterkt forringet	Svært stor negativ konsekvens (----)	Forringet	Stor negativ konsekvens (---)
KM 12 Raumabanen	Stor	0	Noe forringet	Ubetydelig (0)	Ubetydelig	Ubetydelig (0)
Konsekvensgrad for utredningsområdet		0	Svært stor negativ konsekvens		Stor negativ konsekvens	
Begrunnelse for samlet konsekvensgrad						
Alternativ 1: Utslagsgivende for konsekvensgraden er først og fremst at den forskriftsfredete Romsdalsvegen, lokalisert innenfor et kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA), vil gå tapt. KULA-området har fokus på samferdselshistorie og forhistorisk bosetning. I tillegg vil tiltaket medføre direkte konflikt med, og nærføring til, deler av mange automatisk fredete kulturminnelokaliteter, de eldste datert til førromersk jernalder, flere tidligere generasjoner av fredete og listeført veiminner samt nyere tids kulturminner (gårdstun/bruk, kirke og bolighus) gjennom nærføring, tap av en rekke bygninger samt direkte konflikt med ikke fredete krigsminnelokaliteter. Tiltaket vil også påvirke sammenhengen og lesbarheten i det kulturhistoriske KULA-landskapet i Romsdalen betydelig negativt gjennom hele utredningsområdet, noe som ikke samsvarer med KULA-rapportens anbefalinger for tiltak. Tiltaket vil medføre inngrep i alle kulturmiljøene bortsett fra tre. I vurderingen er det vektlagt store konflikter innenfor kulturmiljø med stor og svært stor verdi. Samlet sett er alternativ 1 vurdert til å ha svært stor negativ konsekvens for tema kulturmiljø.						

Alternativ 2: Tiltaket vil i kulturmiljø 1- 7 samt 10 og 12 komme likt ut for begge alternativene. Alternativ 2 vil medføre direkte konflikt med fredete og verneverdige kulturminner innenfor kulturmiljøene 8, 9 og 11, men verneverdiene og konfliktnivået langs dagens E136 er større i alternativ 1. Ved å legge ny vei bakenfor bebyggelsen på Marstein, på strekningen mellom Trøa og Kvernebakken, vil det være mulig å bevare en knapp kilometer av den fredete veien (kulturmiljø 11), Kors kirke vil få bedre vilkår ved at trafikken reduseres, og gravfeltet Alnestrøen og den eldre bebyggelse langs Romsdalsvegen kan bevares uten inngrep og konflikt. Samlet sett er alternativ 2 fra Flatmark til Marstein vurdert til å ha stor negativ konsekvens for kulturmiljø.			
Rangering	1	3	2
Begrunnelse for rangering Alternativ 0 innebærer ingen konsekvenser ut over vedlikehold, og rangeres best. Alternativene 1 og 2 vil begge gi svært store inngrep i fredet vei og kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA), og vil berøre mange kulturmiljøer med stor og svært stor verdi på hele strekningen. Berørte kulturminnelokaliteter i alternativ 2 har samlet lavere kulturhistorisk verdi enn i alternativ 1. I alternativ 2, på den strekningen der alternativene er ulike, er konfliktnivået mindre og verdiene lavere og konflikten er i større grad knyttet til visuell påvirkning. I alternativ 1 vil kulturminnelokaliteter med høyest verdi berøres direkte, og indirekte gjennom betydelig nærføring. Alternativ 2 er rangert som det beste alternativet fordi det bidrar til å bevare en større del av den fredete Romsdalsvegen, Kors kirke og gravfelt ved Alnestrøen og Marstein som en kulturhistorisk grend som er knyttet til hovedvei og jernbane. Alternativ 1 er vurdert og rangert som det dårligste alternativet for fagtema kulturmiljø.			

1.5 Anleggsfase

Anleggs- og riggområdene kan medføre ytterligere konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø enn selve tiltaket. Det foreslåtte anleggsbeltet vil medføre større inngrep i automatisk fredete kulturminner gjennom større arealbeslag, og at rigg- og anleggsplasser samt massedeponi vil bli liggende tett på fredete/ verneverdige bygningsmiljø og kulturminnelokaliteter. Anleggsfasen vil også gi store ulemper for kulturmiljøene som helhet gjennom anleggstrafikk, støy, støv og rystelser som kan forårsake skader på kulturminnene.

Det foreslåtte anleggsbeltet vil medføre økt grad av direkte konflikt med en rekke automatisk fredete bosetnings- og aktivitetsområder. Ved Skirimoen vil ett bosetting og aktivitetsområde (ID 262845) bli berørt direkte. På Skiri vil to lokaliteter av i alt fem (lok. 1) med ID 262842 bli ytterligere direkte berørt av anleggsjonen, og to vil få tett nærføring. Også helleren (ID 262844) vil få nærføring. De fem lokalitetene utgjør deler av et større, sammenhengende bosetningsområde på Skiri.

Også de gjenværende restene av særlig den fredete Romsdalsveien vil være utsatt for påvirkning i anleggsperioden, særlig kontrasvingen ved Hjellhølen, men også den verneverdige delen av veifaret vil bli berørt i anleggsfasen. Det foreslåtte anleggsbeltet er trukket unna den fredete ridevegen (ID 248973) fra 1500-tallet vest for Skiri, men anleggsarbeidet vil komme tett på. Anleggsbeltet vil gi konflikt med den opprinnelige chausseen fra 1869 mellom Kvernbekken/ Utøyan og frem til Skorsteinen (ID 249784), samt begge ender av en statlig listeført kjerrevei fra 1700-tallet (ID 262874) som går mellom Mongemoa og Søre-Monge. Anleggsjonen øker også konfliktnivået med to automatisk fredete bosetnings- og aktivitetsområder (ID 246595 og ID 267423) ved Søre Monge.

Vognhelleren ligger særlig utsatt til i løsmasseura. Her går anleggsjonen delvis rundt lokaliteten. Ved Trøa berører anleggsplassen enden av en listeført vei (ID 248974). Ved Gravfeltet på

Alnestrøen (ID 573211) vil terrengforskjellen mellom vei og gravfeltet utgjøre en stor usikkerhet i forhold til om det er mulig å unngå ytterligere ødeleggelse av gravfeltet i anleggsperioden.

Gjennom Marstein vil en del bygninger ligge utsatt til for skader og påvirkning i anleggsfasen gjennom trafikk, støy, støv og ikke minst skader gjennom rystelser fra anleggsarbeidet.

1.6 Usikkerhet

- Det er knyttet usikkerhet til videre detaljering av tiltak, og derav deres eventuelle påvirkning på kulturmiljøverdier innenfor planområdet.
- På grunn av terrengforskjellen mellom vei og gravfeltet på Alnestrøen (ID 57231) er det foreløpig usikkert i hvor stor grad gravfeltet vil bli påvirket av tiltaket i anleggsfasen, selv med sikring.
- Det kan fremkomme nye funn av fornminner i forbindelse med gjennomføring av tiltak og oppføring av nye konstruksjoner. Møre og Romsdal fylkeskommune er rette kulturmiljømyndighet.
- Usikkerhet til mulig aksept for dispensasjon for frigiving av automatisk fredete kulturminner etter kml § 8 blir avklart gjennom planprosessen og planvedtaket. Møre og Romsdal fylkeskommune er rette kulturmiljømyndighet.
- Usikkerhet knyttet til at dispensasjon fra kml § 22a for endringer av den fredete Romsdalsvegen ikke er gitt. Møre og Romsdal fylkeskommune er rette kulturmiljømyndighet.
- Det er usikkert om den gjenstående svingen ved Kjerkjefossen kan bevares som et historisk veifar for ettertiden.
- Det er usikkerhet knyttet til løsninger for støyskjerming særlig ved Skirimoen, Skiri og Marstein.

1.7 Avbøtende tiltak

Miljøhensyn

Reguleringsplanen skal fastsette avbøtende tiltak i forhold til miljøhensyn som kan bidra til å redusere negative konsekvenser av tiltaket. Avbøtende tiltak som er listet opp her er forslag til ytterligere forbedringer, eller skal fungere som en huskeliste dersom deler av tiltaket endres i påfølgende fase (byggefase).

Generelle tiltak

I utforming av planer vil det være et generelt prinsipp å dempe negative virkninger på kulturminner og kulturlandskap. En god landskapstilpasning kan bidra til å redusere negative konsekvenser. Nye inngrep i området bør ideelt sett legges i god avstand til kulturminner og kulturmiljø. Avbøtende tiltak for kulturminner og kulturmiljø er nært knyttet til både naturlandskap og kulturlandskap. Avbøtende tiltak knyttet til fagtema landskapsbilde vil derfor i mange tilfeller ha virkning også for fagtema kulturarv innenfor samme landskapsrom. Foreslåtte tiltak anses som viktige forbedringer for tema kulturmiljø.

- Det å søke å ytterligere justere tiltak der dette er mulig for å unngå konflikt, eller gir for tett nærføring med de kulturminnene som er mest uberørt og har høyest verdi i området, er et viktig avbøtende tiltak.

- Ved nærføring av tiltaket til gårdstunene der landskapet endres som følge av fjerning av store steiner og vegetasjon, må det gjøres nødvendige tilpassinger av terrenget for å opprettholde og ivareta et tilnærmet opprinnelig visuelt inntrykk disse gårdene har hatt, og fortsatt bør ha, i kulturlandskapet.
- Nye installasjoner, slik som for eksempel støyskjermer, gjerder og belysning (type og plassering) må i størst mulig grad hensynta og innordne seg kulturmiljø og kulturhistorisk landskap. Det må gjøres en vurdering i reguleringsplanen om det skal etableres støyskjermer eller om støyskjerming skal integreres i bygningskonstruksjonene.
- Tiltaket vil medføre direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner. For lokaliteter der det ikke har latt seg gjøre med plantilpasninger og regulering til hensynssoner med bestemmelser om vern, kreves det dispensasjon fra kulturminneloven, jf. § 8, 4. ledd. Dersom dispensasjon blir gitt av Møre og Romsdal fylkeskommune, vil det normalt bli stilt vilkår om arkeologisk utgraving. Ved fjerning av automatisk fredete kulturminner etter dispensasjonsvedtak, vil sikring av kunnskapsverdien som kulturminnene har gjennom utgraving, være et viktig avbøtende tiltak. Automatisk fredete kulturminner som søkes frigitt fra fredningen er vist i planen med bestemmelsesområder.
- Tiltaket vil medføre direkte konflikt med flere forskriftsfredete veier. For lokaliteter der det ikke har latt seg gjøre med plantilpasninger og regulering til hensynssoner med bestemmelser om vern, kreves det dispensasjon fra kulturminneloven, jf. § 22a. Møre og Romsdal fylkeskommune er rette kulturmiljømyndighet.
- En skjøtsels- og tilretteleggingsplan er et avbøtende tiltak som kan virke positivt for kulturminneverdiene i plan- og influensområdet. Eventuelle undersøkelser i forbindelse med dispensasjon fra kulturminneloven for berørte lokaliteter i dette området kan gi ny og viktig kunnskap om bruken av området i forhistorisk tid. Det er positivt om ny kunnskap kan bli formidlet.
- Det er viktig å sikre god terreng- og vegetasjonsskjerming i buffersone mellom tiltaksområdet og kulturmiljø/kulturlandskap. Det må revegeteres rundt og ved nye fjellskjæringer og rasvoller for å unngå for store «sår» i det kulturhistoriske landskapet av nasjonal interesse.
- Høy kvalitet på tiltaket, både når det gjelder utforming og materialbruk, er viktige avbøtende tiltak for kulturmiljøene. Konstruksjoner og elementer tilknyttet veitrasé og bruer må gis god arkitektonisk utforming. Dette vil gjelde alle tiltak innenfor planområdet, som inngår i KULA – kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse, Romsdalen.

Stedspesifikke tiltak

- Alle tiltak på og ved den forskriftsfredete Romsdalsveien må skje etter godkjenning av rette kulturmiljømyndighet (Møre og Romsdal fylkeskommune/ Riksantikvaren).
- Det historiske veifaret langs elva fram mot Jetmundhølen bør bevares i form av en turvei/gangvei i en standard som gjør at veien ikke vokser igjen.
- Den nye skjæringen i jernbanefyllingen ved hjelp av jordnagling ved Jetmundhølen bør forblendes med naturstein tilsvarende den ved jernbaneundergangen som opprinnelig ble brukt for å forsterke jernbanefyllingene i Norge.
- Ved Skirimoen (KM 3) bør noe av den eksisterende vegetasjon rundt ny jernbanebru og ny adkomstvei til elva bevares for å opprettholde den visuelle skjermingen av gårdstunet.

- Det bør vurderes å støyisolere hovedhuset på Skiriviken (gnr. 70/2) (KM 4) og støyutsatte bygninger på Marstein (KM 9), som et alternativ til støyskjerm. Støyisolering av verneverdige bygninger bør skje i samråd med Møre- og Romsdal fylkeskommune.
- Det anbefales at den gamle smia ved Nedre Skiri (KM 4) flyttes lenger opp i samme tun. Bygningen må forsterkes og forberedes for flytting (kran). Flytting må gjennomføres i samråd med regional kulturmiljømyndighet.
- Forbi Kors kirke må det ikke etableres en fysisk støyskjerm som dekker til kirkens inn- og utsyn i det kulturhistoriske landskapet.
- Der veien gir nærføring til gravfeltet på Alnestrøen, Kors kirkested, gårdstun på strekningen og bygningsmiljøet på Marstein må tiltaket gis en god arkitektonisk og landskapsmessig tilpassing.
- Ved Vognhelleren ovenfor Søre-Monge (KM 7) bør det vurderes å etablere en natursteinsmur i stedet for, eller i en kombinasjon med, en løsmasseskjæring for å hindre erosjon og at helleren raser ut. Klimaendringer kan forsterke erosjonsfaren ved helleren.
- Det anbefales at våningshuset fra 1700-tallet på Ytter-Monge (KM 8) flyttes, fortrinnsvis innenfor nærmiljøet og lengre opp i lia dersom alternativ 1 velges. Bygningen må forsterkes og forberedes for flytting med kran. Flytting må gjennomføres i samråd med regional kulturmiljømyndighet.

Anleggsperiode

Avbøtende tiltak knyttet til anleggsvirksomhet og bygging av tiltaket skal være klargjort og iverksatt før anleggsstart. I forbindelse med reguleringsplanen skal det utarbeides en overordnet plan for anleggsgjennomføring.

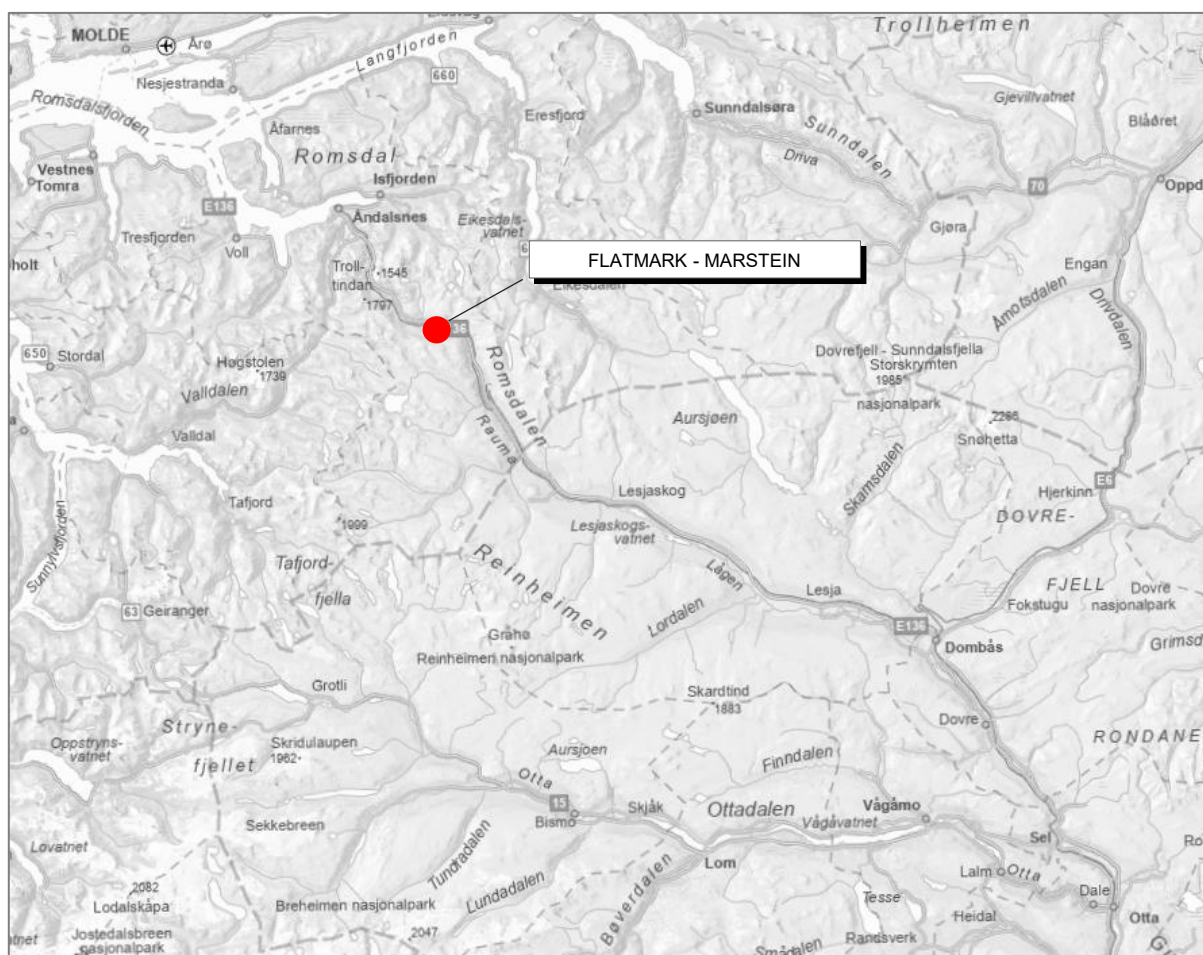
- Risikovurdering og sikring av kulturminneverdier i byggetiden er et viktig og nødvendig tiltak for å redusere uforutsette konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.
- Automatisk fredete kulturminner må sikres midlertidig i anleggsfasen for å unngå skader. Dette gjelder lokaliteter over og under bakkeplan og hellere. Sikringstiltakene må utføres i samråd med regional kulturmiljømyndighet.
- Det må etableres tilstrekkelige sikringstiltak mot alle nærliggende nyere tids kulturminner og kulturmiljø som veifar, krigsminner og bygninger, for å unngå ødeleggelser på grunn av anleggsarbeid og tunge anleggsmaskiner. Særlig sprengningsarbeider må planlegges og gjennomføres med varsomhet. Sikringstiltakene må utføres i samråd med regional kulturmiljømyndighet.
- Tilstanden til verneverdige bygninger langs veien må dokumenteres før og etter arbeidet.
- Terreng som er avsatt til rigg-/og anleggsplasser og massedeponier tett ved registrerte lokaliteter må reetableres når anleggsfasen er gjennomført. Dette er særlig viktig ved Skiri (KM 4) og bosetningsområdet ved Skirimoen (KM 3) krigsminnefeltet på Mongemoen (KM 6), ved Mongebrua samt ved Marstein stasjon (KM 9).

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

Nye Veier AS ble opprettet av Stortinget i 2016 med mål om å oppnå en effektiv og helhetlig utbygging, drift og vedlikehold av trafikksikre riksveier. Stortinget har gitt Nye Veier mandat til å prioritere rekkefølgen på prosjektene ut ifra samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

E6 og E136 fra Otta til Vestnes er en del av hovedveiforbindelsen mellom Nord-Vestlandet og Østlandet. Nye Veier har denne veistrekningen i sin portefølje, og arbeider nå med videre utvikling av strekningen og tiltak på denne. Prosjektet Flatmark-Marstein inngår som en del av dette arbeidet. I prosjektet inngår avklaring av aktuelt veiltak og utarbeidelse av reguleringsplan for veiltaket på strekningen.



Figur 1 Strekning E136 Flatmark – Marstein

2.2 Organisering av planarbeidet

Planforslaget utarbeides for Nye Veier, som er forslagsstiller. Plan AAV er plankonsulent. Dette er et samarbeid mellom firmaene Asplan Viak, ViaNova og Aas Jakobsen. Kontakt Nye Veier AS:

post@nyeveier.no

Rauma kommune er planmyndighet.

2.3 Om strekningen

Strekningen mellom Flatmark og Marstein ligger midt i Romsdalen, ca. 15-25 km sørøst for Åndalsnes. Strekningen fungerer i dag som både hovedvei og lokalvei.

Langs strekningen er det spredt bosetning med fastboende på Flatmark, Skirimoen, Skiri, Trøan, Søre Monge og ved Marstein. I tillegg er det enkelte gårdsbruk og fritidsboliger spredt langs strekningen. Store deler av veistrekningen ligger innenfor Romsdalen landskapsvernområde.



Figur 2 Strekningen E136 Flatmark - Marstein

E136 mellom Flatmark og Marstein er den delen av E136 som gjenstår med dårligst veistandard med den krappest kurvaturen og smaleste veibredden på hele strekningen Dombås-Vestnes. Flere steder mangler det veiskuldre og grøfter, og kjøretøy må ofte utenfor veien når de møtes.

Fartsgrensen er 80 km/t, med unntak av strekningen fra Trøan til Marstein, som har 60 km/t. Gjennom svingene mellom Flatmark og Skirimoen er anbefalt hastighet 40 km/t, og 20 km/t ved kryssingen av jernbanen ved Skirimoen, der kun én bil kan passere om gangen.

Flere av forholdene for trafikkulykker og fremkommelighet kan knyttes til varierende og lav veistandard. Den lave veistandarden gjør også at veien oppleves som utrygg av brukerne. Store deler av strekningen har ikke et eget tilbud for gående og syklende.

Flom og skred kan også påvirke oppetiden på strekningen. Det har ikke vært mange stengninger på grunn av flom og skred, men det forventes at dette kan bli et økende problem som følge av en beskrevet framtidssituasjon med mer ekstremvær. Deler av strekningen er definert som skredpunkt med en skredsannsynlighet høyere enn 1/20 (skred hvert tjuende år), og andre deler av strekningen ligger innenfor varsomhetsområde for flom. Sist gang strekningen var stengt på grunn av skred var i 1986, da det gikk et skred ved Mongeura II. E136 har ikke vært stengt på grunn av flom i nyere tid.

Romsdalen er et dyptskåret daldrag mellom høye fjell, som strekker seg fra fjorden i vest til innlandet i øst. Planområdet er en del av Romsdalen landskapsvernområde. Landskapsbildet

endrer seg gjennom planområdet, fra den mer kulturpåvirkede, flatere og bredere dalbunnen på Marstein til de skredpåvirkede partiene mellom Monge og Flatmark. Her preges dalbunnen av kulturmark med ansamlinger av kampesteiner, dyrket mark og bebyggelse. Rauma elv, E136 og jernbanen slynger seg gjennom terrenget.

Romsdalen har mange kulturhistoriske spor, både fra tidlig historie, og fra nyere tid. Det er funnet spor etter mennesker helt tilbake til steinalderen innenfor planområdet og bevis for fast bosetning allerede fra bronsealderen. Det mest kjente kulturminnet innenfor planområdet er trolig Kors gamle kirkegård, første gang nevnt i skriftlige kilder i 1497. Planområdet inneholder flere SEFRAK-registrerte bygninger, både fra tidlig 1900-tallet, og fra før 1850. Spesielt for planområdet er samlingen av fire generasjoner veifar, som går parallelt og delvis i hverandre gjennom dalen. Det eldste faret trolig med røtter tilbake til middelalderen. En annen verdifull ferdselsåre er Raumabanen, som går parallelt med veifarene.

På Mongemoen og på Trømoen mot Marstein finnes flere krigsminner fra andre verdenskrig. Området var et viktig ammunisjonslager for tyskerne under krigen, og i dag ser man rester etter både bunkere, skyttergraver, veianlegg og annet.

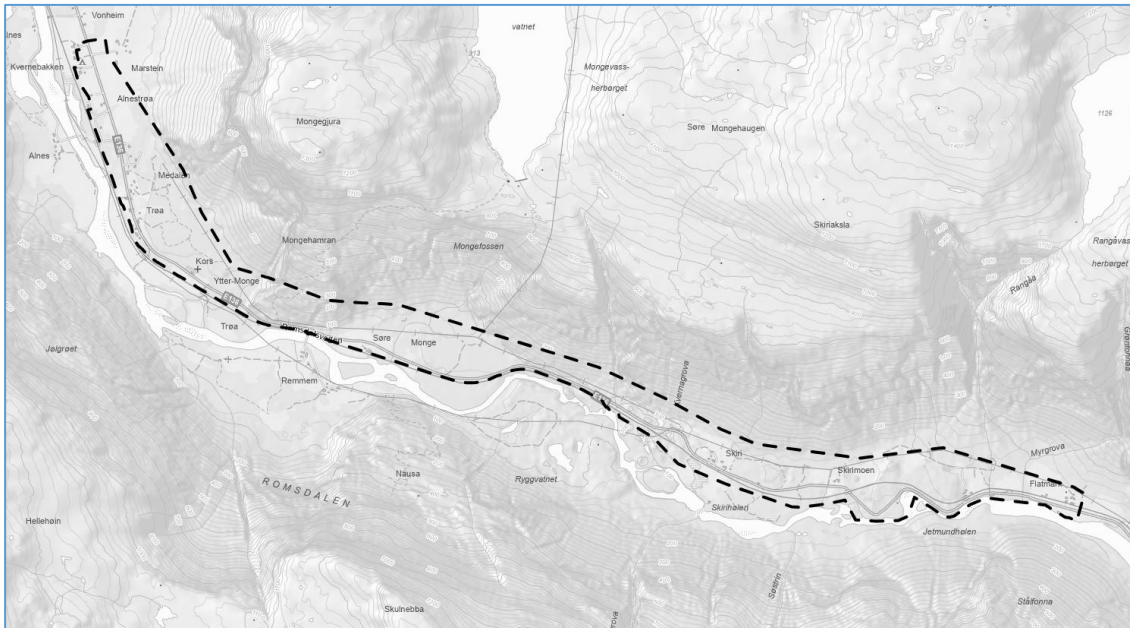
Raumavassdraget går nedover dalen, og både elvemiljøet og naturtyper i kantsonene er viktig for naturmangfoldet. Ellers preges planområdet av viktige skogsområder som er dannet gjennom de særegne skred- og rashendelsene i denne delen av Romsdalen. Det er også en del verdifullt kulturlandskap i området, med beite- og slåttemark.

Rauma elv med strandsone er et viktig nærmiljøområde, og skaper tilhørighet for beboerne med ulike aktiviteter. Jakt er også utbredt i store deler av dalbunnen under sesongen. Området blir også brukt til friluftsliv av besøkende fra regionen, samt fra inn og -utland. Buldreområdet på Skiri er mye brukt. Raumavassdraget har lange tradisjoner for fiske av sjørret og laks, og er ei kjent lakseelv på nasjonalt nivå. Kors gamle kirkegård og området rundt Årstallsteinen er tilrettelagt for besøkende, og historien kan formidles av beboere på Nordre Flatmark og Skiri.

Forbindelseslinjer i planområdet er oppstykket med driftsveier for landbruk, fiskestier, vilttråkk og gamle veifar. Dagens E136 og jernbanen er noen steder en barriere, og bryter opp dalbunnen mellom bebyggelse, inn- og utmark og Rauma elv.

2.4 Avgrensning av planområdet

Ved varsel om oppstart er det tatt med en bred korridor gjennom Romsdalen, som ivaretar arealbehovet for alle konsepter som har vært vurdert i prosjektutviklingsfasen. I sør er plangrensen lagt ved Fetjavatnet, og i nord avsluttes strekningen ved Vonheim. Stort sett hele dalbunnen mellom Rauma elv og fjellsidene langs østsiden av dalen er med innenfor planområdet. Planområdet vil bli snevret inn i forbindelse med offentlig ettersyn til kun å omfatte nødvendig areal for å kunne gjennomføre tiltaket.



Figur 3 Forslag til planavgrensning ved varsel om oppstart.

2.5 Veilinjrer som utredes

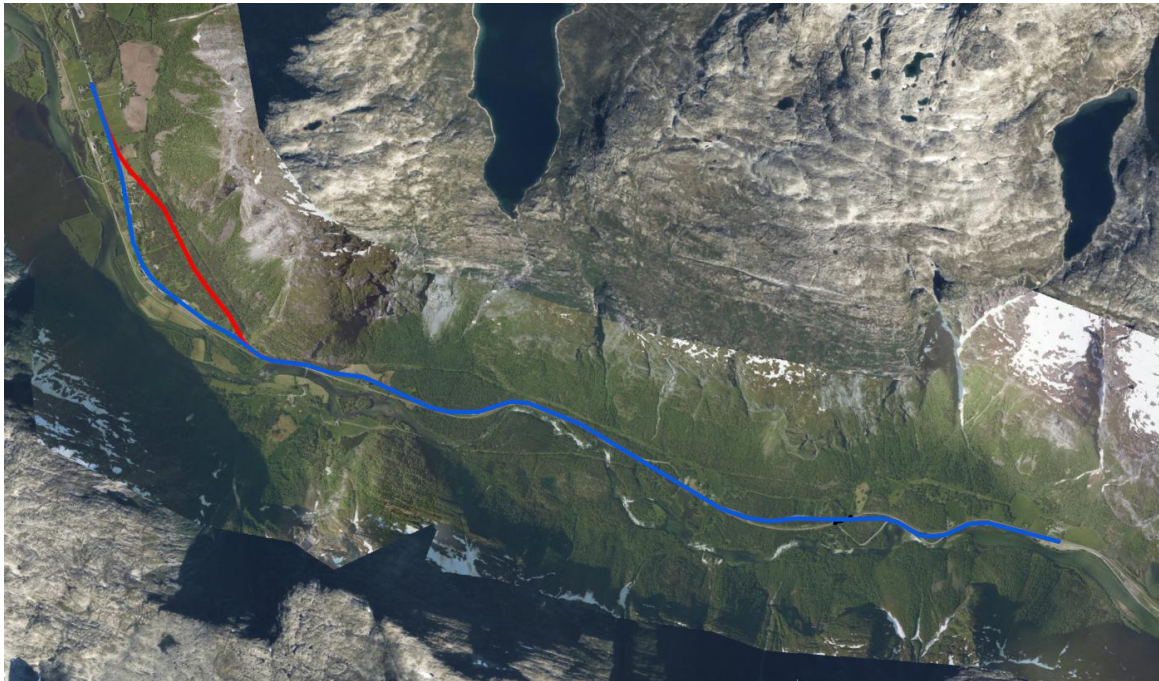
Med bakgrunn i planprogrammet, er følgende veilinjrer utredet:

- **Alternativ 1:**
 - Utvikle ny vei ved å benytte mest mulig av eksisterende vei og infrastruktur
- **Alternativ 2:**
 - Utvikle ny vei ved å benytte nytt terreng

Det er kun på Marstein det foreligger to ulike alternativer.



Figur 4 Alternativ1 (blå linje) og alternativ 2 (rød linje).



Figur 5 Flyfoto. Alternativ1 (blå linje) og alternativ 2 (rød linje)

2.6 Referansealternativet (0-alternativet)

I henhold til vedtatte planprogram (14.11.2024, se kap 4.3) skal planens konsekvenser vurderes opp mot dagens situasjon og vedtatte reguleringsplaner og tiltak i utredningsområdet. Nullalternativet skal vise den sannsynlige utviklingen av området dersom planen eller tiltaket ikke blir gjennomført. Som hovedregel er det kun vedtatte (og sannsynlig gjennomførbare) reguleringsplaner som bør legges til grunn i nullalternativet. Kommuneplanens arealdel og vedtatte kommunedelplan for Medalen (vedtatt i 1995) anses ikke som en relevant påvirkningsfaktor for 0-alternativet.

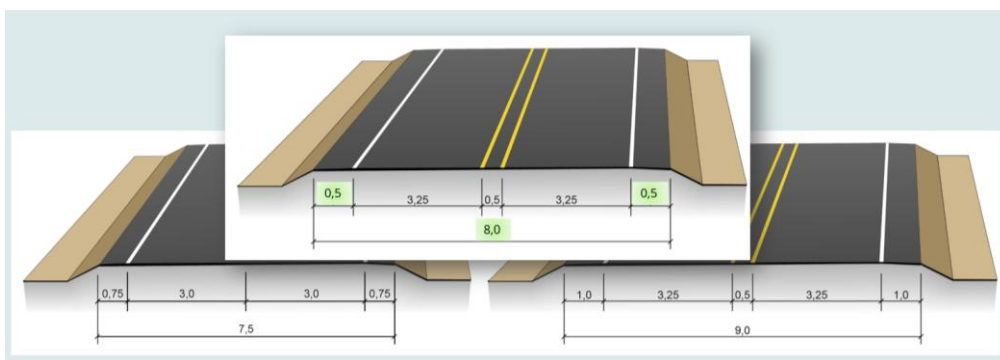
3 Tiltaksbeskrivelse

3.1 Valg av veistandard

Tverrprofil og veigeometri

E136 er en europavei og nasjonal hovedvei med en trafikkmengde på cirka 2500 kjøretøy per døgn, hvor 26% er tunge/lange kjøretøyer. Ifølge vegnormalen N100 burde veien mellom Flatmark og Marstein bygges som en H1 vei med fartsgrense 80 km/t og veibredde 9 meter med forsterket midtoppmerking. Prosjektet har imidlertid besluttet å bygge en smalere vei, ettersom Romsdalen har flere verdier av nasjonal interesse.

Vegdirektoratet påpeker at med dagens trafikkmengde, vil 7,5 meter være for smalt på grunn av hyppig møte med vogntog. Etter møter med Vegdirektoratet er det bestemt at veibredden skal være 8 meter for å imøtekomme utfordringen.

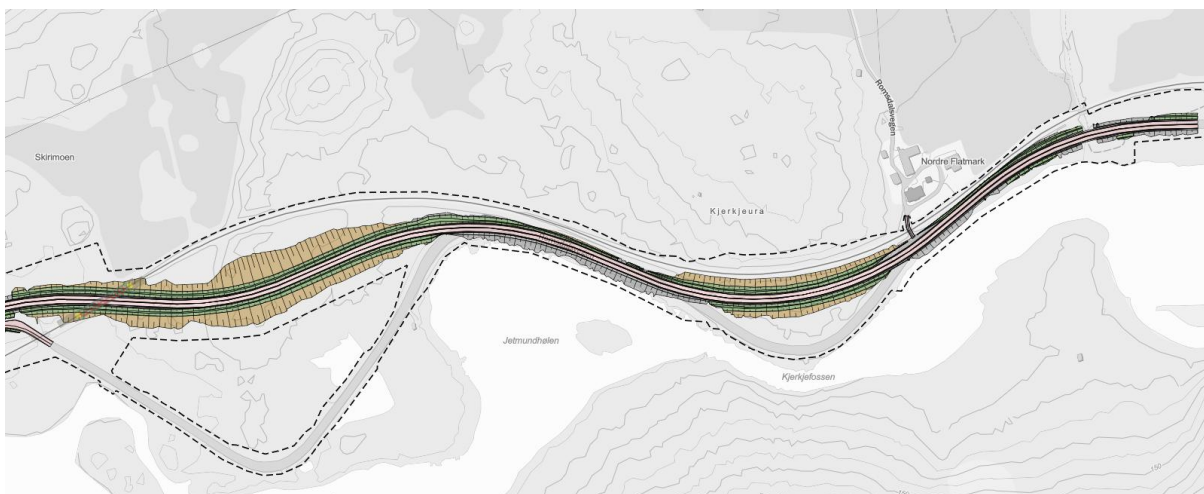


Figur 3-1 Valgt tverrprofil for E136, 8,0 meter veibredde.

Veiens horisontal- og vertikalgeometri må oppgraderes til å tilfredsstille kravene til en H1-vei på hele strekningen. Dette medfører at de skarpeste svingene og høybrekken på strekningen slakes ut, slik at fremtidig trafiksikkerhet ivaretas.

3.2 Beskrivelse ny E136 Monge-Marstein

3.2.1 Flatmark-Skirimoen



Figur 3-2 Veiløsning mellom Nordre Flatmark og Skirimoen

Prosjektet starter 100 meter øst for Rangåbrua. Veien legges i dagens trasé over brua, som utbedres og gjenbrukes. Ved Nordre Flatmark opprettholdes dagens adkomst med undergang under jernbanen og dagens stopplomme langs E136 forlenges og sikten bedres.

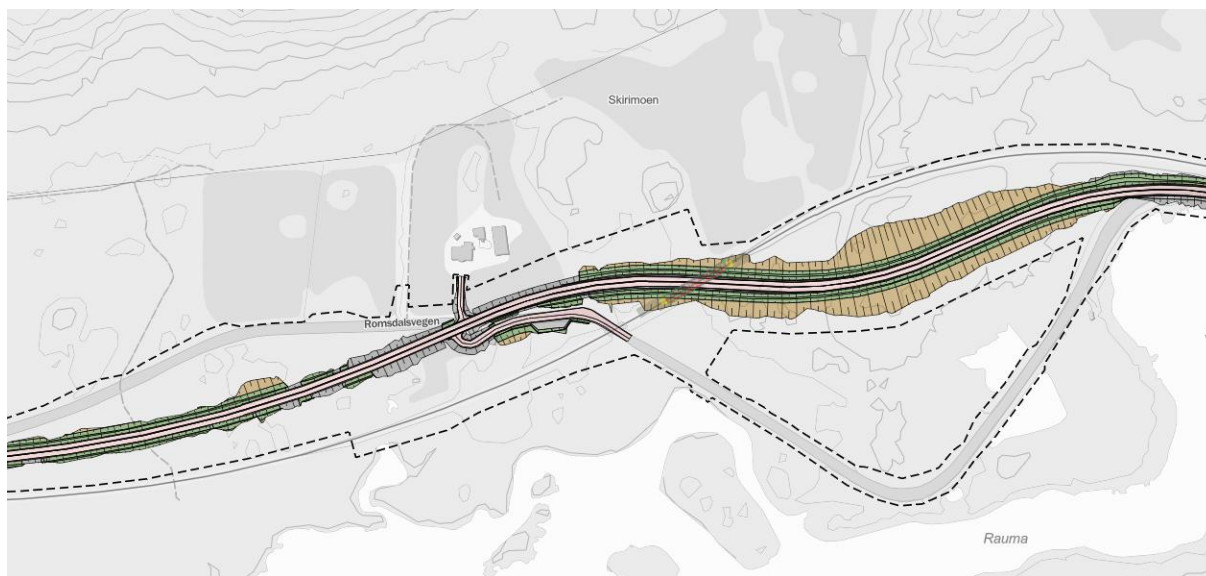
Ved Nordre Flatmark ligger veien tett på jernbanen og Rauma elv. Det er oppdaget erosjon i dagens veifylling i dette området, og når ny vei skal etableres må det samtidig gjennomføres erosjonssikring av veifyllingen. Det er lagt til grunn en stablet steinfylling (1:1) mot elva og noe skjæring inn i jernbanefyllingen (3:1) med jordnagling.

Etter Nordre Flatmark går veien i skjæring gjennom Kjerkjeura mot Jetmundhølen. Skjæring i ura er vist med helning 1:1,5, men dette vil variere pga tilpasning til steinblokker i området.

Langs Jetmundhølen ligger veien igjen tett på elva og jernbanen. Også her har dagens veifylling skader etter erosjon fra elva, og må derfor bygge opp på nytt med bedre erosjonssikring. For å unngå utfylling i elva er det lagt til grunn en løsning som innebærer skjæring i jernbanefyllingen ved hjelp av jordnagling. Dette gir rom for å trekke veien noe lenger bort fra elva. Krav til 200-års flom ivaretas.

Tiltakene med fylling/steinplastring mot elva forutsetter fortsatt fiskeforbedrende tiltak der en reetablerer dagens situasjon med blokker over foten av fyllingen og opp til middelvannstand.

Dagens vei som blir liggende igjen i svingen ved Kjerkjefossen tilbakeføres til naturformål eller som et historisk veifar, hvor det legges til rette for sti/turvei langs elva fram mot Jetmundhølen.



Figur 3-3 Veiløsning Skirimoen

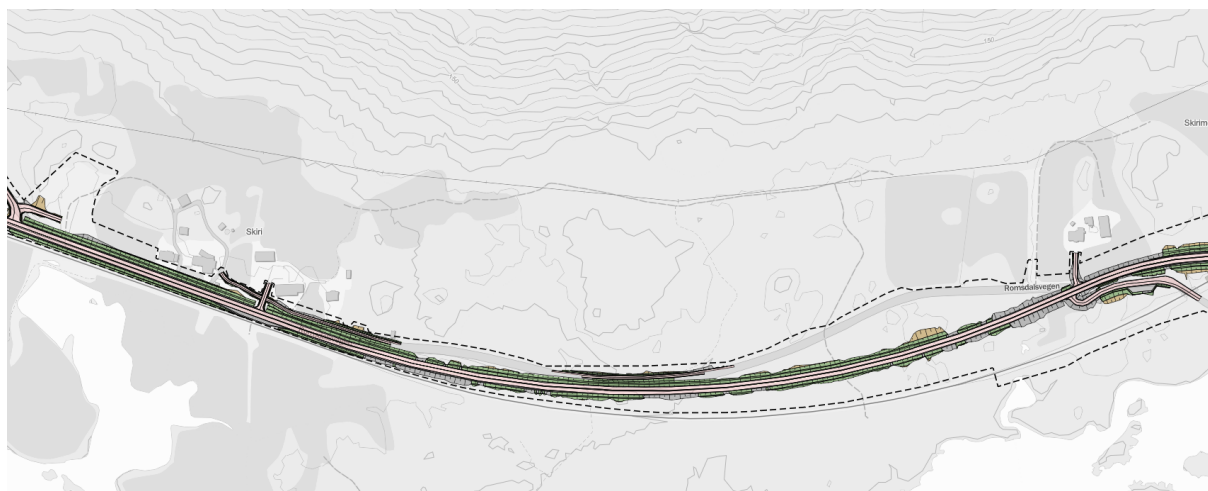
Etter passering av Jetmundhølen går veien i skjæring gjennom ura. Skjæringene tilpasses eksisterende terreng, men er i modellene langt inn med helning 1:1,5. Veilinjen er optimalisert slik at ny jernbanebru skal bli så kort som mulig. Eksisterende jernbaneundergang beholdes og gir adkomst til eksisterende E136, som blir liggende igjen mellom Jetmundhølen og Skiriundergangen. Denne veien omklassifiseres til driftsvei for grunneierne med mulighet for ferdsel for gående og syklende. Veitrafikkutstyr som rekkverk og skilt skal fjernes fra dette området, og veibredden reduseres til ca. 4 meter. Det tilrettelegges for en liten parkeringsplass

ved avkjøring fra E136 ved Skirimoen, før en krysser under jernbanen. Veien gjennom eksisterende jernbaneundergang heves med 30 cm i forhold til dagens for å hindre at flomvann fra elva kommer inn her ved en 200-års flom.

Som følge av jernbanekryssing og bru, kommer veien ca. 15 meter nærmere gårdsbruket på Skirimoen, og ved avkjøringen til gårdsbruket vil ny vei ligge ca. 1 meter høyere enn i dag. Dagens garasje på sørsiden av E136 må rives og erstattes med ny inne på gårdsbruket til Skirimoen. Eventuell støytiltak mot gårdsbruket skal avklares med grunneier.

3.2.2 Skirimoen-Skiri

Vest for avkjøringen til Skirimoen trekkes ny vei lenger bort fra gården og vil i framtidig situasjon gå mer parallelt med jernbanen, på arealet mellom dagens vei og jernbane.



Figur 3-4 Foreslått veiløsning mellom Skirimoen og Skiri.

De delene av dagens vei som blir liggende igjen bindes sammen og omklassifiseres til privat driftsvei, med mulighet for ferdsel for gående og syklende mellom gårdsbrukene på Skiri og Skirimoen.

På Skiri vil ny vei utvides mot bebyggelsen og det foreslås støyskjerm mot deler av eiendom 70/2. Antall avkjørsler reduseres til én felles avkjørsel for Skirigårdene, med etablering av ny intern gårdsvei mellom gårdsbrukene. Eksisterende planovergang for jernbanen beholdes, men det etableres en lomme langs E136 (mellom E136 og jernbanen) for bedre av- og påkjøring.

3.2.3 Skiri-Utøyan



Figur 3-5 Foreslått veiløsning mellom Skiri og Utøyan.

Dagens svinger vest for Skiri rettes ut, og ny E136 blir liggende parallelt med jernbanen. På denne måten unngås også konflikter med flere historiske veifar i dette området. I tilknytning til gamleveien etableres det en gangkulvert under ny E136 og jernbanen, som gir en trygg adkomst til områdene langs elva og de historiske veifarene i området. I forbindelse med gangkulverten legges det til rette for noe parkering og snumulighet på del av E136 som blir liggende igjen når ny E136 skal etableres.

På Utøyan vil ny E136 ligge tett på jernbanen, tilsvarende som i dag. Utvidelse av veien må derfor skje på motsatt side av jernbanen, mot fjellsiden. Eksisterende kulvert ved Kværnagrova er fredet og beholdes som i dag, men for å få utvidet veien her etableres det en støttemur over dagens kulvert.

Etter Utøyan senkes veien over et høybrekk der det i dag er dårlig sikt. Etter høybrekket ligger ny E136 igjen på samme høyde som dagens vei og utvidelse av veien skjer mot fjellsiden. Dagens stopplommer på denne strekningen saneres, det legges til rette for en gangløsning langs jernbanefyllingen mot Rauma på strekningen mellom Utøyan og Årstallssteinen. Disse tiltakene reduserer sannsynligheten for at det blir ferdsel og kryssing av jernbanen av fotgjengere.

Mellom Utøyan og Skorsteinen legges det til rette for skredsikring med skredvoll, for å sikre vei og jernbane mot skred fra skredsonen Mongeura I. Grøftene på denne strekningen utvides noe også for å kunne ta imot nedfall fra fjellsidene.

3.2.4 Utøyan -Søre Monge



Figur 3-6 Foreslått veiløsning mellom Utøyan – Søre Monge

Etter Mongeurene og fram mot Mongeelva ligger veilinja stort sett i dagens trase, med breddeutvidelse inn mot dalsiden frem til kontrakurvne mellom Hjelldalen og Mongeelva. Her legges veien i en gjennomgående kurve tettere på kurvaturen til jernbanen. Mot Mongeelva breddeutvides veien til begge sider for å treffe sentrisk på brua.

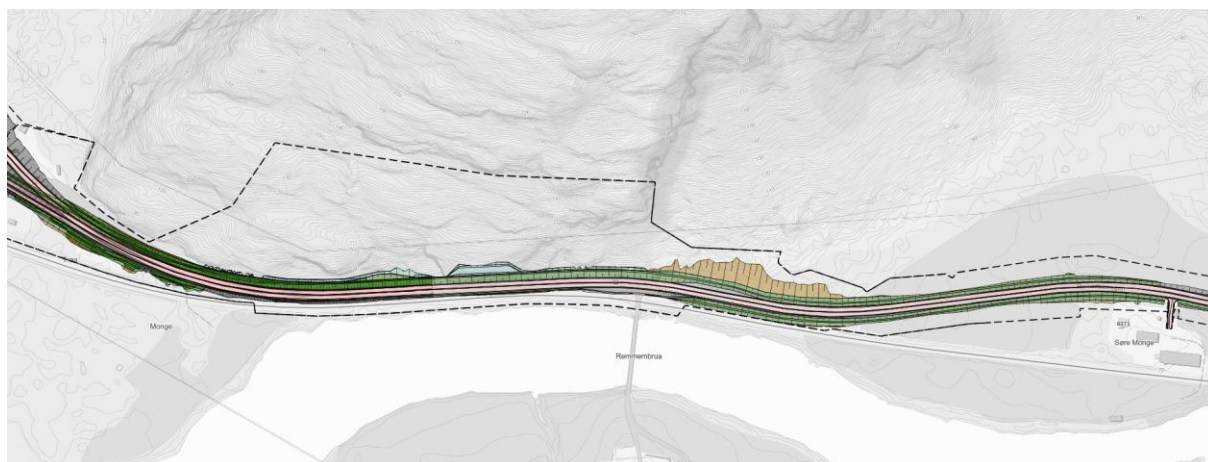
Mongebrua er fredet og endelig tiltak og utforming av brua må avklares med fylkeskommunen ved utførelse av tiltaket. For å ivareta framtidige behov for sikkerhet og beredskap bør dagens bruplate skiftes ut, og ny bruplate med kantdrager etableres sammen med ny veikant og nytt rekkverk. Murer og landkar på brua kan beholdes.

I området nord for veien, mellom Mongeelva og elvesletta er det satt av et areal til massedeponi. Et vegetasjonsbelte på 10-15 meter mot Mongeelva legges inn som sikkerhetssone for kantvegetasjon. Deponiområdet sikres for avrenning til Mongeelva og Rauma gjennom etablering av avskjæringsgrøfter og en sedimentasjonsdam. Det er lagt til grunn 1:2 helning på oppfyllingen av deponiet med en høyde på 10 meter, og 1:10 helning på flaten over dette. Flaten kan reetableres med stedegen vegetasjon.

Videre mot Søre Monge ligger veien i dagens trase, også her med utvidelse til begge sider med bakgrunn i Mongebrua. For å oppnå krav til 200-årsflom ved Mongeelva må veien heves noe vest for Mongeelva og det etableres ny stikkrenne under E136 i dette området. Dette gir mulighet for at veien kan ligge med dagens høyde over brua.

Forbi Søre Monge ligger veien i dagens trasé og veien utvides mot fjellsiden.

3.2.5 Søre Monge – Monge



Figur 3-7 Foreslått veiløsning mellom Søre-Monge og Monge.

Fra Søre Monge til Mongehamran ligger veien stort sett i dagens trasé og utvides mot fjellsiden. Langs Mongehamran vil veien gå i ei stor skjæring, med skjæringshøyde opp mot 30 meter. Ny vei trekkes noe lenger ut enn dagens vei når en kommer til Trøa, for å redusere omfanget på fjellskjæringen. Dette medfører at kulturminnet Vognhelleren unngås, og prosjektet tilstreber at begge hellerne i dette området kan ivaretas.

Ved avkjøring til Rømmem er det lagt inn busslommer som i dag, men busslommen ved avkjøringen gjøres lenger. Dette gir mulighet for at lengre kjøretøy kan stå oppstilt i busslomma og vente til tog har passert, før kryssing av jernbanen. Mindre kjøretøy får mulighet til å stoppe mellom jernbane og vei.

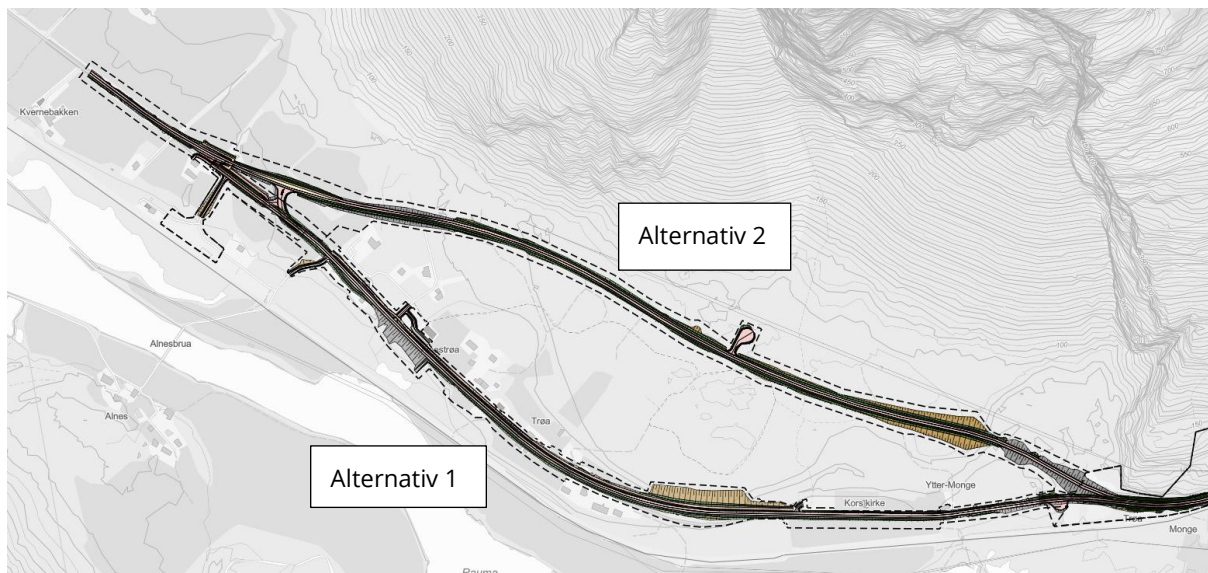
Langs fjellskjæringen etableres det en 6 meter bred fanggrøft. Den brede fanggrøften gir også mulighet til å ferdes mellom veien og fjellskjæringen, noe som også sikrer adkomst til turstien opp Mongehamran.

Bolig og garasje/uthus på gnr/bnr. 62/25, må rives/innløses.

3.2.6 Monge – Marstein

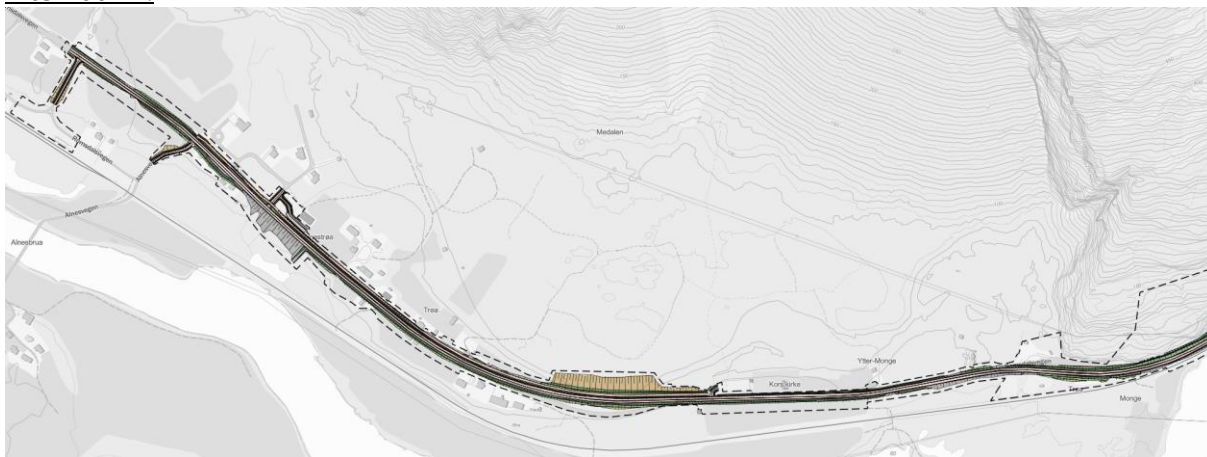
Fra Mongehamran og fram til Marstein er det vist to ulike alternativer for ny E136:

- Alternativ 1: Ny vei i dagens trase
- Alternativ 2: Ny vei i ny trase, øst for bebyggelsen på Marstein



Figur 3-8 Begge alternativer på Marstein.

Alternativ 1:



Figur 3-9 Alternativ 1 Monge-Marstein.

Fra Mongehamran følger igjen veien dagens trasé og utvidelse av veien skjer mot jernbanen. Ved Kors kirke trekkes veien sørover for å få større avstand til milesteinen, slåttemarka og kirkegårdsmurene ved Kors kirke.

Videre inn mot bebyggelsen slakes dagens kurver ut og veien legges lenger inn i terrenget mot moreneryggen/elvesletta for å unngå konflikt med kulturminnene (gravrøyser) sør for veien. Den delen av dagens vei som blir liggende igjen overføres til landbruksformål (privat).

Hovedprinsipp for løsning gjennom Marstein vil være at det bygges ny vei på vestsiden av dagens E136, og at dagens vei benyttes til gang- og sykkelvei. Utvidelse av veianlegget legges dermed i sin helhet på vestsiden av dagens vei. Gang- og sykkelveien vil strekke seg fra Kors kirke til Alnesvegen.

Alternativet medfører at en enebolig foreslås innløst, og to fritidsboliger og to låver må rives. Disse ligger på vestsiden av veien. Et eldre bevaringsverdig (SEFRAK) hus på østsiden av veien, ved Kors kirke, vurderes flyttet til ny tomt. Detaljer rundt dette må avklares i etterkant av høringsperioden.

Det legges inn busslommer på begge sider av E136 ved Alnesvegen.

Alternativ 2:



Figur 3-10 Alternativt 2 Monge-Marstein.

Alternativ 2 medfører ny vei i ny trasé i bakkant av bebyggelsen på Marstein, nærmere fjellsiden. Etter Mongehamran er veien lagt i ny trasé i bakkant av Kors kirke og videre inn i skog-/utmarksområdet øst for bebyggelsen på Marstein fram til den møter dagens E136 rett syd for Marstein.

Det etableres driftsadkomst for landbruksdrift med snumulighet for tømmerbil.

Alternativet medfører nytt kryss der ny E136 møter dagens trasé for E136, og det etableres bussholdeplasser på hver side av i forbindelse med krysset.

Løsningen medfører nærføring til det kommunale vannforsyningsanlegget ved Trøan, dette må sikres i forbindelse med gjennomføring av tiltaket. Det legges også opp til langsgående støyskjerming mot bebyggelsen i dette området.

4 Fagtema Kulturmiljø

4.1 Om fagtemaet

Hovedmålet med konsekvensutredningen for fagtema kulturmiljø er å skaffe kunnskap om viktige kulturhistoriske verdier i plan- og influensområdet, slik at dette kan legges til grunn ved utvikling og valg av alternativer. Som grunnlag for utredningen er det hentet inn dokumentasjon av kulturminner og kulturmiljø. Dokumentasjonen er basert på tilgjengelige kilder og litteratur.

4.2 Avgrensning mot andre fagtema

Både tema landskap og friluftsliv overlapper tema kulturmiljø, men har ulik innfallsvinkel i tilnærmingen. Overlappingen mot landskap omfatter kulturminner og kulturmiljø som elementer i den romlige og visuelle opplevelsen av landskapet, og mot friluftsliv vil kulturminnene være «attraksjoner» i landskapet. Kulturmiljø og naturressurser overlapper i noen tilfeller, som oftest der det finnes gjenværende eldre slåttemarken som del av gamle gårdstun eller støler.

4.3 Krav i planprogrammet

Utredningstema Kulturmiljø er beskrevet i vedtatt planprogram datert 14.11.2024:

Kulturmiljø	Skaffe kunnskap om viktige kulturhistoriske verdier i plan- og influensområdet, og belyse konsekvensene av planforslaget.	Ja	Fagrapport	M-1941
-------------	---	----	------------	--------

4.4 Nasjonale, regionale og lokale føringer

Meld. St. 16 (2019-2020) Nye mål i kulturminnepolitikken presenterer tre nye nasjonale mål i kulturmiljøpolitikken, med vekt på engasjement, bærekraft og mangfold. Med det innfører regjeringen begrepet "kulturmiljø" som samlebetegnelse. Begrepet understreker betydningen av helhet og sammenheng, samtidig gjøres tilknytningen til den øvrige klima- og miljøpolitikken tydeligere. Meldingen beskriver status, utfordringer, muligheter og tiltak i kulturmiljøpolitikken. Det er igangsatt revisjon av kulturmiljøloven med høringsfrist 15.08.2025, som vil bidra til å strukturere og samordne bevaringsarbeidet slik at de tre nasjonale målene nås.

Regional delplan for kulturminner av regional og nasjonal verdi, Møre og Romsdal fylkeskommune (T-33/15). Planen har som hovedmål å utvikle strategier for forvaltning, formidling og en bruk av kulturarven som flest mulig er enige om. Planprosessen skal være med på å heve kunnskapen og forståelsen om regionens kulturarvverdier med sikte på å utvikle felles verdiforståing og samhandling, og å skape et bedre samspill mellom vern, bruk og verdiskaping. Planen har tre vedlegg; Oversikt over kulturminnene i planen og grunnlag for utvalg m/liste over kulturminner og kulturmiljø av regional og nasjonal verdi, juridiske virkemidler i kulturminnevernet samt sentrale føringer og definisjoner.

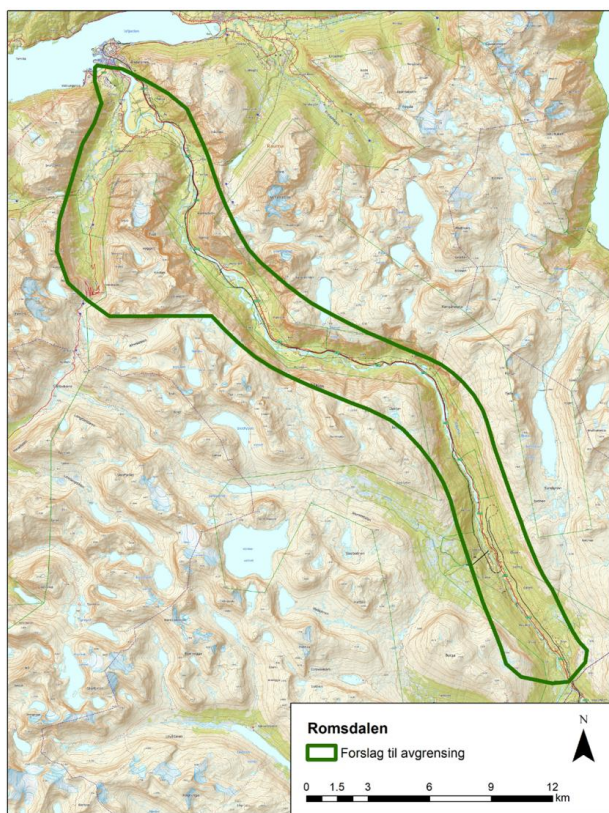
Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse, KULA (KUL K552 Romsdalen) skal være et kunnskapsgrunnlag og forvaltningsverktøy for kommunene og andre myndigheter som påvirker og styrer utviklingen av landskap. Oppføring i KULA-registeret innebærer ikke formelt vern, men fastslår store kulturhistoriske verdier som bør tas vare på for framtiden. Landskapet er sårbart

for dominerende terrenginngrep som kan reduserer sammenhengen og opplevelsen av vassdrag og dalføre. Nye tiltak bør tilpasses landskap, terreng og tradisjonell bosetning.

Begrunnelsen for det nasjonale vernet er: *Romsdalen har alltid vært et strategisk og kommunikasjonsmessig knutepunkt mellom øst og vest, og den viktigste ferdselsåren mellom Møre og Romsdal og Østlandet. Flere generasjoner med veganlegg og framføring av jernbane gjennom krevende fjellandskap gir et sjelden innsyn i hvordan samferdselen har utviklet seg gjennom tidene. De siste hundre årene har oppmerksomheten om Romsdalens spektakulære naturopplevelser vært stor. Natur- og kulturmiljøene har vært, og er fortsatt, et populært reisemål. Romsdalen viser bred variasjon i jordbruksformer, tilpasset de ulike landskapsnivåene mellom fjord og fjell. Kulturlandskap og byggeskikk bærer med seg påvirkninger fra både øst og vest.*

Anbefalte råd for planlegging og forvaltning av dette landskapet er blant annet:

- Omfattende inngrep, som f.eks. store masseuttak og bygging av vegtraséer, er en trussel mot det særegne landskapet.
- Nye byggetiltak bør ikke svekke opplevelsen av landskapet og kulturminner som er knyttet til vassdrag og dalføre.
- Nye tiltak bør tilpasses landskap, terreng og tradisjonell bosetting. En bør hindre større inngrep som endrer karakteren av landskapet, eksempelvis ved vegbygging og lignende.
- Freda og verneverdige veiminner bør ikke endres. Gamle ferdselsårer bør kartlegges, ryddes og legges til rette, og vedlikehold bør ikke føre til skade på kulturmiljø.

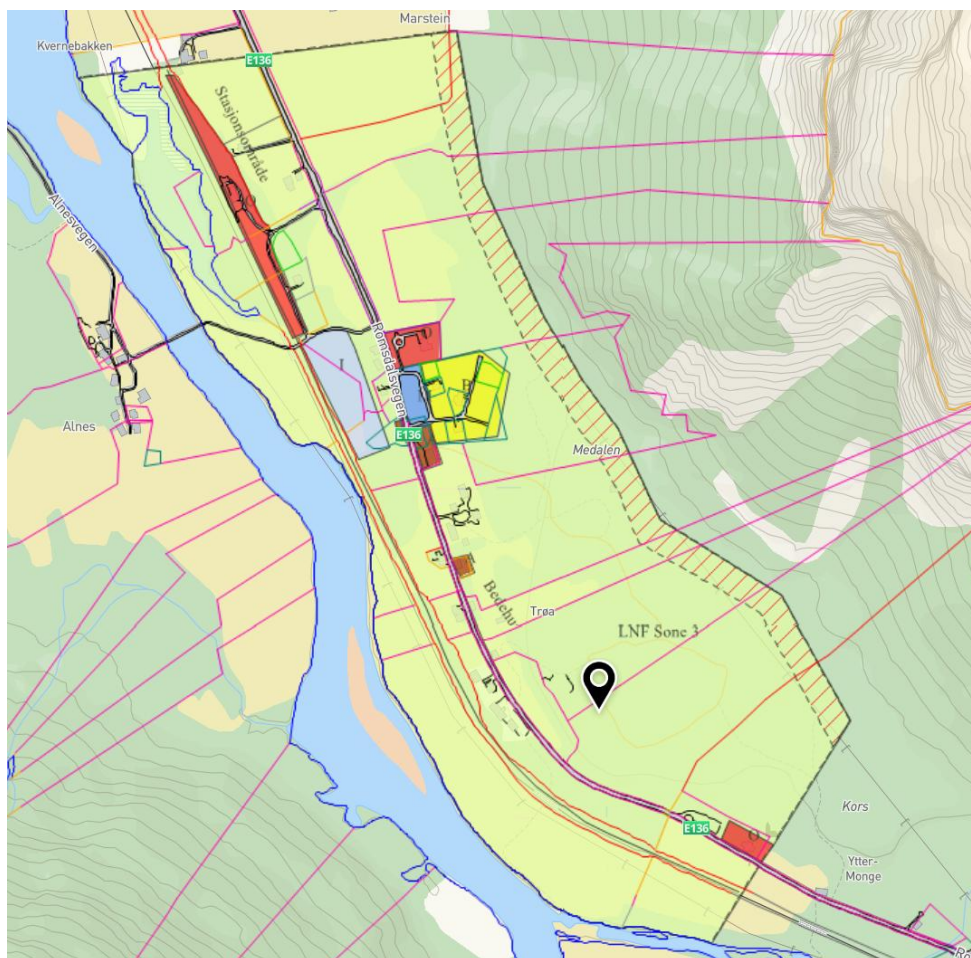


Figur 11 Utsnitt fra kart som viser avgrensingen av KULA-området Romsdalen i Rauma.

Kommuneplanens arealdel for Rauma kommune 2018-2030 (vedtatt 27.05.20003). Plan- og influensområde er delt i to soner innenfor Landbruk- natur- og friluftsliv, fordelt på:

- Vestre del, **sone 4**: Spredt bolig-, nærings- og fritidsbebyggelse kan tillates dersom statlige og fylkeskommunale sektormyndigheter ikke har avgjørende innvendinger.
- Østre del, **Sone 2**: Her tillates bare bygge og anleggsvirksomhet som er direkte tilknyttet tradisjonelt jordbruk, skogbruk, jakt og fiske.

Medalen (Marstein) er utskilt som en kommunedelplan avsatt som LNF-område med mindre områder langs jernbane og E136 avsatt til boliger, forretning og kontor, offentlig formål, industri og allmennyttige formål.



Figur 12 Kartutsnitt fra Marstein til Flatmark som viser avgrensingen av kommunedelplan for Medalen. Kilde: Rauma kommune.

Kommunedelplan kulturminner og kulturmiljø, Rauma kommune 2018-2030 (vedtatt 2018). Planens mål er å bidra til at kunnskap om kulturminner og kulturmiljø samlet skal bidra til identitet, opplevelse og verdiskaping i kommunen. Gjennom prosessen med innbyggere, bygdelag og historielag er det identifisert et stort omfang av kulturminner av lokal verdi. De er gitt verdi, noe som viser graden av hvor viktige de er å ta vare på for framtiden.

Flere av de kommunale prioriterte kulturminnene samsvarer med prioriterte regionale og nasjonale kulturminner. I tillegg er Kirkeurskjæringa på Raumabanen (middels verdi) på Nordre Flatmark prioritert. Det samme er Kors kirke i Ytter Monge (svært høy verdi), Mongesaga (middels

verdi), Maristeinen og Jonsoksteinen (begge middels verdi) ved Marstein, samt stående løer og sommerfjøs (høy verdi) i utredningsområdet.

4.5 Utredningsområdet

Tiltaks- og planområdet omfatter alle områder som blir direkte påvirket av arealbeslag fra den planlagte utbyggingen som er kjent på dette tidspunktet.

Influensområdet utgjør det området som vil bli berørt av tiltaket utenfor planområdet, dvs. området der midlertidige eller permanente virkninger forventes å kunne opptre. influensområdet definerer avgrensningen av konsekvensutredningen Med berørt menes her påvirkning/endring som i vesentlig grad påvirker forståelsen og opplevelsen av kulturminner, tiltakets lokalisering og utforming, visuelle sammenhenger, vegetasjon og bylandskap. Disse områdene er omtalt for å kunne se helheten i det kulturhistoriske (by)landskapet, og i bevarte kulturmiljø i en større sammenheng.

Plan- og influensområdet utgjør samlet utredningsområdet.

4.6 Kunnskapsgrunnlag og metode

Konsekvensutredningen er gjennomført i henhold til planprogrammet og metodikk etter Miljødirektorates håndbok M-1941 «Konsekvensutredning av klima og miljø» (2020, sist revidert 11.04.2025).

Utredningen er en sammenfatning av offentlig kjente opplysninger om kulturminner og kulturmiljø i utredningsområdet. Som grunnlag for utredningen er det hentet inn kjent grunnlag/ dokumentasjon av kulturminner og kulturmiljø. Dokumentasjonen er basert på tilgjengelige kilder og litteratur, deriblant den nasjonale kulturminnebasen Askeladden og SEFRAK-registeret.

Det er utarbeidet verdikart for hele strekningen som viser geografisk plassering av alle kulturmiljøene samt områdenes verdi og enkeltlokaliteter innenfor disse. Både verdi- og påvirkningskart er utsnitt fra prosjektets kartportal. Det er benyttet fargekoder fra M-1941, men gjennomsliktigheten er justert for å kunne se bakenforliggende lokaliteter. Det er heller ikke benyttet en avgrensende stiplet linje som metoden tilsier, da kulturmiljøene sjelden har en klart definert avgrensning.

Kun kjente navn fra kommunens kartportal er benyttet.

4.6.1 Inndeling av delområder

Planområdet er inndelt i 12 delområder/ kulturmiljø (KM) som er vurdert hver for seg med hensyn til verdi, påvirkning og konsekvens. Kriterier for utvelgelse av kulturmiljøene følger Riksantikvarens anbefalinger om at kulturminner har størst verdi i en større sammenheng og tidsdybde. Inndelingen av kulturmiljøene synliggjør at kulturminner som enkeltobjekt inngår i større kulturhistoriske strukturer som må sees i sammenheng med, og som står i en nær relasjon til, kulturlandskapet de er en del av. Gjenkjenning og avgrensning av kulturminner er basert på en faglig begrunnet vurdering og tolkning av landskap og kulturhistoriske spor.

Kulturmiljø defineres som kulturminner som har en innbyrdes kulturhistorisk sammenheng. Avgrensningen av et kulturmiljø skal omfatte alle viktige kulturhistoriske sammenhenger og helheter som miljøet inneholder. Der kulturminner utgjør deler av en større sammenheng, er det

viktig å sikre denne sammenhengen. Enkeltvis kan de vurderes å ha lav kulturhistorisk verdi, men samlet sett som kulturmiljø, kan de ha høy kulturhistorisk verdi. Både plan- og/eller influensområdet kan metodisk inngå i kulturmiljøene. Utstrekningen av kulturmiljøet avhenger av når sammenhengen brytes eller går over i noe annet. Veier og jernbane utredes gjerne som egne sammenhengende kulturmiljø.

4.6.2 Vurdering av verdi

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

Verdisettingen av kulturminner og landskap er rangert etter følgende skala:

Ubetydelig verdi	Noe verdi	Middels verdi eller forvaltningsprioritet	Stor verdi eller høy forvaltningsprioritet	Svært stor verdi eller høyeste forvaltningsprioritet
------------------	-----------	---	--	--

Figur 13 M-1941 sin verdiskala. Kilde: Miljødirektoratet/Riksantikvaren.

Verdikategori	Ubetydelig verdi	Noe verdi	Middels verdi eller forvaltningsprioritet	Stor verdi eller høy forvaltningsprioritet	Svært stor verdi eller høyeste forvaltningsprioritet
Kulturminnet/ kulturmiljøet har betydning som kilde til historien for perioder eller tema der det fins få eller ingen skriftlige kilder	Kulturminnet/kulturmiljøet har svært begrenset betydning som kilde til historien for perioder eller tema der det fins få eller ingen skriftlige kilder. Andre kulturmiljøer vil kunne gi mer kunnskap om samme periode/tema.	Kulturminnet/kulturmiljøet har begrenset betydning som kilde til historien for perioder eller tema der det fins få eller ingen skriftlige kilder, både i seg selv og sammenlignet med andre kulturmiljøer.	Kulturminnet/kulturmiljøet har betydning som kilde til historien for perioder eller tema der det fins få eller ingen skriftlige kilder, både i seg selv og sammenlignet med andre kulturmiljøer.	Kulturminnet/kulturmiljøet har stor betydning som kilde til historien for perioder eller tema der det fins få eller ingen skriftlige kilder, både i seg selv og sammenlignet med andre kulturmiljøer. Kulturminnet/kulturmiljøet vil kunne bidra med unik kunnskap om perioder eller tema som er dårlig dekket av skriftlige kilder.	Kulturminnet/kulturmiljøet har svært stor betydning som kilde til historien for perioder eller tema der det fins få eller ingen skriftlige kilder, både i seg selv og sammenlignet med andre kulturmiljøer. Kulturminnet/kulturmiljøet vil kunne bidra med omfattende og unik kunnskap om perioder eller tema som er dårlig dekket av skriftlige kilder.
Kulturminnet/ kulturmiljøet er knyttet til tro eller tradisjoner	Kulturminnet/kulturmiljøet er i svært liten grad knyttet til tro eller tradisjoner	Kulturminnet/kulturmiljøet er i noen grad knyttet til tro eller tradisjoner	Kulturminnet/kulturmiljøet er knyttet til tro eller tradisjoner	Kulturminnet/kulturmiljøet er i stor grad knyttet til viktig tro eller tradisjoner	Kulturminnet/kulturmiljøet er i svært stor grad og på en godt lesbar måte knyttet til svært viktig tro eller tradisjoner
Kulturminnet/ kulturmiljøet er av betydning for en eller flere etniske grupper (den samiske urbefolkningen, nasjonale minoriteter eller andre etniske grupper)	Kulturminnet/kulturmiljøet inneholder få elementer, som også er av begrenset betydning for en eller flere etniske grupper	Kulturminnet/kulturmiljøet inneholder noen elementer som er av noe betydning for en eller flere etniske grupper	Kulturminnet/kulturmiljøet inneholder flere elementer som er karakteristiske og av betydning for en eller flere etniske grupper	Kulturminnet/kulturmiljøet er knyttet til en sosial gruppe eller viser en sosial sammenheng med stor betydning for historien	Kulturminnet/kulturmiljøet er knyttet til en sosial gruppe eller viser en sosial sammenheng med særlig stor betydning for historien på en lett lesbar måte
Kulturminnet/ kulturmiljøet representerer en eller flere faser eller virksomheter med betydning for historien/ utviklingen	Kulturminnet/kulturmiljøet representerer i svært liten grad en eller flere faser eller virksomheter med betydning for historien/utviklingen	Kulturminnet/kulturmiljøet representerer i en viss grad en eller flere faser eller virksomheter med betydning for historien/utviklingen	Kulturminnet/kulturmiljøet representerer en eller flere faser eller virksomheter med betydning for historien/utviklingen	Kulturminnet/kulturmiljøet representerer i stor grad en eller flere faser eller virksomheter med særlig betydning for historien/utviklingen	Kulturminnet/kulturmiljøet representerer i svært stor grad og på en tydelig måte en eller flere faser eller virksomheter med særlig betydning for historien/utviklingen
Kulturminnet/ kulturmiljøet inneholder og preges av verdifull byggeskikk eller arkitektur eller inneholder kulturminner med kunstnerisk verdi	Kulturminnet/kulturmiljøet inneholder i svært liten grad verdifull byggeskikk eller arkitektur eller inneholder kulturminner med kunstnerisk verdi	Kulturminnet/kulturmiljøet inneholder og preges av byggeskikk eller arkitektur eller inneholder kulturminner med kunstnerisk verdi av begrenset betydning	Kulturminnet/kulturmiljøet inneholder og preges av verdifull byggeskikk eller arkitektur eller inneholder kulturminner med kunstnerisk verdi	Kulturminnet/kulturmiljøet er knyttet til en sosial gruppe eller viser en sosial sammenheng med stor betydning for historien	Kulturminnet/kulturmiljøet er knyttet til en sosial gruppe eller viser en sosial sammenheng med særlig stor betydning for historien på en lett lesbar måte
Kulturminnene/ kulturmiljøet har en klar, intern kulturhistorisk sammenheng, en klar byform eller bystruktur av historisk betydning og/eller viser en klar sammenheng mellom natur/kultur	Kulturminnet/kulturmiljøet har ingen intern kulturhistorisk sammenheng, en klar byform eller bystruktur av historisk betydning eller sammenheng mellom natur/kultur	Kulturminnet/kulturmiljøet har i en viss grad en intern kulturhistorisk sammenheng, en klar byform eller bystruktur av historisk betydning og/eller viser i en viss grad sammenheng mellom natur/kultur	Kulturminnet/kulturmiljøet har en klar, intern kulturhistorisk sammenheng, en klar byform eller bystruktur av historisk betydning og/eller viser en klar sammenheng mellom natur/kultur	Kulturminnet/kulturmiljøet har i stor grad en klar, intern kulturhistorisk sammenheng, en klar byform eller bystruktur av historisk betydning og/eller viser i stor grad en klar sammenheng mellom natur/kultur	Kulturminnet/kulturmiljøet har i svært stor grad en klar, intern kulturhistorisk sammenheng, en klar byform eller bystruktur av historisk betydning og/eller viser i svært stor grad en klar sammenheng mellom natur/kultur
Kulturminnet/ kulturmiljøet har en bruk som er forenlig med kulturminneinteressene, eller betydning som ressurs for utvikling og verdiskaping, eller formidling	Kulturminnet/kulturmiljøet har i svært liten grad en bruk som er forenlig med kulturminneinteressene, eller betydning som ressurs for utvikling og verdiskaping, eller formidling	Kulturminnet/kulturmiljøet har i en viss grad en bruk som er forenlig med kulturminneinteressene, eller betydning som ressurs for utvikling og verdiskaping, eller formidling	Kulturminnet/kulturmiljøet har en bruk som er forenlig med kulturminneinteressene, eller betydning som ressurs for utvikling og verdiskaping, eller formidling	Kulturminnet/kulturmiljøet har i stor grad en bruk som er forenlig med kulturminneinteressene, eller betydning som ressurs for utvikling og verdiskaping, eller formidling	Kulturminnet/kulturmiljøet har i svært stor grad en bruk som er forenlig med kulturminneinteressene, eller betydning som ressurs for utvikling og verdiskaping, eller formidling

Figur 14 Verdikategorier for verdisseting

Grunnlaget for å verne kulturminner og kulturmiljø er at de har verdi som kilde til kunnskap, som grunnlag for *opplevelse* og som *ressurs for bruk*. De ulike kriteriene tilknyttet vurderingen av kunnskaps- og opplevelsesverdier kan overlape hverandre. Metoden har beskrevet ett sett med vernekategorier som, sammen med predefinerte verdivurderinger, legges til grunn for verdivurderingene. Hvilke kriterier som blir lagt mest vekt på, er avhengig av de aktuelle kulturminnene eller kulturmiljøene. Delområder med ubetydelig verdi, og som ikke anses å være beslutningsrelevante, omtales i liten grad.

4.6.3 Tiltakets påvirkning

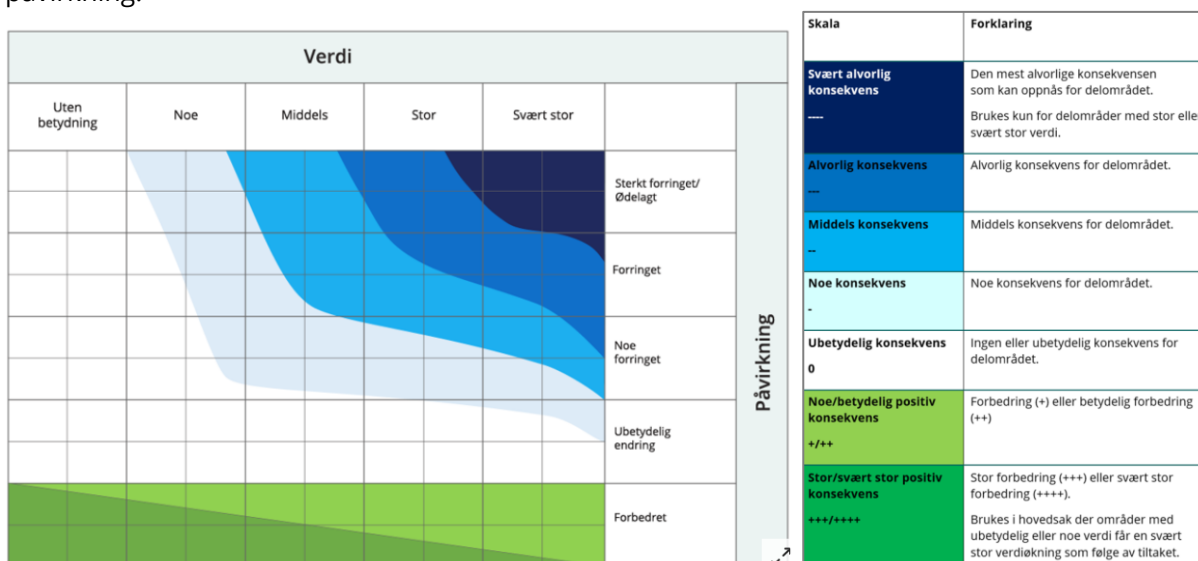
Påvirkning er et uttrykk for endringer som tiltaket vil medføre på det berørte delområdet/ kulturmiljøet. Vurderinger av påvirkning relateres til den ferdig etablerte situasjonen. Det er kun områder som blir varig påvirket, som vurderes. Påvirkning kan være direkte eller indirekte, reversibel eller irreversibel, kvantitativt og/eller kvalitativt, positiv eller negativ. Vurderingene tar utgangspunkt i direkte inngrep/ arealbeslag, nærvirkninger (fysiske og visuelle), visuell fjernvirkning og tiltakets utforming.

Skalaen for påvirkning er inndelt i fem trinn, og går fra sterkt forringet til forbedret. Skalaen utgjør y-aksen i konsekvensvifta. Vurdering av påvirkning gjøres i forhold til situasjonen i referansesituasjonen (0-alternativet). Ubetydelig endring utgjør 0-punktet på skalaen.

4.6.4 Konsekvens for delområder og alternativer

Vurdering av konsekvens gjøres over tre trinn. I trinn 1 (steg 4) vurderes konsekvens for hvert enkelt kulturmiljø (delområde), i trinn 2 (steg 5) vurderes konsekvenser for samlet kulturmiljø. I trinn 3 sammenstilles konsekvenser for alle klima- og miljøtema.

Med utgangspunkt i verdi og påvirkning fastsettes konsekvensen for det enkelte kulturmiljø/delområde ved hjelp av konsekvensvifta (se under, figur 24). Konsekvensen for hvert delområde framkommer ved å sammenholde verdivurderingen med vurderingen av tiltakets påvirkning.



Figur 15 Konsekvensvifta. Konsekvensen for et delområde framkommer ved å sammenholde grad av verdi i x-aksen med grad av påvirkning i y-aksen. De to skalaene er glidende. Til høyre: Veiledning for konsekvensgrad av delområder.

Hva som vektlegges i hvert enkelt prosjekt, gjøres på grunnlag av en faglig vurdering. I tillegg gis en vurdering av relativ forskjell i rang, der det gjøres tydelig hvilke alternativer som er relativt like og hvilke som er alternativer som er vesentlig bedre eller dårlige. Alle konsekvensvurderinger av delområder begrunnes av fagutreder, og eventuell beslutningsrelevant usikkerhet beskrives.

Konsekvensgrad	Kriterier for samlet vurdering
Kritisk negativ konsekvens	Tiltaket medfører kritisk skade på kulturmiljøet innenfor influensområdet. Brukes kun for områder med registreringskategorier som er gitt stor eller svært stor verdi. Overvekt av delområder med konsekvensgrad svært alvorlig konsekvens (4 minus)
Svært stor negativ konsekvens	Tiltaket medfører forringelse eller ødeleggelse av nasjonalt viktig kulturmiljø. Brukes kun for områder med registreringskategorier som er gitt stor eller svært stor verdi. - Overvekt av delområder med konsekvensgrad alvorlig konsekvens (3 minus). - Flere delområder har konsekvensgrad svært alvorlig (4 minus)
Stor negativ konsekvens	Tiltaket medfører stor konsekvens for kulturmiljøet innenfor influensområdet. - Overvekt av delområder med konsekvensgrad middels (2 minus) - Flere delområder med konsekvensgrad alvorlig (3 minus) - Ett delområde kan ha konsekvensgrad svært alvorlig
Middels negativ konsekvens	Tiltaket medfører middels konsekvens for kulturmiljøet innenfor influensområdet - Overvekt av delområder har konsekvensgrad noe konsekvens (1 minus). - Flere delområder har konsekvensgrad middels (2 minus) - Ett delområde kan ha konsekvensgrad alvorlig (3 minus) - Ingen delområder er gitt svært alvorlig konsekvensgrad.
Noe negativ konsekvens	Tiltaket medfører noe konsekvens for kulturmiljøet innenfor influensområdet. Lite konflikt med kulturmiljø innenfor influensområdet. - Delområder har lave konsekvensgrader - Overvekt av konsekvensgrad noe konsekvens (1 minus) og ubetydelig konsekvens (0). - Maks ett delområde kan ha konsekvensgrad middels (2 minus) - Ingen delområder er gitt konsekvensgrad svært alvorlig (4 minus) eller alvorlig (3 minus).
Ubetydelig konsekvens	Tiltaket vil ikke medføre vesentlige endringer for kulturmiljøet i 0-alternativet. - Overvekt av ubetydelig konsekvens (0) - Ett delområder kan inneholde konsekvensgrad noe konsekvens (1 minus) - Ingen delområder er gitt svært alvorlig (4 minus), alvorlig (3 minus) eller middels (2 minus) konsekvensgrad.
Positiv konsekvens	Benytttes i områder som er gitt ubetydelig eller noe verdi som får noe eller middels verdiøkning som følge av tiltaket. Tiltaket/alternativet er en forbedring for kulturmiljøet i forhold til 0-alternativet. - Overvekt av delområder med positiv konsekvensgrad (1 eller 2 pluss) - Kan kun inneholde delområder med noe negativ konsekvensgrad - Delområder med noe negativ konsekvensgrad (1 minus) oppveies klart av områdene med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Benytttes i områder som er gitt ubetydelig eller noe verdi som får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket. Stor forbedring for kulturmiljøet i forhold til 0-alternativet. - Overvekt av delområde med svært stor miljøforbedring (4 pluss). - Overvekt av delområder med svært positiv konsekvensgrad. - Kan kun inneholde delområder med lav negativ konsekvensgrad, delområder med negative konsekvensgrad oppveies klart av områdene med positiv konsekvensgrad.

Figur 16 Skala og veiledning for konsekvensgrad av samlet kulturmiljø med alle delområder/kulturmiljø.

For hvert alternativ av planen eller tiltaket, skal samlet konsekvens for kulturmiljøet vurderes ved å sammenstille de ulike alternativene opp mot hverandre. Resultatene fra konsekvensviftene i steg 4, og tilhørende begrunnelse for konsekvensgrad for hvert enkelt delområde, brukes til en

samlet vurdering av konsekvensgrad for kulturmiljø for planen eller tiltaket. Der det er flere alternativer gis en samlet vurdering for hvert alternativ.

Eventuell merbelastning for kulturmiljø, som følger av at flere faktorer virker samtidig, skal synliggjøres i den samlede vurderingen av konsekvens for miljøtemaet. Dette kan for eksempel være klimaendringer eller arealbruksendringer i utredningsområdet som kan forsterke konsekvensen for kulturmiljø.

Til slutt skal det fastsettes samlet konsekvensgrad for kulturmiljø som begrunnes. Det skal framgå tydelig hva som har vært utslagsgivende for den samlede konsekvensen for kulturmiljø. Alternativene rangeres.

4.6.5 Kulturmiljømyndighet

Det er Møre og Romsdal fylkeskommune som er rette kulturmiljømyndighet for tiltak i planområdet. Innsigelsesadgangen er begrenset til kulturminneverdier av nasjonal og vesentlig regional verdi. Rauma kommune er ansvarlig for ivaretagelse av vern etter vedtatt kommunedelplan for kulturminner.

Bygninger eldre enn 1850 er søknadspliktige og skal avklares med fylkeskommunen som rette kulturmiljømyndighet. Rauma kommune har ansvaret for tiltak som berører verneverdige bygninger og tiltak som kommer inn under plan- og bygningsloven.

5 Kulturhistorisk beskrivelse

Steinalder (9000-1750 f.Kr.)

Fosnakulturen utgjorde den første perioden av steinalderen, sterkt knyttet til sjø og sjøfangst. Steinalderen strakte seg over ca. 8000 år. På grunn av landhevingen og at boplassene var stedbundne, er de eldre lokalitetene lokalisert høyst i terrenget. Fosnaloaliteter ligger 25–45 meter over dagens havnivå. I Sunndal og i Rauma (Holm, Sandnes og Seljevold) er det påvist boplasser nær den marine grense (havets nivå like etter istiden), og disse antas derfor å være svært gamle. Det er påvist fangstboplasser fra steinalderen i fjellet iblant annet i Ulvådalen og Sandgrovbotten i Romsdalen.

Bronsealder (1750-500 f.Kr.) og jernalder (500 f.Kr.-1000 e.Kr.)

Først i bronsealderen ble korndyrking vanlig. Med bronsealderen endret også gravskikken seg da folkene ble mer bofaste. Gravene besto av hauger av stein i form av gravrøyser plassert på toppen av morenehauger, nes, holmer og bergrygger, godt synlige over store avstander.

Rundt år 500 f.Kr. ble jern tatt i bruk som bruksmetall. Folk flest fikk rikelig tilgang til jern, og laget våpen og redskaper. Folketallet økte, og det ble behov for mer åkerareal. Landskapet endret karakter fra et skoglandskap til et åpent landskap. Gårder med inngjerdet åker og fast bosetting ble den vanligste boformen. I jernalderen oppsto det en nær sammenheng mellom fast gårdsbosetning og gravhauger, gravene ble rikere og det ble reist nye gravhauger. Svært mange ble også gravlagt i en kiste av steinheller under flat mark. Mange ble gravlagt nær husene. Gravhauger i utmarka eller langt borte fra tunene på gården vitner om tapte gårder, eller gårder som har blitt lagt under andre. Gårder med flest gravhauger tilhørte som regel de eldste. Fra yngre jernalder finnes et stort antall kjente gravfelt og enkeltvis gravhauger. Gravhauger og gravrøyser gikk ut av bruk da kristendommen fikk alminnelig utbredelse.

Mellom Flatmark og Marstein er det registrert et stort omfang av lokaliteter med dyrkingsspor og dyrkingsflater, kokegropplokalitet og gravminner datert bronsealder – jernalder. Det er også registrert noen løsfunn fra samme periode. Registreringer viser at det har vært konsentrert bosetning i dette området siden yngre bronsealder. Det antas at de fire matrikelgårdene Marstein (gnr. 67), Monge (gnr. 69), Skiri (gnr. 70) og Flatmark (gnr. 71) kan være like gamle.

Den eldste vegen gjennom Romsdalen er trolig fra forhistorisk tid. Veblungsnes var fra bronsealderen og frem til middelalderen et knutepunkt i handelen mellom øst og vest, og fisk og jordbruksprodukt fra fjordene ble byttet mot jern og fangstprodukt fra innlandsfjorden.

Tabell 2. Tidstabell med perioder og dateringer (etter Indrelid, 2009).

9000 - 4000 f.Kr.	ELDRE STEINALDER (MESOLITICUM – MESOLITTISK TID)
9000 - 8200 f.Kr.	Tidligmesolitikum (TM)
8200 - 6300 f.Kr.	Mellommesolitikum (MM)
6300 - 4000 f.Kr.	Senmesolitikum (SM)
4000 - 1750 f.Kr.	YNGRE STEINALDER (NEOLITICUM – NEOLITTISK TID)
4000 - 3400 f.Kr.	Tidligneolitikum (TN)
3400 - 2700 f.Kr.	Mellomneolitikum A (MN A)
2700 - 2400 f.Kr.	Mellomneolitikum B (MN B)
2400 - 1750 f.Kr.	Senneolitikum (SN)

1750 - 500 f.Kr.	BRONSEALDER (BRA)
1750 - 1100 f.Kr.	Eldre bronsealder (EBRA)
1100 - 500 f.Kr.	Yngre bronsealder (YBRA)
500 f.Kr. - 1000 e.Kr.	JERNALDER (JA)
500 f.Kr. - 570 e.Kr.	Eldre jernalder (EJA)
500 f.Kr. - Kr.f.	Førromersk jernalder (Keltertid)
Kr.f. - 400 e.Kr.	Romersk jernalder (Romertid)
Kr.f - 200 e.Kr.	Eldre romertid
200 - 400 e.Kr.	Yngre romertid
400 - 570 e.Kr.	Folkevandringstid
570 - 1000 e.Kr.	Yngre jernalder (YJA)
570 - 800 e.Kr.	Merovingertid
800 - 1000 e.Kr.	Vikingtid
1000 - 1537 e.Kr.	MIDDELALDER (MA)
1537 e.Kr. –	NYERE TID (ETTERREFORMATORISK TID)

Middelalder (1000-1537 e.Kr.)

Innføringen av kristendommen markerte overgangen til middelalderen. Gjennom hele middelalderen var det tekniske nivået i jordbruket svakt og produktiviteten liten. Bosetningen spredte seg utover det som i dag er dyrket mark. I tillegg til korndyrking og husdyrhold, benyttet man seg også av ressursene skogen og myrene kunne tilby. De eldste gårdene lå sentralt til ved de mest brukte ferdselsvegene-

Folketallet nådde en topp før Svartedauden. Folkeøkningen førte til at gårdene ofte ble delt i to eller flere bruk. Husene til de ulike brukene lå sammen i et tun med teigdelte åkrer i tilknytning til tunet og engstykker utenfor åkrene, mens utmarka lå lengst unna og ble utnyttet i fellesskap.

Høsten 1349 kom Svartedauden, og nærmere 2/3 deler av det norske folk døde. Antall gårder i drift ble halvert. Først på 1500-tallet begynte det å gå oppover igjen, og ikke før et stykke ut på 1600-tallet var folketallet oppe på samme nivå som før pesten. Etter hvert som folketallet økte ble en del av ødegårdene tatt opp. I tillegg ble nye gårder ryddet, og etableringen av husmannsplasser gav livsgrunnlag for en stadig økende befolkning. Det var de største og mest sentrale gårdene som tålte krisen best, og de folkene som var igjen tok de beste gårdene.



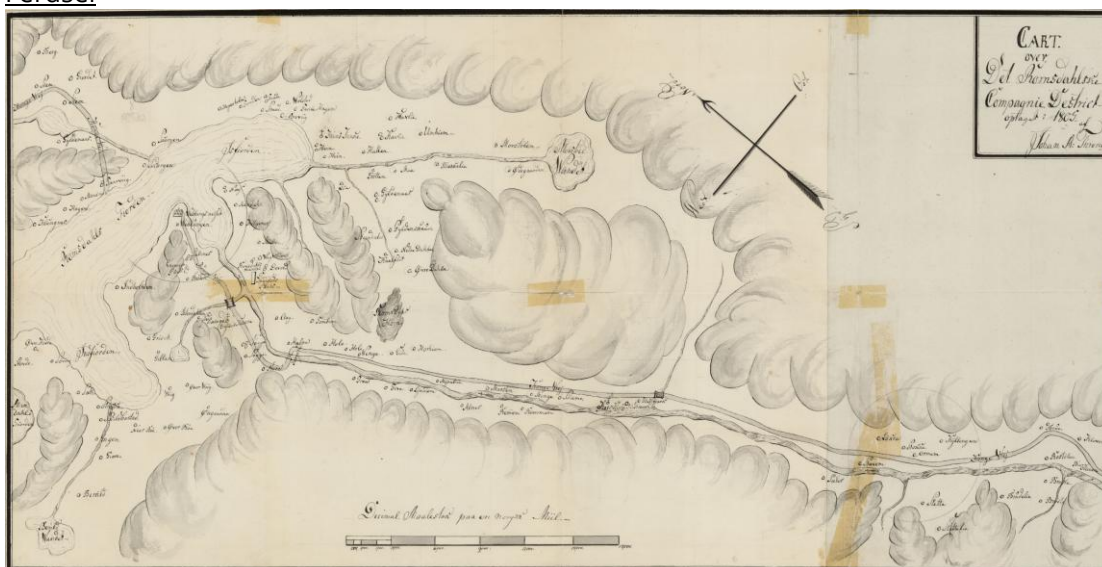
Figur 17 Kors gamle kirkegård 2022. Foto: Asplan Viak.

Eldste omtale av Kors gamle kirke på Flatmark er fra 1497 (Flotha kirkia, DN I:990). Den sto frem til 1797 da en ny tømmerkirke med korsformet grunnplan og takrytter over krysset ble oppført. Rundt den lå kirkegården "hvorpaa stod store, høge træer, saa kerka stod som i en hage, like til 1882". På grunn av en Kongelig resolusjon av 23. mars 1901, som delte tidligere Kors sogn i to - Medalen og Øverdalen sogn - ble kirken flyttet til Monge (gnr. 69) i 1901 og innviet året etter. Den gamle kirkegården på Flatmark skulle holdes godt innhegnet i 40 år etter siste gravlegging i 1925 (Rogne 1927:18ff).

Nyere tid (1537 e.kr. -)

Reformasjonen i 1536 førte til at en flere hundre år gammel katolsk tradisjon ble brutt. Den norske kirken mistet selvstendigheten, og fordanskningen tok til. Starten på oppryddingen og veksten etter pesten falt noenlunde sammen med de store hendelsene på riksplan. Etter 1800 kom det både en befolkningseksplasjon og en økonomisk ekspansjon.

Ferdse



Figur 18 Kart over Romsdalen og Åndalsnes 1805 øverst, og utsnitt av det samme kartet nederst som viser Kongevegen mellom Marstein og Flatmark. Kilde: Statens kartverk <https://www.kartverket.no/om-kartverket/historie/historiske-kart/soketreff/mitt-kart?mapId=6149>

Den «Romsdalske hovedvei» var den gamle allfarveien som opprinnelig gikk fra Dovre over Lesja og Lesjaskogen ned Romsdalen til Veblungsnes. Veien var hovedvei mellom Øst- og Vestlandet utbygd som kjøreveg for hest og kjerre sist på 1700-tallet. Vegen har vært regnet som en viktig saltveg for den øvre delen av Gudbrandsdalen, men den må også ha vært en viktig handelsveg både til Veøykaupangen (middelalderen) og til markedsplassen på Devoll (1600-1700- tallet). Den opprinnelige ridevegen ble utvidet til en fire meter bred kjøreveg på begynnelsen av 1800-tallet, og fungerte da som postveg mellom Tofte på Dovre i Gudbrandsdalen og Veblungsnes ved Romsdalsfjorden. Veistrekningen fikk senere navnet Kongevegen. I kartene i figur 26 fra 1805 er den navngitt som *Konge Vej*.

Kjerrevegen fra 1700 kan i dag ses i en lengde av 4-5 km, men er stedvis mindre synlig.

Rundt 1820 ble det opprettet skyssvesen. Det som i dag er Rauma kommune var da delt opp i flere tinglag, som hver hadde flere skysstasjoner. Foruten stasjonen på Veblungsnes var det skysstasjoner på Horgheim, Flatmark og Ormheim. Ettersom turisttrafikken kom i gang i Romsdalen fra midten av 1800-tallet, økte trafikken etter veien ytterligere. Det ble blant annet startet opp såkalte «Diligensruter» mellom Oslo og Veblungsnes, merket med merkestein (milesteiner) som viste avstanden til Lillehammer.

I 1827 ble vegen rodelagt, og i 1844 var den kjørbær gjennom hele Romsdalen. Vegen ble lagt inn mot fjellfoten, men var ofte utsatt for ras, og vinterstid ble elveløpet benyttet som vinterveg. Utbedringer ble foretatt i årene 1867 til 1869. Vegen gikk ut av bruk i 1869, da ny hovedveg gjennom dalen sto ferdig.

Den nye vegen var bygd som chaussé etter nye byggeprinsipper med høye tørrmurer, stein, grus og sand, og stabbestein ble satt opp langs vegen. Planene var at vegen delvis skulle følge den gamle vegtraséen, men isteden ble det sprengt ny trasé gjennom Kjerkeura, noe som førte til store ekstrakostnader og budsjettoverskridelser. I forbindelse med byggingen av Raumabanen ble vegen fra 1869 ombygd flere steder.



Figur 19 Utsnitt av rektangelkart fra Romsdalen datert 1875. Utsnittet viser veistrukturen fra Flatmark til Marstein.
Kilde: [9300 rektangelht 41a-3 1873 .jpg300dpi.jpg \(6367x6248\) \(kartverket.no\)](#)

Byggearbeidene, som pågikk i tidsperioden 1920 til 1923, fikk store konsekvenser for Raumas vannløp med flere forgreininger, små vann og våtmarksområder. Vegen har senere vært utbedret en rekke ganger, og er i dag en del av E136. I 1869 ble det nedsatt en komité for å se på mulighetene for å bygge jernbane til byene Ålesund, Molde og Kristiansund, og i 1908 vedtok Stortinget at det skulle bygges en jernbane ned til Åndalsnes. Anleggsarbeidet ble påbegynt i 1912, og i 1921 åpnet banen for trafikk mellom Dombås og Bjørli og videre til Verma i 1923. Den ferdige Raumabanen, fra Dombås til Åndalsnes, ble åpnet i 1924. Dagen etter var hele banen åpen for offentlig drift. Raumabanen hadde en nøkkelrolle i gulltransporten fra hovedstaden like etter okkupasjonen av Norge den 9. april 1940. Da ble 3 000 gullbarrer på til sammen 49 tonn fraktet ut av Norges Bank før den tyske invasjonsmakten nådde frem til Oslo. Fra åpningen i 1924 og fram til 1970-årene var Raumabanen den viktigste reiseruten for post og persontrafikk mellom Møre og Romsdal og Østlandet. Senere har banen tapt for trafikk på landevegen og i lufta, og i desember 2018 ble godstrafikken på banen nedlagt.

Andre verdenskrig

I april 1940 ble Åndalsnes brukt som landgangshavn for britiske styrker som deltok i felttoget i Norge etter det tyske angrepet på Norge. Britene forlot Åndalsnes 2. mai, og tyske styrker inntok byen i et forsøk på å stoppe de britiske troppene. Tyske fly slapp brannbomber ned over Åndalsnes og Veblungsnes, og store deler av bebyggelsen brant ned begge steder.

Dalen oppover ble ikke bombet, men både på Trøanmoen og den sørøstlige delen av Mongemoen ligger det rester etter militære anlegg fra 2. verdenskrig. Mongemoa ble benyttet som ammunisjonslager av tyskerne under krigen. Her er rester etter jordbunkere, noen løpeganger og mindre skytterstillinger spedt over et større område med godt utsyn mot bilveg og toglinja i sør. På Trøanmoen finnes rester etter bunkerser, skyttergraver, rester av hull etter gjerdestolper, diverse veier og stier av varierende alder.

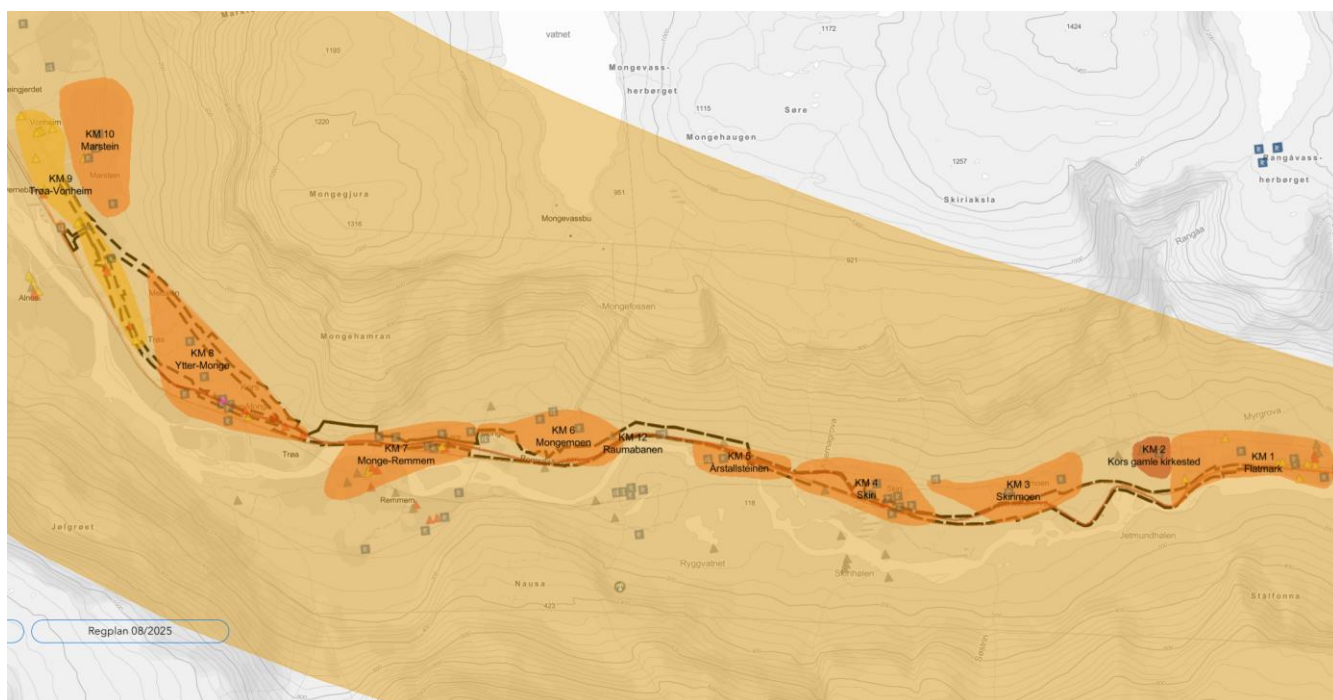
6 Verdi, påvirkning og konsekvens

6.1 Utredningsområdet

Utredningsområdet omfatter deler av Romsdalen på strekningen Flatmark til Marstein, Rauma kommune. Romsdalen er et dypskåret daldrag mellom høye fjell, som strekker seg fra fjorden i vest til innlandet i øst. Landskapet endrer seg gjennom planområdet, fra den mer kulturpåvirkede, flatere og bredere dalbunnen på Marstein til de raspåvirkede partiene mellom Monge og Flatmark. Her preges dalbunnen av kulturmark med ansamlinger av kampesteiner, dyrket mark og bebyggelse. Dagens E136 og jernbanen følger Rauma elv ned gjennom dalbunnen, som utgjør en del av et større kulturlandskap med flere tusen år gamle bosettingsspor og nyere gårdstun av eldre opprinnelse. Gjennom tettstedet Marstein ligger småbruk og eneboliger tett inntil, på begge sider av, Romsdalsvegen.

Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse, KULA

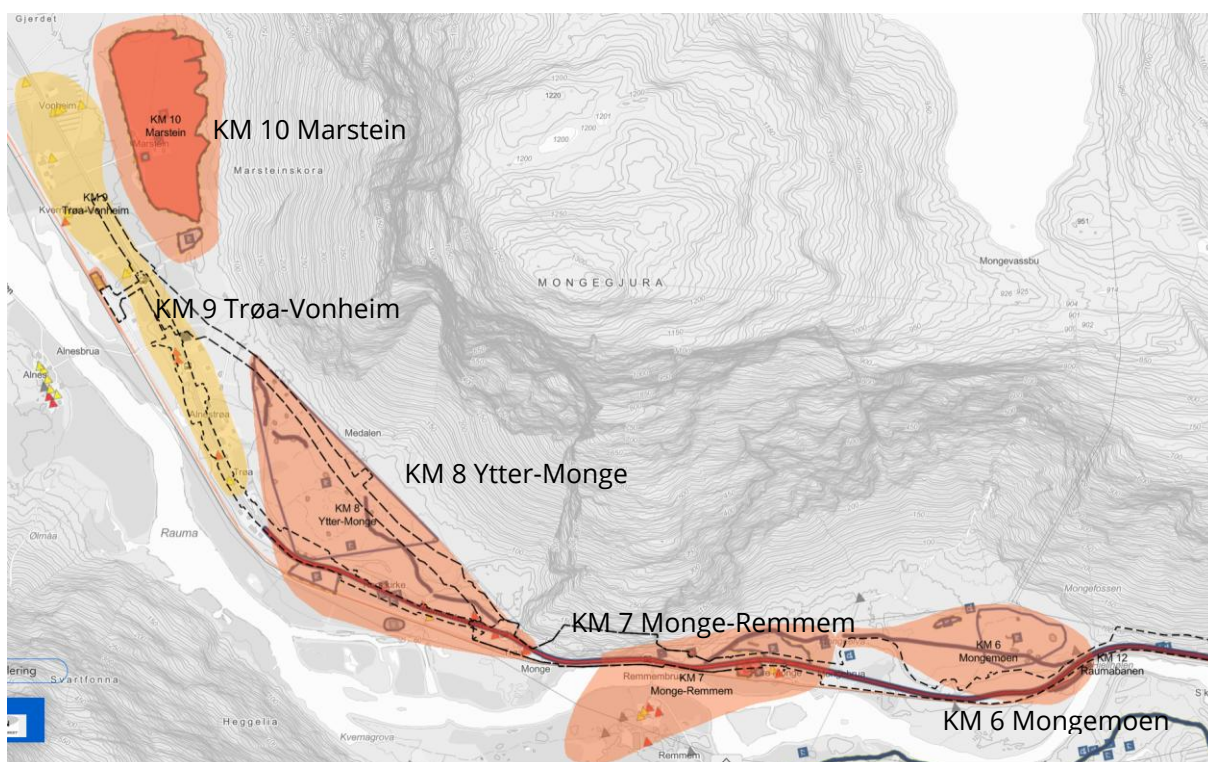
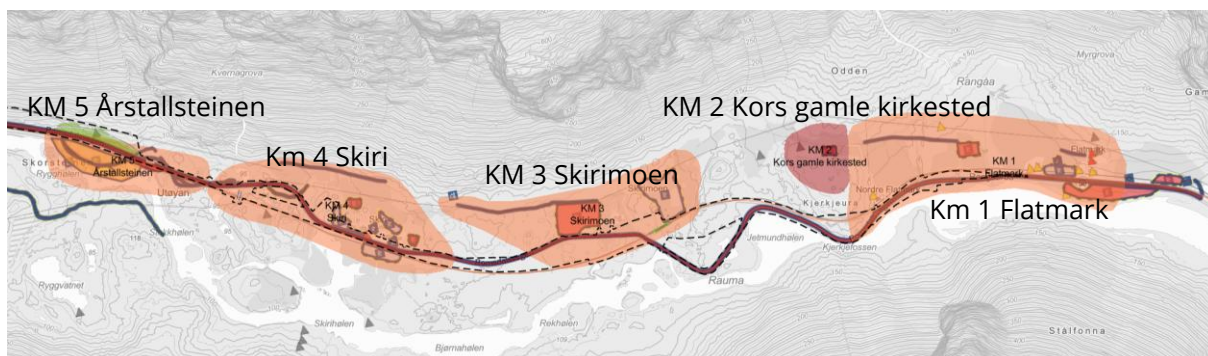
KUL K552 Romsdalen er et samferdsels- og jordbrukslandskap som strekker seg fra kommunegrensen mot Lesja og ned til Åndalsnes. Hele utredningsområdet med alle kulturmiljøene som beskrives inngår i KULA-området, noe som generelt er med på å øke kulturmiljøenes verdi. (Se også kap 4.4).



Figur 20 KULA-avgrænsingen som inngår i utredningsområdet er vist med gul farge. KULA-områdets hele uttrekning kan ses i figur 20.

6.1.1 Inndeling av kulturmiljø

I alt 12 kulturmiljø er definert med utgangspunkt i en kulturhistorisk sammenheng. Av disse omfatter to sammenhengende kulturmiljø henholdsvis Romsdalsvegen og Raumabanen, på strekningen Flatmark – Marstein, som begge er vurdert for seg.



Tegnforklaring

Svært stor verdi

Stor verdi

Middels verdi

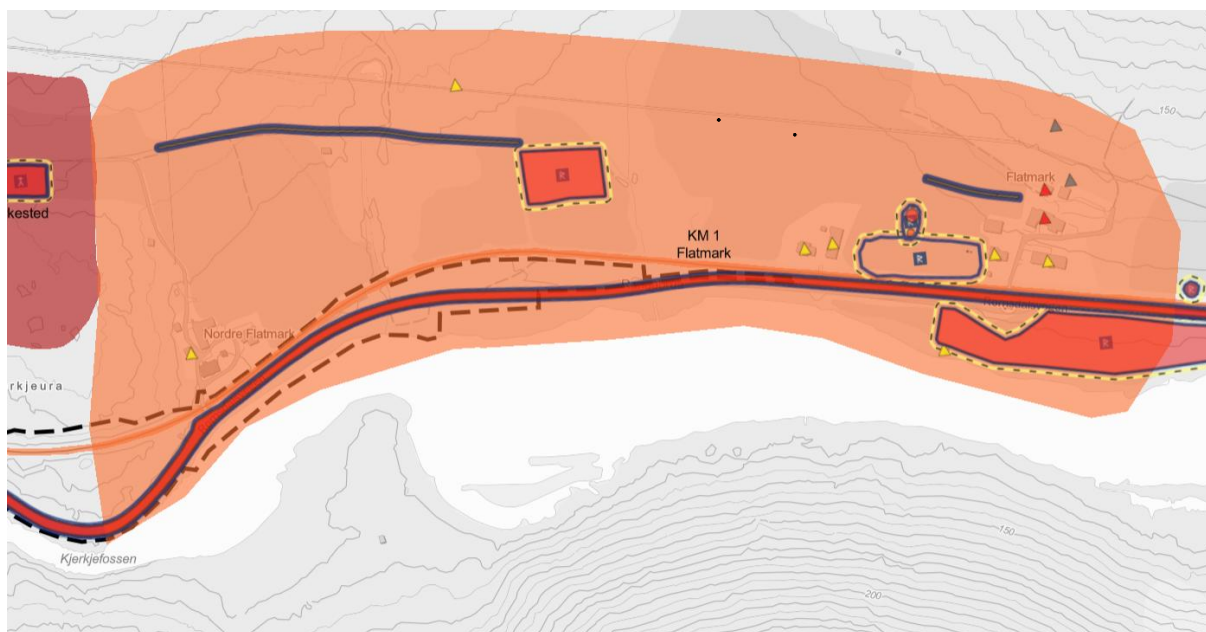
Noe verdi

Uten betydning

Figur 21 Verdikart samlet for hele utredningsområdet med inndeling av 12 delområder/ kulturmiljø på strekningen Flatmark - Monge - Marstein. Kulturmiljøene 11 Romsdalsveien og 12 Raumabanen fremstår som lange linjer. Nummereringen følger beskrivelsene av kulturmiljøene i det videre. Mørk rød farge angir svært stor verdi, rødoransje farge angir stor verdi og lysoransje farge angir middels verdi. Ingen av områdene er gitt noe verdi (gul farge). Sort stiple strek angir plangrensen.

6.2 Verdivurdering

6.2.1 Kulturmiljø 1 Flatmark



Figur 22 Kulturmiljø (KM) 1 Flatmark med stor verdi (rød verdi). Kartet viser registrerte lokaliteter og SEFRAK-registrerte bygg (gule og røde trekanter) hentet fra Riksantikvarens database Askeladden. Lokalitetene som er vist i kartet er beskrevet nedenfor. Sort stiplet linje angir plangrensen. For tegnforklaring til verdi se figur 26, side 37.

Kulturmiljø 1 Flatmark omfatter det kulturhistoriske jordbrukslandskapet med gårdsbrukene og bruken av innmarka og elva i historisk sammenheng med gamle veifar og jernbane. Kulturmiljøet er avgrenset av elva i sør, Kjerkjeura i vest, Fetjavatnet i øst og fjellia i nord. En mindre del av kulturmiljøet ligger innenfor planområdet, mesteparten ligger i influensområdet.

Kulturhistoriske verdier

Fredete kulturminner

ID 268364-0 Mulig gravhaug Søndre Flatmark er datert jernalder og er automatisk fredet (ca. 8,5 x 6 m). Strukturen er ødelagt i sør, trolig på grunn av nærheten til E136. De enkelte strukturene er trolig restene etter en utpløyd gravhaug, men tolkingen er noe usikker (NIKU-rapport, 2016, s.51-53).

ID 263840-0 Dyrkingsspor (lok 2) Søndre Flatmark er datert yngre bronsealder og er automatisk fredet. Lokaliteten ligger sør for gårdstunet på Søndre Flatmark og E136, på et smalt jorde like ved Raumas bredde. Lokaliteten viser tykke lag med elveavsetninger, og mellom disse er det funnet spor etter minst åtte faser med dyrkingslag og opptil tre nivå med ardspor. Det første nivået med ardspor er datert til yngre romertid (1550 +/- BP). Det dypeste dyrkingslaget er ca. 3 meter dypt og datert til yngre bronsealder (2630 +/- BP). I den søndre delen nærmest elva, er det påvist opptil fire faser med dyrkingslag.

ID 262846 Bosettings/aktivitetsområde (en kokegrop og et stolpehull) Søndre Flatmark er datert vikingetid og er automatisk fredet. Lokaliteten omfatter en gresskledd flate avgrenset av Midtre og Søndre Flatmark og jernbanelinja i sør. I den østlige del av lokaliteten er det funnet stolpehull,

groper og ei kokegrop. Det er også funnet flerfasede dyrkingslag og ardspor på ca. 120 cm dybde under lag med flomavsetninger. Et stolpehull er datert til vikingtid (BP 840-836). Det er også funnet jerngjenstander og brente dyretenner i dyrkingslagene, samt funn av ardspor og dyrkingslag helt inntil jernbanen. Mot vest er det registrert tre nivåer med ardspor og fem dyrkingslag mellom dype flomsjikt. Det dypeste, ca. 240 cm, er datert til førromersk jernalder (Cal BC 2355-2310).

ID 268229 Mulig gravfelt (to gravhauger og en grop) Søndre Flatmark er datert jernalder og er automatisk fredet. Her er det observert en svakt oval struktur på ca. 11 x 10 m, tolket som en fotgrøft etter en oppløgd gravhaug. Utseende indikerer at det opprinnelige konstruksjonsmaterialet til haugen sannsynligvis består av et finkornet materiale, og at enkelte steiner fremdeles er bevart.

ID 263847-0 Dyrkingsspor Midtre Flatmark er dater til førromersk jernalder og er automatisk fredet. Dyrkingsflaten ligger i det vestligste jordet tilhørende Midtre Flatmark, og grenser til Nordre Flatmark i vest. Dyrkingsflaten ligger under dype flom/raslag. Det er funnet en fase med dyrkingslag på ca. 150- 170 cm dypt. Dyrkingslaget strekker seg mest sannsynlig mot vest, til naboeiendommen Nordre Flatmark.

Andre kulturhistoriske verdier

ID 1258974 Kjerrevege fransk prinsipp 1700-tallet. Statlig listeført. Den opprinnelige ridevegen ble utvidet til en fire meter bred kjøreveg på begynnelsen av 1800-tallet. I 1844 gikk vegen langs fjellfoten. Den var kjørbare gjennom hele Romsdalen. Vegen var ofte utsatt for ras, og vinterstid ble elveløpet benyttet som vinterveg. kjerrevegen gikk ut av bruk i 1869, da ny hovedveg gjennom dalen sto ferdig. Enkelte deler benyttes i dag som traktorveg med grusdekke, og andre deler består av naturbakke og gress.



Figur 23 Utskiftingskart fra 1865 viser kjøreveien fra 1700-tallet fra brua over Fetjavatnet og forbi Flatmark-gårdene mot Kors kirkested. Kilde: Jordskiftedomstolenes kartarkiv.

Veifaret forbi Flatmark ble i 2018 oppgradert og gruset opp i forbindelse med arbeid på høgspenlinja, men er i hovedsak tilbakeført. Kjerrevegen er registrert tre steder gjennom kulturmiljøet:

1. I den vestre enden av Fetjvatnet: Denne delen av vegminnet består av en kortere vegbit og en bru over bekken som knytter sammen Rauma elv og Fetjvatnet. Selve brua står fortsatt, men den delen av vegen som har gått fra brua og ut på åkeren er dyrket vekk og trolig skadet av en nyere kabeltrasé. Vegen videre opp mot gårdstunet på Søndre Flatmark er også dyrket bort, men ble påvist under georadarundersøkelser på området i 2016.
2. Ovenfor, nord for Søndre Flatmark: Består av en kortere vegbit som går ut fra tunet på Søndre Flatmark og strekker seg vestover. Fortsettelsen av vegen er i dag dyrket vekk på overflaten, men en georadarundersøkelse i 2016 viste at den fremdeles finnes under bakken.
3. Ovenfor og nord for Nordre Flatmark mot Skirimoen: Deler av traséen er dyrket bort, resten brukes som gårdsveg, og knytter gårdstun sammen med innmark og utmark. Rett nord for tidligere Flatmark stasjon ligger vegen oppå en høyere tørrmur, bygd rundt 1860 som flomvern for sideelva Rangåa.



Figur 24 Den gamle kjerrevegen ovenfor Flatmarkgårdene i dag. Foto: Asplan Viak.

Som del av utbedringene av bilvegen (ID 128894-2) mellom Nes og Gjerde i årene 1867 til 1869, ble det sprengt ny veg gjennom Kjerkjeura nærmere elven. De opprinnelige planene var at vegen delvis skulle følge den gamle vegtraséen.



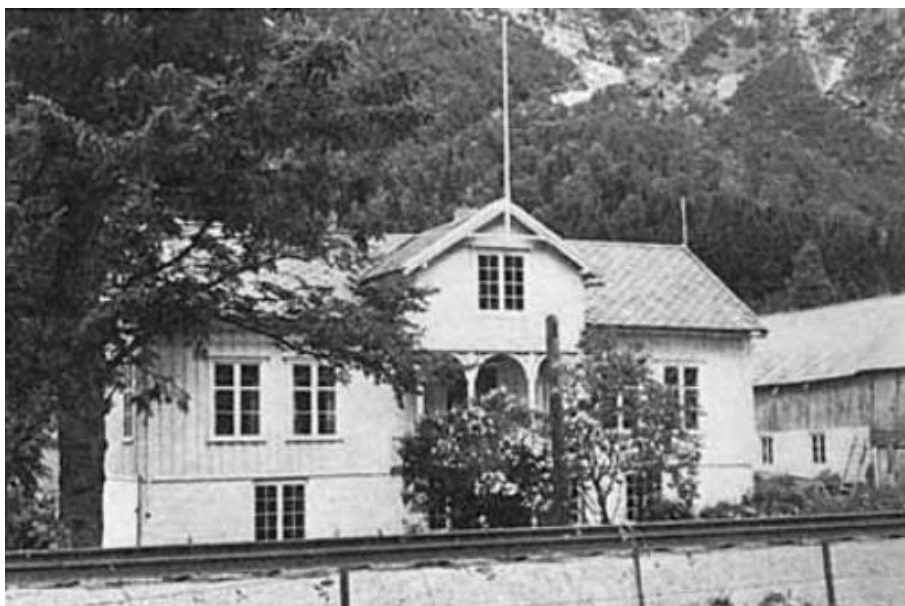
Figur 25 Søndre Flatmark. Foto: Asplan Viak.

Gårdsbebyggelse Flatmark. Flatmark omfatter et svært gammelt kulturlandskap med kjent bosetting tilbake til yngre bronsealder. Tidlig på 1800-tallet bodde det 800 personer på Flatmark og de to tilliggende bygdene, derav mange tilflyttere. Kors kirke var felles kirke for alle disse. Gårdsnavnet Flatmark er kjent fra en skriftlig kilde fra 1633, da nevnt som Flademarck. Trolig har det opprinnelige navnet vært Flatir, flertall for Flade som i en flat strekning (Rygh, 1908:235). Foruten gårdsbrukene Søndre, Midtre og Nordre Flatmark finnes det i dag rester etter gamle steingjerder, høyløer, rydningsrøyser, en oppgangssag og veifar i lia over gårdene.

Søndre (Søre) Flatmark (gnr. 71/3 og 4): I 1818 ble alle bolighusene og stallen på gården ødelagt av brann. Bygningene ble bygd opp igjen, men fire år senere løsnet store klippestykker fra fjellet ovenfor gården og knuste husene til pinneved. To personer omkom. I dag er her to eldre våningshus, derav et kårhus (SEFRAK 1539-0006-088) som kan være oppført, eller flyttet til tunet, tidlig på 1900-tallet. Bygningen har et fasadeuttrykk fra tidlig 1900-tall. Det andre kalles «Storhuset på Flatmark» (SEFRAK 1539-0006-089), og er oppført i siste kvartal av 1800-tallet. Storhuset var hotell og skysstasjon før jernbanen ble anlagt gjennom dalen i starten av 1920-årene. Skysstasjonen ble etablert på begynnelsen av 1800-tallet, og hadde hesteskyss opp dalen til Ormheim og ned til Horgheim.

På tunet står det ei løe (fjøs/låve) (SEFRAK 1539-0006-090) og en steinstue (SEFRAK 1539-0006-091), begge oppført i første kvartal av 1800-tallet. Under andre verdenskrig var det mange tyskere i Romsdalen, og de internerte blant annet russiske krigsfanger i dalen. Steinstua var en av bygningene som ble brukt som bolig for krigsfangene. I tillegg er det oppført et nyere toetasjes uthus, trolig i løpet av første halvdel av 1900-tallet. I tillegg finnes ruiner etter et stabbur og ei tørkestove for korn. Den stående bebyggelsen er i god stand.

Nede ved elva Rauma er det tatt vare på et vaskehus som senere er brukt som naust (SEFRAK 1539-0006-093), oppført i første kvartal av 1900-tallet.



Figur 26 Bildet viser Midtre Flatmark trolig rundt 1960-tallet. Kilde: Raumadalsfolket (romsdal-sogelag.no)

På Midtre Flatmark gnr. 71/1) står et våningshus (SEFRAC 1539-0006-086) og ei løe (SEFRAC 1539-0006-087), som begge skal være oppført i løpet av fjerde kvartal av 1800-tallet. Våningshusets fasade er i dag en del endret fra byggeår.

Nordre Flatmark (gnr. 71/2): Før 1858 lå gårdstunet på Nordre Flatmark oppe i lia langs den gamle ferdselsvegen, like øst for gamle Kors kirkested. I april 1858 tok et stort snøskred gården samt en husmannsplass under gården, som lå vest for gårdstunet. Skredet tok 11 menneskeliv. Det står i dag en minnestein ved det opprinnelige tunet med navnene på de som omkom. For å sikre mot nye skred, ble gårdstunet flyttet lenger ned mot elven. Da hovedvegen ble omlagt i 1860-årene ble den lagt forbi det nye gårdstunet på Nordre Flatmark. I forbindelse med at byggingen av Raumabanen startet i 1913 ble tunet igjen flyttet, og det ble satt opp en nytt våningshus. I det nye var det, som i det forrige, skolestue. Under byggingen av jernbanen bodde det på det meste 10-12 anleggsarbeidere i våningshuset.

Den eldste bygningen på tunet i dag er den gamle stallen/sauefjøsset (SEFRAC 1539-0006-085) fra siste kvartal av 1800-tallet, som står inn mot Kjerkjeura. Den ble trolig flyttet hit rundt 1914 da hele tunet måtte flyttes for å gi plass til den nye Raumabanen. Våningshuset, ny låve og stall ble oppført rundt 1915. Våningshuset brukes i dag til utleie for overnatting og arrangementer.

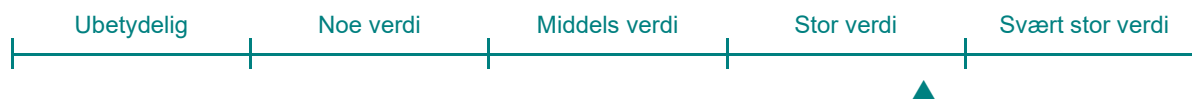
Da gården ble flyttet ned mot elva ble det samtidig bygd en kvern i Kirkefossen, med en steinmur for å lede vannet frem til kverna. Fremdeles finnes rester etter kvernanlegget både i og ved elva. Steinmuren vises på dronefoto. Inne på gårdstunet på Nordre Flatmark finnes det flere kvernsteiner.

Verdivurdering

Kulturmiljø 1 favner om deler av matrikkelgården Flatmark (gnr. 71). I området er det registrert faser med dyrkingsslag, ulike dyrkingsspor, bosettingsspor og gravminner fra yngre bronsealder og jernalder frem til vikingtid. Kulturmiljøet utgjør en del av et større nasjonalt verdifullt jordbrukslandskap (KULA) med stor identitetsverdi, opplevelsesverdi og historiefortellende verdi.

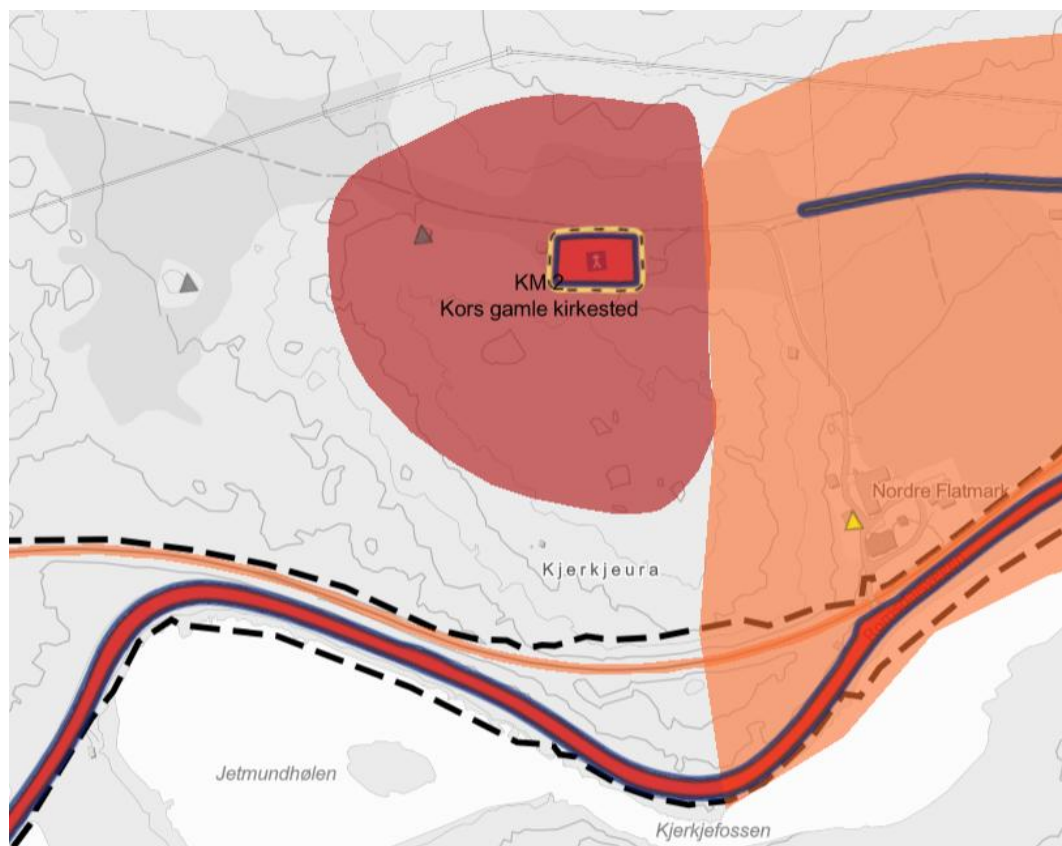
Jordbrukslandskapet i sammenheng med det store omfanget av bosettingsspor og gravminner, to generasjoner med veianlegg og framføring av jernbane viser samlet både kulturhistorisk sammenheng og stor tidsdybde. De mange funn som er registrert bidrar til å bekrefte at her har vært drevet kontinuerlig jordbruk og bosetting over svært lang tid, noe som gir stor kunnskapsverdi. Kulturlandskapet på Flatmark er relativt lite endret. Bebyggelsen er av nyere dato, men er bygd opp og ivaretatt som gårdsbygninger rundt tradisjonelt tun. Byggeskikken er påvirket fra både øst og vest. Dette gir verdi knyttet til tunenes form og plassering i jordbrukslandskapet. Dalbunnen har vært påvirket av ras og flom til alle tider. Kjerkjeura og særlig flyttingen av Nordre Flatmark viser hvordan naturkreftene har påvirket landskapet og bruken av dette.

Samlet fremstår kulturmiljøet som et helhetlig og et lite endret kulturhistorisk jordbrukslandskap, med elementer som kan knyttes til forhistorisk bosetning, samferdselshistorie og andre verdenskrig. Nasjonal interesse (KULA) er med på å løfte verdien.



Kulturmiljø 1 Flatmark er vurdert til å ha samlet stor lokal, regional og nasjonal kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir **stor verdi** i øvre del av verdiskalaen.

6.2.2 Kulturmiljø 2 Kors gamle kirkested



Figur 27 Kulturmiljø (KM) 2 Kors gamle kirkested med svært stor verdi (mørk rød farge). Kartet viser registrerte lokaliteter og SEFRAK-registrerte bygg (gule og røde trekkanter) hentet fra Riksantikvarens database Askeladden. Lokalitetene som er vist i kartet er beskrevet nedenfor. Sort stiptet linje angir plangrensen. For tegnforklaring til verdi se figur 26.

Kulturmiljø 2 Kors gamle kirkested omfatter selve kirkestedet med den gjenværende kirkegården, i sammenheng med Kjerkjeura og husmannsplassen Jetmundhølen. Kulturmiljøet ligger utenfor planområdet.

Kulturhistoriske verdier

Fredete kulturminner

ID 17871 Kors gamle kirkested, tre fjernede kirkebygg og stående kirkegård, datert til middelalder. Automatisk fredet. Den tidligste kirken i Romsdalen ble bygget på gården Foss i 1498, og ble flyttet til Flatmark i 1670. Denne kirken stod på Kors frem til 1797, da en ny korskirke ble oppført på samme sted. Flatmark var det opprinnelige kirkestedet for Kors sogn helt fram til 1901 da kirken ble flyttet til Monge (gnr. 69) på grunn av en Kongelig resolusjon av 23. mars 1901 som delte tidligere Kors sogn i to, Medalen og Øverdalen sogn.

I dag ligger kun kirkegården igjen med minst 36 graver med steiner eller kors over. Middelalderkirkegården kan være enda eldre enn 1498. Dette begrunnes i at steinkors med ukjent datering har en form som ble brukt i middelalderen. Eldste steinstøtte som står i dag er fra 1802. Steinstøttene har vært gjenbrukt til gjerder og bygningselementer. Fem er satt tilbake,

tettere enn før for å synliggjøre tilbakeføring (kilde: Riksantikvaren). Ett trekors står igjen, datert 1816. På en av gravene er steinen liggende.



Figur 28 Kors kirkegård med veifaret som går forbi. Foto: Asplan Viak.

På østsiden er det bygd opp en inngangsportal som er 2,2 m bred og ca 3 m høy. Kirkegården er omkranset av et steingjerde som måler 45 m (øst), 28 m (sør), 46 m (vest) og 26 m mot nord. Steinmuren har varierende høyde og tykkelse, med en gjennomsnittshøyde på en meter og tykkelse på ca 80 cm.



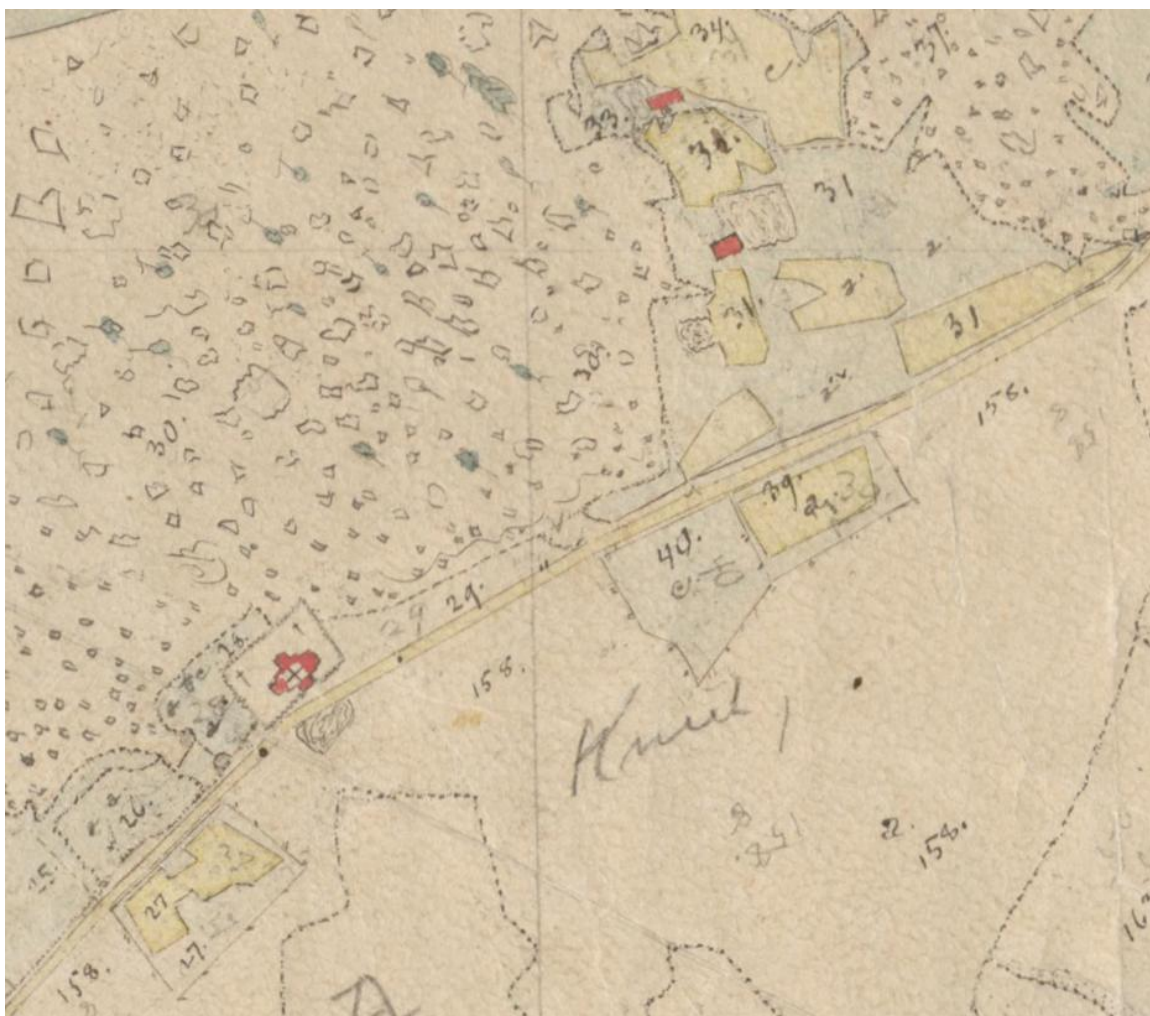
Figur 29 Kors gamle kirke slik den sto på Flatmark før 1901. Kilde: [Raumadalsfolket \(romsdal-sogelag.no\)](http://Raumadalsfolket.romsdal-sogelag.no)

Andre kulturhistoriske verdier

Denne delen av den gamle kjøreveg/ridevegvegen (ID 128894 Kjerreveg fransk prinsipp) fra 1700-tallet forbi Kors gamle kirkested er ikke statlig listeført, men går i forlengelse av den listeførte vegtraséen. Sammenhengen er fortsatt synlig som en traktorveg, med delvis grusdekke. Dette skyldes i hovedsak at veifaret ble oppgradert/gruset i forbindelse med arbeid på høgspenlinja i 2018.

Kjerkjeura: Kildene spriker noe, men Kjerkjeura antas å være rundt 10 000 år gammel som følge av steinras bestående av gigantsteiner på motsatt side av elva (muntlig kilde: Eier av Nordre Flatmark). Raset medførte at det ligger en stor sammenhengende masse av store steinblokker helt opp til Kors kirke. Ura har gitt beskyttelse mot snøras for både kirke og husmannsplass.

Jetmundlykkja: Under Nordre Flatmark har det vært en husmannsplass på vestsiden av Kjerkjeura. I dag fins bare murene igjen fra det opprinnelige fjøset (SEFRAK 1539-0006-083) fra første kvartal 1700-tallet. Selve husmannsstua, Jetmundstua, står i dag på gården Myrabø på Marstein (SEFRAK 1539-0006-025). Stua er datert til andre kvartal på 1700-tallet, og er fortsatt i bruk.

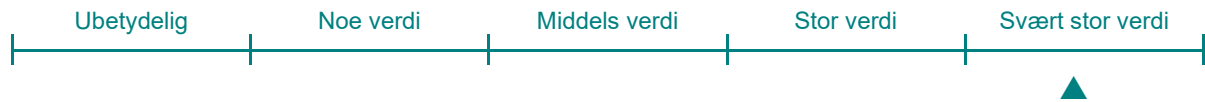


Figur 30 Utskiftingskart fra 1865 viser kjøreveien forbi Kors gamle kirkested og Jetmundhølen (røde bygninger til høyre i kartet). Kilde: Jordskiftedomstolenes kartarkiv.

Verdivurdering

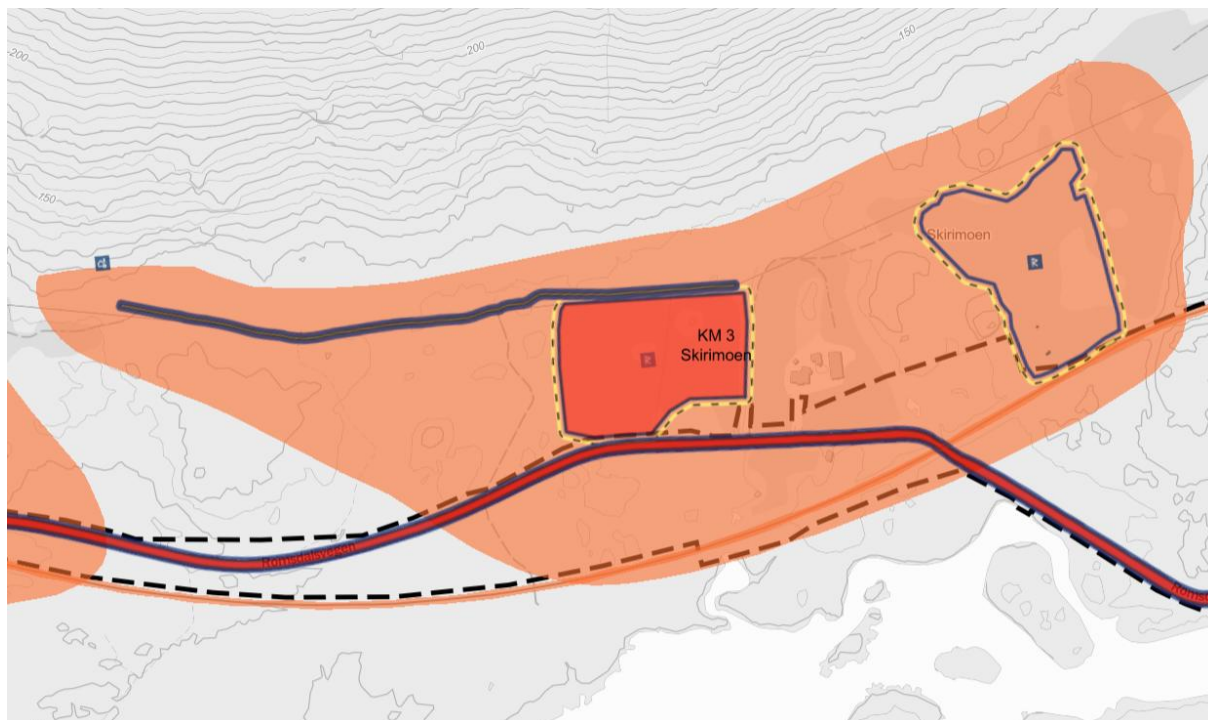
Kulturmiljø 2 favner om deler av matrikelgården Flatmark (gnr. 71). Kirkestedets alder med middelalderkirkegården er i seg selv et tydelig symbol på at området har hatt en viktig posisjon i dalen. Kirkegården har stor tidsdybde og identitetsverdi, og er godt bevart i opprinnelig kontekst selv om kirkebygget er flyttet. Korsene på kirkegården er sjeldne. Kirkegården har svært høy kunnskapsverdi ut fra aldersverdi og kilde til historien. Veifaret er ikke prioritert for vern, men er

godt synlig og lesbart. Miljøet viser en kulturhistorisk sammenheng mellom kirkestedet plassert på oversiden av Kjerkjeura og ferdselsvegen til kirken. Her er også en kulturhistorisk sammenheng mellom kirkestedet og bosettingen i dalføret.



Kulturmiljø 2 Kors gamle kirkested er vurdert til å ha samlet svært stor lokal, regional og nasjonal kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir **svært stor verdi**.

6.2.3 Kulturmiljø 3 Skirimoen



Figur 31 Kulturmiljø (KM) 3 Skirimoen med stor verdi (rød farge). Kartet viser registrerte lokaliteter og SEFRAK-registrerte bygg (gule og røde trekkanter) hentet fra Riksantikvarens database Askeladden. Lokalitetene som er vist i kartet er beskrevet nedenfor. Sort stiplet linje angir plangrensen. For tegnforklaring til verdi se figur 26.

Kulturmiljø 3 Skirimoen omfatter det kulturhistoriske jordbrukslandskapet som omfatter Skirimoen gård med innmark avgrenset av fjellsiden bak, elva, Romsdalsvegen og Raumabanen i sør, Kjerkjeura i øst og utmark i vest. Kulturmiljøet ligger i hovedsak innenfor planområdet.

Kulturhistoriske verdier

Fredete kulturminner

ID 262845 Lokalitet 1 Skirimoen. Bronsealder og vikingtid. Automatisk fredet. Nord i lokaliteten har det vært en steingard som har fungert som forstøtning og markert skillet mellom mark og veg. Steinmuren er nå delvis sammenrast. Mot vest er lokaliteten avgrenset av ulendt terreng med flere store steinblokker bl.a. Sigrid-steinen. I 2019 finnes flerfasede dyrkingsspor i dype flomsjikt. Mot nord, like vest for åkerholmen finnes fire lag med ardspar (ID 262845-02) ned til ca. 2,3 m dybde, datert yngre bronsealder. Det er også funnet noen få spredte stolpehull. Mot sørvest er det funnet en relativt liten kullgrop (ID 262845-01) datert til vikingtid, tolket til å være tilknyttet smieproduksjon. I områder der det ikke har foregått jernutvinning ligger ofte gropene i skogen i nærheten av gårdene. I åkerholmen mot øst er en heller undersøkt. Prøvestikk viste flere kullholdige lag, det nederste laget er dater til merovingertid.

ID 215004-01 Bosettings-/aktivitetsområde Skirimoen. Yngre bronsealder. Automatisk fredet. Restene av den gamle kjerrevege nord i området kan fortsatt spores i landskapet (ID 28894). Det skal også være en tjæremile i skogen vest for undersøkingsområdet. I 2015 ble det i skogbrynet i nordre del av åkeren påvist en rekke automatisk fredete kulturminner, hovedsakelig i form av stolpehull, steinpakkede groper og dyrkingslag. Lokaliteten er tolket som et bosettings

og aktivitetsområde fra førromersk jernalder med i alt 23 strukturer. Stolpehullene står på rekke i retning vest-øst med en innbyrdes avstand på ca. 2 m. I 2016 viste undersøkelser med georadar en nordlig avgrensing av huset, med tydelig omriss av stolperekken både mot sør og nord. I 2019 ble det funnet flere stolpehull, kokegroper og ildsteder, samt ardspor og flerfasete dyrkingslag i nærheten av det tidligere funnområdet mot nord. I nordøst er det funnet fire kokegroper i tre ulike flomlag. I samme område er det funnet et kullholdig siltlag på ca. 140-160 cm dybde, datert til yngre bronsealder. Trolig har det vært ryddet for å legge til rette for åkerdrift. Området viser dermed en oppstart for dyrking i yngre bronsealder, mens i førromersk jernalder var her trolig fast bosetting mot skogbrynet i nord.

I ura ved Skirilykkja skal det ifølge grunneier ligge en gammel, fint opparbeidet heller. Den er ikke registrert i Askeladden.



Figur 32 Skirimoen. Foto: Asplan Viak.

Andre kulturhistoriske verdier

ID 128894 Kjerrevege fransk prinsipp. 1700-tallet. Statlig listeført. Den opprinnelige ridevegen ble utvidet til en fire meter bred kjørevege på begynnelsen av 1800-tallet. I 1844 gikk den langs fjellfoten og var kjørbær. Veggen var ofte utsatt for ras, og vinterstid ble elveløpet benyttet som vinterveg. Kjerrevegen gikk ut av bruk i 1869, da ny hovedveg gjennom dalen sto ferdig. Traséen ligger ovenfor gårdstunet på Skirimoen, inn mot fjellfoten. Den er fortsatt lesbar i terrenget, men har i all hovedsak grodd igjen. Det er etablert en høyspentlinje over veifaret på strekningen mellom Skirimoen og Skiri.

Gårdsbebyggelse Skirimoen. Også Skirimoen inngår i et svært gammelt kulturlandskap med kjent bosetting fra yngre bronsealder. Dagens bygningsmasse er oppført tidlig på 1900-tallet, og er ikke SEFRAK-registrert. Gårdsbruket er utskilt fra Skiri gnr. 71/1 trolig på samme tid som dagnes bygninger ble oppført. Bebyggelsen omfatter et stort to-etasjes våningshus med et åpent bislag sentrert på sørfasaden mot vegen. Det er påbygd en større fløy på baksiden mot nord. På østsiden av tunet står et tømret fjøs med høylåve samt et lite tømret uthus. Sør for E136 står det ei lita vognbu, i dag garasje. Bygningsmassen er bevart relativt undret fra byggeår, og er i god stand.

Rett øst for jernbaneundergangen ligger selve Skirilykkja, et færmannskvile satt opp i 1830-årene under gården Skiri. Mens embedsmenn og andre i den øvre sosiale klassen stort sett tok inn på større gårder når de var ute og reiste, var et færmannskvile beregnet på alminnelige folk. De var

knyttet til storgårdene, men lå for seg selv et stykke fra gårdstunene. Huset på Skirilykkja ble revet rundt 1930, men murene finnes fremdeles på stedet.



Figur 33 Det rene og klare vannet i Rauma er opphavet til navnet Skiri. Foto: Asplan Viak.

Verdivurdering

Kulturmiljø 3 er utskilt fra matrikelgården Skiri (gnr. 70). I området er det registrert ulike dyrkings- og bosettingsspor som viser at her har vært ryddet for åkerdrift og en begynnende dyrking i yngre bronsealder, mens det i førromersk jernalder trolig var fast bosetting mot skogbrynet i nord.

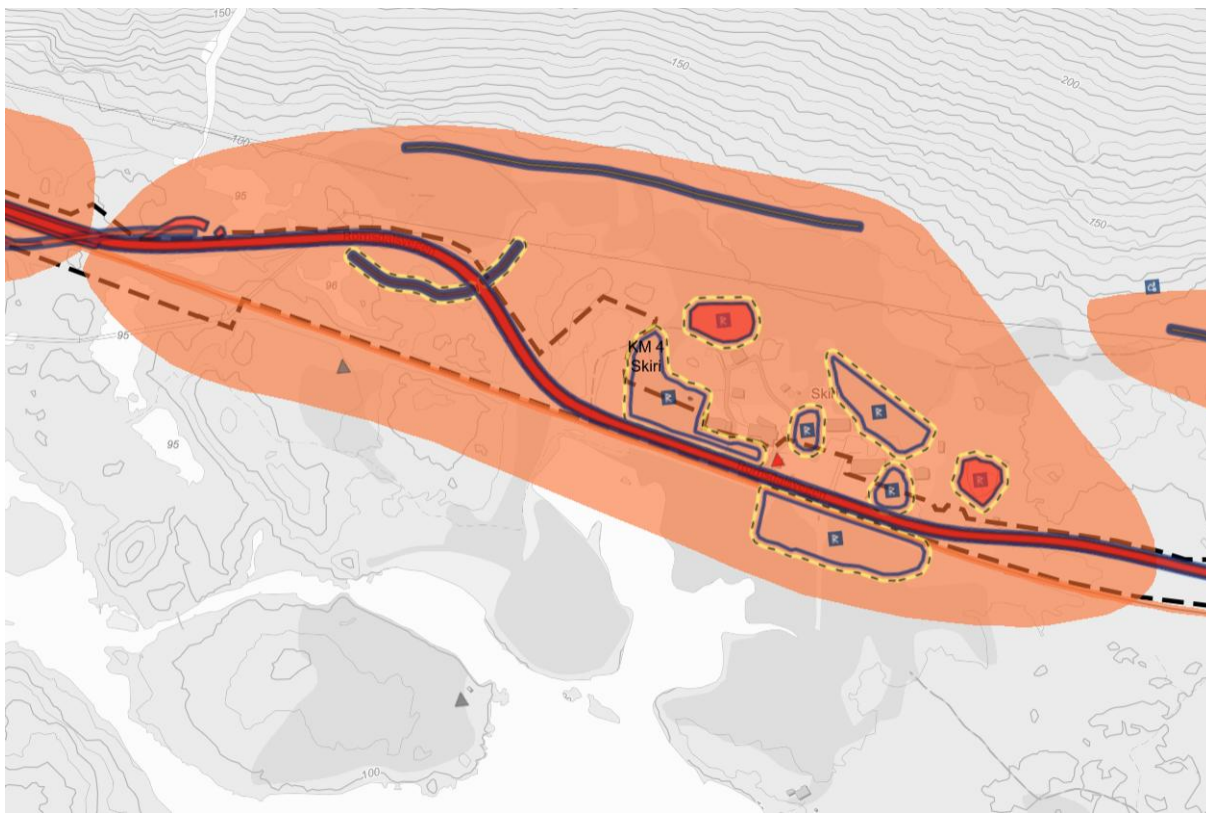
Kulturmiljøet utgjør en del av et større nasjonalt verdifullt jordbrukslandskap med stor identitetsverdi, opplevelsesverdi og historiefortellende verdi. Jordbrukslandskapet i sammenheng med det store omfanget av bosettingsspor, to generasjoner med veganlegg og framføring av jernbane viser samlet både kulturhistorisk sammenheng og svært stor tidsdybde. De mange funn som er registrert bidrar til å bekrefte at her har vært drevet kontinuerlig jordbruk over svært lang tid, noe som gir stor kunnskapsverdi. Kulturlandskapet rundt Skirimoen er lite endret. Bebyggelsen er relativt autentisk, bygd opp og ivaretatt som gårdsbygninger i et tradisjonelt tun.

Samlet fremstår kulturmiljøet som et helhetlig kulturhistorisk jordbrukslandskap med elementer som kan knyttes til forhistorisk bosetning og samferdselshistorie. Nasjonal interesse (KULA) er med på å løfte verdien.



Kulturmiljø 3 Skirimoen er vurdert til å ha samlet stor lokal, regional og nasjonal kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir **stor verdi** i øvre del av verdiskalaen.

6.2.4 Kulturmiljø 4 Skiri



Figur 34 Kulturmiljø (KM) 4 Skiri med stor verdi (rød farge). Kartet viser registrerte lokaliteter og SEFRAK-registrerte bygg (gule og røde trekkanter) hentet fra Riksantikvarens database Askeladden. Lokalitetene som er vist i kartet er beskrevet nedenfor. Sort stiple linje angir plangrensen. For tegnforklaring til verdi se figur 26.

Kulturmiljø 4 Skiri omfatter det kulturhistoriske jordbrukslandskapet med Skirigårdene avgrenset av fjellsiden bak, elva, Romsdalsvegen og Raumabanen i sør samt utmark i vest og øst. Kulturmiljøet ligger innenfor planområdet.

Kulturhistoriske verdier

Fredete kulturminner

ID 262842 Lok 1 omfatter fem lokaliteter i og rundt tunet til Skiri. Yngre bronsealder og førromersk jernalder. Automatisk fredet. Øst for smia er det funnet store mengder med slagg og kull i et prøvestikk som er datert til 1600-tallet. Øst for grustaket er det funnet 53 stolpehull, 16 kokegroper, ei grøft, og en steinpakning. Det er også funnet opptil tre faser med dyrkingslag og ardspor. Et stolpehull er datert til førromersk jernalder. Funntettheten av stolpehull tyder på at det trolig har stått flere bygninger i området. Kokegropene og større groper, som ble funnet i nærheten av stolpehullene, hører trolig til flere anlegg. Sannsynligheten for at det er funn over hele flaten er antatt å være høy.

Syv meter vest for bolighuset til gnr. 70/1 er det funnet 14 stolpehull, tre groper, ardspor og dyrkingslag i dyrka mark/beitemark. Stolpehullene er orientert vest-øst. I den østlige delen av lokaliteten, mellom løa og bolighuset, er det funnet fem stolpehull, to groper og fire dyrkingslag. Et av stolpehullene er datert til yngre bronsealder. Nord for gnr. 70/1 er det funnet både flerfaset dyrkingslag, ardspor og bosettingsspor. Mot øst er det funnet en større grop og to buete grøfter som kan være tilknyttet en husklynge. Også sør for E136 og jernbanen er det høy funntetthet i

den vestlige delen av lokaliteten. Funnene omfatter dyrkingsspor og bosettingsspor samt dyrkingslag, kokegroper, stolpehull og to groper i øst. Et stolpehull, hvor det også er funnet brente bein, er datert til yngre bronsealder. Marka sør for jernbanen er derfor også mest sannsynlig en del av samme bosettingsområde som er funnet i området rundt bolighusene til gnr. 70/1.

ID 262843-0 Dyrkingsspor Skiri (lok 2) er datert jernalder og er automatisk fredet. På terrassekanten, som ligger nord for lokalitet 1 (ID 262842), er det funnet flerfasete dyrkingslag, ardspor og noe som kan være en gammel veg. Det er ikke gjort dateringer her, men mest sannsynlig har lokaliteten samme bruksperiode som lokalitet 1.



Figur 35 Helleren ved Skiri. Foto: Asplan Viak.

ID 26844-0 Lokalitet 3 Heller Skiri. Yngre bronsealder. Automatisk fredet. Øst for gnr. 70/1 ligger det flere potensielle hellere som har vært benyttet til ly for vær og vind av folk som har vært på gjennomreise i dalen. Øst for bolighuset mot skogkanten ligger det en stor steinblokk med et stort overheng. Denne blir i dag benyttet som oppbevaringsplass for diverse materiale og lignende. Det er funnet et kullag ved prøvestikking like ved helleren datert til yngre bronsealder (2810 +/- BP). Dateringen samsvarer med bosettingssporene fra yngre bronsealder som er funnet i dyrka mark rundt gardstunet på gbnr. 70/1 og sør for jernbanen.

Løsfunn (T21354): Det er funnet en rest av en hakke eller kølle av stein på gården datert steinalder. Litt av hakken/kølla er slipt, og den har et delvis bevart skafthull.

ID 248973-0 Flatmark-Skiri, rideveg 1500-tallet. Automatisk fredet. Den eldste vegen gjennom dalen er trolig fra forhistorisk tid. I dette området delte vegen seg i to, og det var mulig å forsere Rauma ved Stokkhølen. Rett vest for gården Skiri, ligger om lag 250 meter rideveg fra 1500-tallet bevart som en hulveg i en lengde på omkring 250 meter. Vegen krysser dagens E136, og den største gjenværende strekningen av denne vegen går på vestsiden av Rauma. Veggrunnen består av gress, bregner og lyng. På denne strekningen av ridevegen ligger stedet «Sal-trång», hvor vegen går mellom to store steiner som ligger så tett at kløven måtte tas av hesten og bæres for å komme mellom. Terrenget på dette stedet ble mye endret under byggingen av ny veg på slutten av 1800- tallet og Raumabanen på begynnelsen av 1900-tallet. Tidligere elveløp forsvant, og fysiske hinder ble sprengt bort.

ID 249784-1 Gammel hovedveg Skiri 25a SVV NVP, chaussé. Forskriftsfredet. I 1860 ble det bevilget midler til ny hovedveg fra Lesja gjennom Romsdalen ned til Veblungsnes og Åndalsnes. Vegarbeidet startet i 1863, og anlegget sto ferdig 1869. Den nye vegen ble bygget som chaussé, med høye tørrmurer og stabbestein. Karakteristisk er den myke linjeføringen som følger elveløpet til elva Rauma. Den nye vegen lå stort sett i samme trasé som den eldre utbedrede ridevegen, men ble noen steder lagt lengre unna de bratte fjellpartiene på grunn av rasfare. I forbindelse med byggingen av Raumabanen på 1920-tallet ble kjørevegen lagt om flere steder, og er i dag bevart som flere oppstykkende parseller på begge sider av dagens E136. Den lengste ligger i sammenheng med Årstallsteinen og Skorsteinen (kulturmiljø 5).

I kulturmiljøet berøres østre delen av *Kjøreveg 1869 - Utøyan øst*, som utgjør en ca. 150 meter lang, oppbygd del av kjørevegen mot Skiri (se kart fig 29). Traséen er delt i to av dagens E136. Den avsluttes med to landkar over det som tidligere var et sideløp til Raumaelva. Parsellen gikk ut av bruk da Raumabanen ble bygd på 1920-tallet og elveløpet her ble omlagt. I dag er det lite igjen av kjørevegen på denne parsellen. Selv om den er ganske overgrodd er den lett lesbar i terrenget. Det finnes rester etter brukar, og noen stabbesteiner står fortsatt. Den vestlige delen av vegbanen ble noe skadet ved et trafikksikringstiltak på E136 i 2017 (kilde: SVV).



Figur 36 ID 249784-1 Kjøreveg 1869 - Utøyan østre del. I dag overgrodd. stabbestein til høyre på bildet. Foto SVV

Andre kulturhistoriske verdier

ID 128894-0 Kjerreveg fransk prinsipp 1700-tallet. Statlig listeført. Den opprinnelige ridevegen ble utvidet til en fire meter bred kjøreveg på begynnelsen av 1800-tallet. I 1844 var den kjørbar, og gikk langs fjellfoten. Vegen var ofte utsatt for ras, og vinterstid ble elveløpet benyttet som vinterveg. Kjerrevegen gikk ut av bruk i 1869, da ny hovedveg gjennom dalen sto ferdig. Kjerrevegen ligger i utmarka på begge sider av Skiri, inn mot fjellfoten. Mot Skirimoen er vegminnet brutt av et større steinskred. Slike naturkatastrofer var en viktig årsak til at vegen ble lagt lenger ned mot elva da den ble oppgradert på 1860-tallet. Veifaret er fortsatt lesbar i terrenget, men er stedvis gjengrodd med naturbakke og gress. Vegbanen her brukes i dag av beitedyr i sommerhalvåret. Store trær vokser tett inntil og delvis oppi vegbanen (kilde: SVV).

Gårdsbebyggelse Skiri. Gårdsnavnet Skiri skal være kjent fra en skriftlig kilde fra 1610, da som "Skierre". Oluf Rygh antok at den opprinnelige uttalelsen ville vært Skiri, som er et sammensatt navn av -vin som betegner eng og et elvenavn - Skíra. Skíra kan ha vært en sideelv som kommer ned fra fjellet nær Flatmark. Adjektivet skír betyr ublandet/ren, og henspiller på det krystallklare

vannet som renner i Rauma elv. Gårdsnavnet er et kulturnavn og antyder at gården har opprinnelse langt tilbake i tid. Vin-endinger finnes i navnet til gårder med røtter tilbake til eldre jernalder 400-600 år f.Kr. Gårdshistorien strekker seg tilbake til 1600-tallet, men det er kjent bosetting her siden yngre bronsealder. Gården er i dag delt i to bruk.



Figur 37 Utskiftingskart fra 1863 viser at kun gnr. 1 var oppført, med adkomst fra kjerrevegen i lia ovenfor.

På gnr. 70/1 Hammervoll er dagens bygningsmasse av nyere dato. I utskiftingskart fra 1863 viser at bare bnr. 1 da var bebygd, og at her sto et bolighus og et uthus. Dagens bolighus har erstattet det eldre våningshuset i 1969, mens kårboligen er oppført sent på 1990-/ tidlig 2000-tallet. Dagens fjøs ble oppført rundt 1960.



Figur 43 Skiri g.nr. 70, br.nr. 1. Nytt uthus under oppførelse (1959). Fotograf Andreas Normann. Hentet fra Normann-samlingen; www.rauma.folkebibl.no/cgi-bin/websok-bilde?tnr=3075



Figur 39 Skiri fra 1870, sett mot øst. Fotograf Knud Knudsen. Kilde: Marcus UiB

På gnr. 70/2 Skiriviken er kun en tømret smie fra 1800-tallet (uavklart datering) registrert i SEFRAC (ID 1539-0006-079). Våningshuset og fjøset er trolig oppført tidlig på 1900-tallet. Våningshuset ser ut til å være oppført i 1925, det gamle ble revet og noe av materialene brukt i det nye. Tre uthus er oppført på nordsiden av tunet. Våningshuset er noe endret fra byggeår gjennom tilbygg og vindusutskiftinger. Ut mot vegen står det en godt bevart melkerampe fra 1960-årene, som i dag fungerer som postkassestativ.



Figur 40 Flyfoto av Skiri-gårdene fra 1964. Kilde: 1881 kart.

Verdivurdering

Kulturmiljø 4 favner om deler av matrikkelgården Skiri (gnr. 70). De mange ulike kulturminnene markerer aktivitet i området som har foregått over svært lang tid. Det er funnet en rest av en hakke eller kølle av stein fra steinalderen, og det er registrert flerfasete dyrkingslag, ardspon og bosettingsspor fra yngre bronsealder og førromersk jernalder. Den høye funntettheten av stolpehull og kullgroper tyder på at det kan ha stått flere bygninger her. Funnene viser at det har vært drevet kontinuerlig jordbruk over svært lang tid, noe som gir stor kunnskapsverdi.

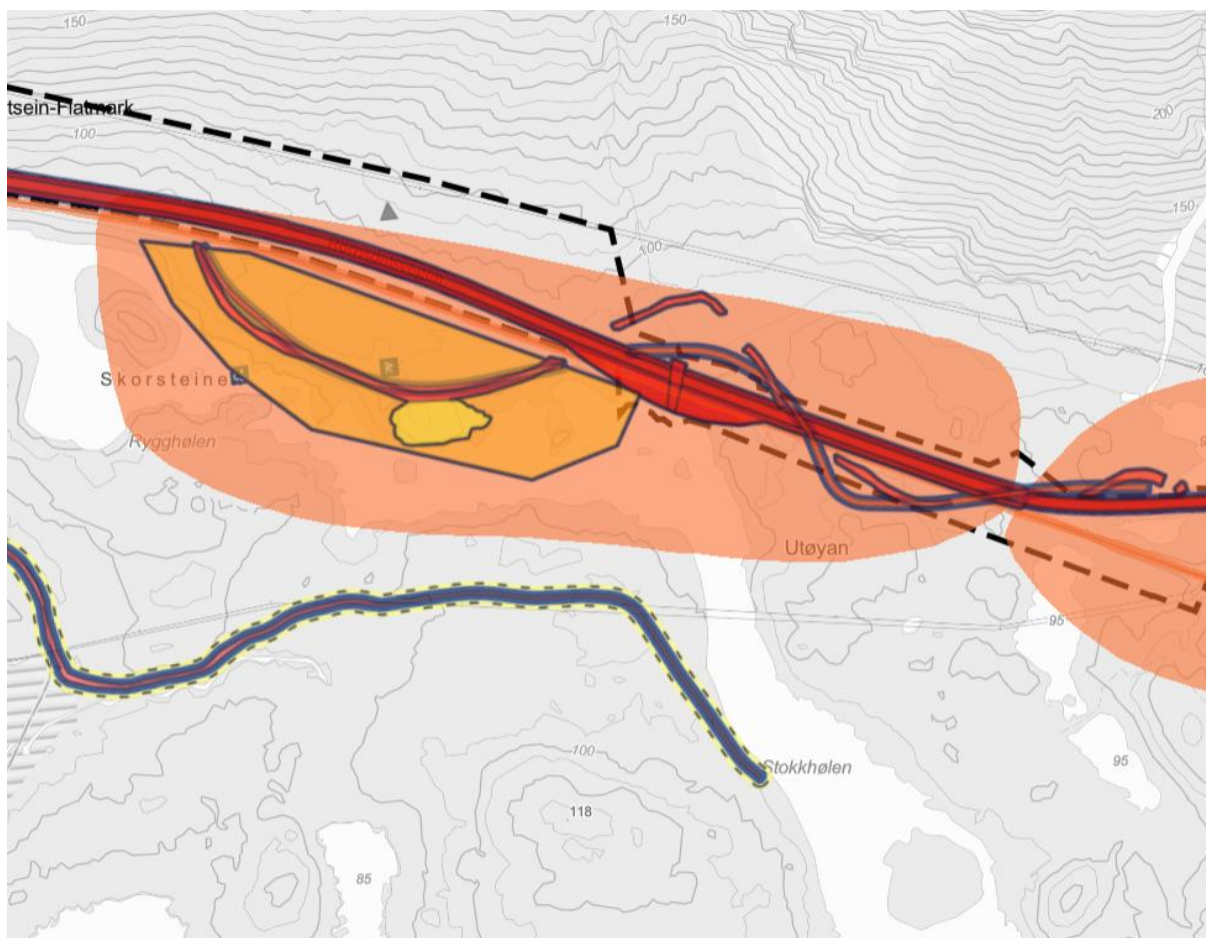
Kulturlandskapet er lite endret. Bebyggelsen er oppført i flere epoker fra 1800-tallet og frem til 1960-tallet. Skiri/Utøyan er det eneste stedet der alle fire generasjoner veier fremdeles er bevart (hulveg fra 1500-tallet, Kjerrevegen fra 1700-tallet, chausseen fra 1869 og dagens E136 som ble bygget mellom 1920-23. Dalbunnen viser tydelige spor etter ras. Kulturmiljøet utgjør en del av et større nasjonalt verdifullt jordbrukslandskap med stor identitetsverdi, opplevelsesverdi og historiefortellende verdi.

Samlet fremstår kulturmiljøet som et helhetlig kulturhistorisk jordbrukslandskap med elementer som kan knyttes til forhistorisk bosetning og samferdselshistorie. Nasjonal interesse (KULA) er med på å løfte verdien.



Kulturmiljø 4 Skiri er vurdert til å ha stor kunnskaps-, opplevelses- og bruksverdi. Samlet vurdering blir **stor verdi** i øvre del av verdiskalaen.

6.2.5 Kulturmiljø 5 Årstallsteinen



Figur 41 Kulturmiljø (KM) 5 Årstallsteinen med stor verdi (rød farge). Kartet viser registrerte lokaliteter og SEFRAK-registrerte bygg (gule og røde trekanten) hentet fra Riksantikvarens database Askeladden. Lokalitetene som er vist i kartet er beskrevet nedenfor. Sort stiplet linje angir plangrensen. For tegnforklaring til verdi se figur 26.

Kulturmiljøet omfatter neset slik det har blitt gjenskapt etter andre verdenskrig, på delvis oppfylte områder. Både Romsdalsvegen og Raumabanen går gjennom kulturmiljøet. Kulturmiljøet ligger delvis innenfor planområdet og delvis i influensområdet.

Kulturhistoriske verdier

Fredete kulturminner

ID 249784-1 Gammel hovedveg Skiri 25a SVV NVP, chaussé. Forskriftsfredet.

I 1860 ble det bevilget midler til ny hovedveg fra Lesja gjennom Romsdalen og ned til Veblungsnes og Åndalsnes. Vegarbeidet skal ha tatt til i 1863, og anlegget sto ferdig 1869. Den nye vegen ble bygget som chaussé, med høye tørrmurer og stabbestein. Karakteristisk er den myke linjeføringen som følger elveløpet til elva Rauma. Den nye vegen lå stort sett i samme trasé som den eldre utbedrede ridevegen, men ble noen steder lagt lengre unna de bratte fjellpartiene på grunn av rasfare. I forbindelse med byggingen av Raumabanen på 1920-tallet ble kjørevegen lagt om flere steder, og er i dag bevart som flere oppstykkende parseller på begge sider av dagens E136. Den lengste ligger i sammenheng med Årstallsteinen og Skorsteinen.

Kjøreveg 1869 - Utøyan midt: Denne delen av vegminnet hang i sin tid sammen med Utøyan øst, før de ble splittet av både jernbanen og ny kjøreveg. Vegbiten er rundt 80 meter lang og ligger parallelt med jernbanen, som må krysses i plan for at man skal kunne komme til vegmiljøet. Selve vegen ligger godt bevart mellom store steiner og er lite overgrodd. Vegpartiet gikk ut av bruk da Raumabanen ble bygd på 1920-tallet.



Figur 42 Kjørevegen fra 1869 Utøyan. Her var det tidligere bru da elva Rauma dannet en arm ved Skiri. Denne delen av elva ble tettet igjen ved byggingen av Raumabanen. Foto: Knud Knudsen, ca. 1870. Kilde: Universitetsbiblioteket i Bergen, ubb-kk-1318-0336.



Figur 48 Kjørevegen er i dag tilgrodd og avstengt med grind. Foto: Jan Adriansen, Sweco.

Kjøreveg 1869 - Utøyan vest: Denne delen av kjørevegen fra 1869 krysser en bekk som tidvis renner her, og brukarene på begge sider er bevart. Vegbanen har også stabbesteiner på begge sider. Den nordligste delen av delområdet er kraftig overgrodd med småskog. Den sørligste delen snor seg langsmed en større fallblokk fra fjellet. Kulturmiljøet hang tidligere sammen med KM 5-2 Kjøreveg 1869 - Utøyan midt og KM 5-3 Kjøreveg 1869 - Utøyan vest, men ble avskåret da Raumabanen (KM 7 Raumabanen) og ny kjøreveg (KM 6 Romsdalsvegen) ble bygd i 1920-årene.



Figur 49 Denne delen av traseen er svært tilgrodd og lite lesbar. Gjenværende stabbestein (t.h.) og brukar. Foto: Statens vegvesen.

Kjøreveg 1869 – Årstallsteinen. Denne delen av vegminnet ligger i dag avstengt av både E136 (KM 12 Romsdalsvegen) og jernbanen (KM 11 Raumabanen). Langs vegbanen står det stabbesteiner, og stedvis har vegen oppmurte sidemurer og stikkrenner mot terrenget i nord. I vegbanen gror det en del trær, og vegen har enkelte hull og nedsigne stabbesteiner. Vegen er godt ivaretatt og lett lesbar på denne strekningen.



Figur 45 Chausseen forbi Årstallsteinen. Foto: Asplan Viak.

ID 249784-2 Årstallsteinen. Statlig listeført. Merkestein med årstallet 1869 innhugget. Årstallet markerer ferdigstillelsen av chausseen. Tett inntil Årstallsteinen ligger Fantehelleren – en heller det knyttes lokale sagn om både fanter og ferdsel til, og som trolig har gitt ly til mange reisende.

Ifølge grunneier og turistguide bodde veiarbeiderne i helleren mens de bygde veien. I dag er helleren innredet med benker og en grue, og området brukes til formidling og kulturopplevelse gjennom bl.a. arrangerte elvevandringar.



Figur 46 Årstallsteinen. Foto: Asplan Viak.



Figur 47 Fantehelleren. Foto: Asplan Viak.

Utøyen bekkekulvert inngår i KM 12 Romsdalsvegen (ID 249779-1).

Andre kulturhistoriske verdier

ID 227177 Skorsteinen, tjærebrenning i gryte. Regionalt verneverdig.

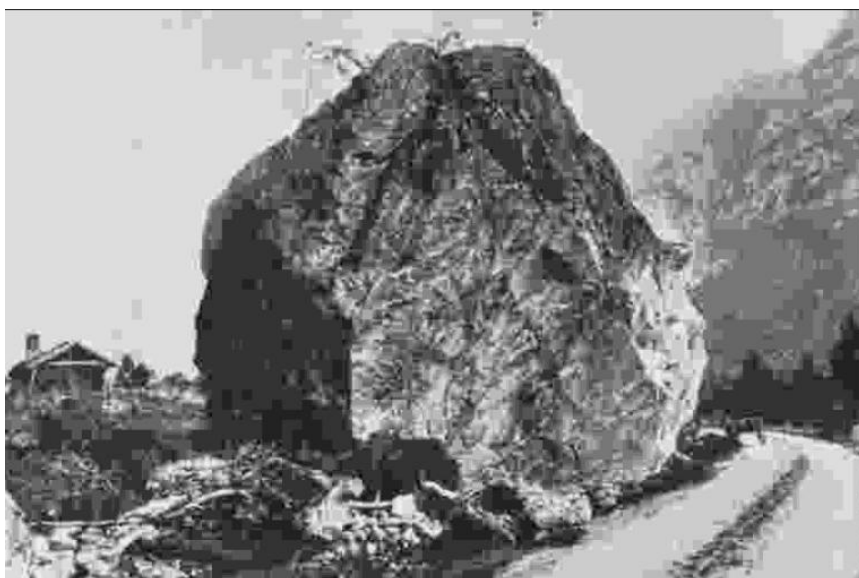
Skorsteinen er en stor stein eller flyttblokk som fra gammelt av er brukt som et kast, eller varp, der reisende la stein inntil den store steinen for å sikre seg hell på reisen. En annen stein langs vegen kalles Piggsteinen.

Det er registrert et regionalt verneverdig tjærebrenningsanlegg innenfor kulturmiljøet, omtalt i 1768 (Møre og Romsdal fylkeskommune, 2015).



Figur 48 Rester av murer etter Skorsteinlykkja. Foto: Asplan Viak.

Bebyggelse: Det lå opprinnelig to husmannsplasser i området, begge under Skiri (gnr. 70/1). Rygg (SEFRAK ID 1539-0006-077) lå i fjellskråningen nord for jernbanen og E136. Den ble tatt av ras i 1888. Den andre husmannsplassen, Skorsteinlykkja lå like bak og nord for den store flyttblokken Skorsteinen. Skorsteinlykkja var i bruk frem til 1885, og ble revet da de bygde Raumabanen. Ved Skorsteinen finnes rester etter en gammel grunnmur som trolig har tilhørt husmannsplassen.



Figur 49 Skorsteinen. Til høyre ses et lysere parti som tyder på at deler av steinen er sprengt bort som en del av vegutbedringen. Husmannsplassen Skorsteinlykkja ses bak til venstre. Denne ble revet da Raumabanen ble bygget. Foto fra 1900 hentet fra Normann-samlingen; <http://www.rauma.folkebibl.no/cgi-bin/websok-bilde?tnr=3074>



Figur 50 Rester av en steinmur på «baksiden» av Skorsteinen som trolig har tilhørt husmannsplassen Skorsteinlykkja som en gang lå her. Foto: Asplan Viak.

Verdivurdering

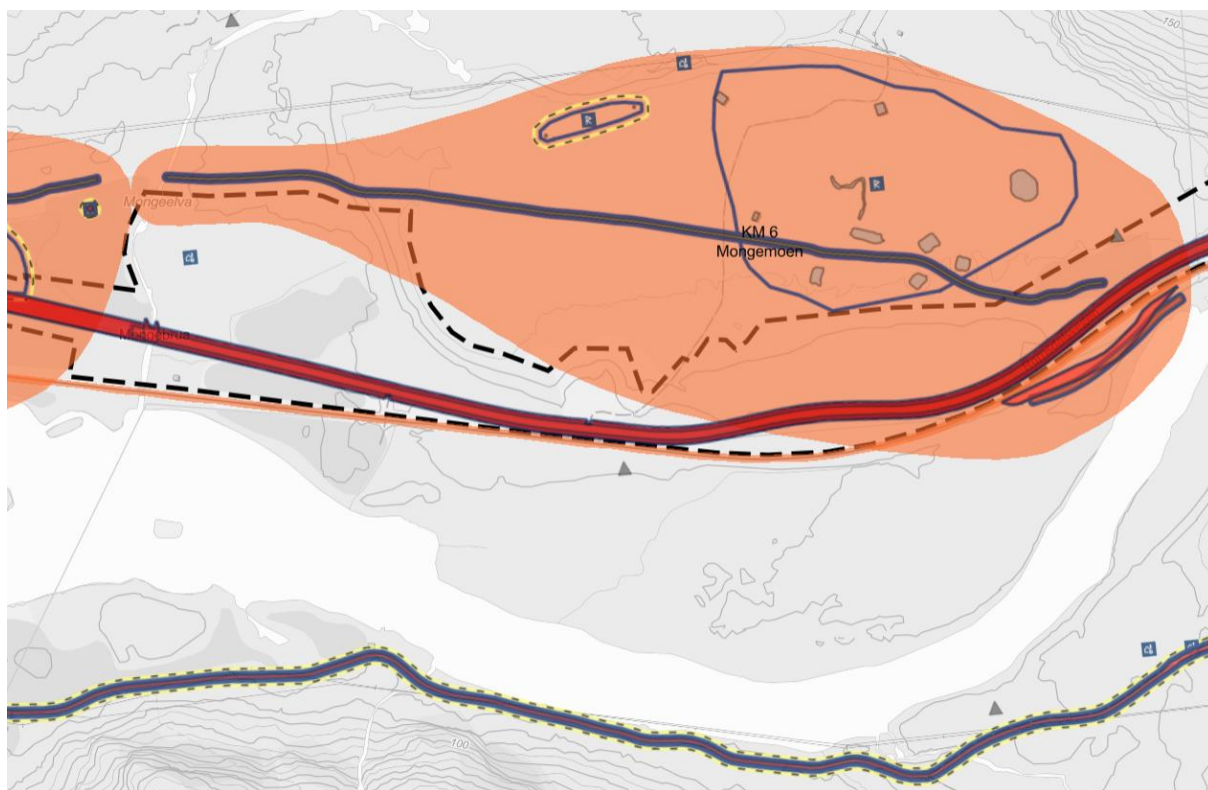
Kulturmiljø 5 er avgrenset av Rauma og jernbanen, og er derfor lite tilgjengelig. Området ble skilt ut fra Skirimoen i 1928, trolig knyttet til jernbanebyggingen, og omfatter to generasjoner veiminner med årstallsteinen og Fantehelleren samt Skorsteinen, et regionalt verneverdig tjærebrenningsanlegg og rester etter en husmannsplass. Samlet fremstår kulturmiljøet som relativt autentisk og godt bevart, og er en god formidlingsarena for veghistorie med både opplevels- og kunnskapsverdi. Selv om tidens tann har satt sine spor, er traséene sammen med stabbesteiner og stikkrenner lett lesbare i terrenget. Kulturmiljøet er prioritert både i Statens vegvesens landsverneplan og Møre og Romsdal fylkeskommunes regionale delplan for kulturminner.

Kulturmiljøet inngår i en helhetlig sammenheng med spor etter tidlig aktivitet og bosetting, og utgjør en viktig del av samferdselshistorien. Til tross for noe gjengroing er kulturmiljøet godt bevart og gir et autentisk bilde av både ferdselen gjennom Romsdalen, og hvordan området har vært brukt fra 1700-tallet og frem til slutten av 1800-tallet. Nasjonal interesse (KULA) er med på å løfte verdien.



Kulturmiljø 5 Årstallsteinen er vurdert til å ha samlet stor lokal, regional og nasjonal kunnskapsverdi, opplevelsverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir **stor verdi** i øvre del av verdiskalaen.

6.2.6 Kulturmiljø 6 Mongemoen



Figur 51 Kulturmiljø (KM) 6 Mongemoen med stor verdi (rød farge). Kartet viser registrerte lokaliteter og SEFRAK-registrerte bygg (gule og røde trekanter) hentet fra Riksantikvarens database Askeladden. Lokalitetene som er vist i kartet er beskrevet nedenfor. Sort stiplet linje angir plangrensen. For tegnforklaring til verdi se figur 26.

Kulturmiljøet omfatter Mongemoen fra Rauma og vestover til Mongeelva. I nord er kulturmiljøet avgrenset av kraftlinja, og i sør av Romsdalsvegen. Kulturmiljøet ligger i hovedsak innenfor influensområdet.

Kulturhistoriske verdier

Fredete kulturminner

ID 263860 Kullfremstillingsanlegg (2 kullgroper) Mongemoen. Tidlig middelalder. Automatisk fredet. Helt nord på Mongemoen er det registrert flere runde søkk i terrenget (ca. 1,5 m bred og 2 meter lang) med funn av store kullbiter på ca. 65 cm dybde. Kullgropen er datert til tidlig middelalder (1045-1095 e.Kr). Den andre kullgropen ligger ca. 75 meter lenger mot nordøst. Denne er ikke undersøkt, men det ble observert kull.

ID 249784-1 Gammel hovedveg Skiri 25a SVV NVP, chaussé. Forskriftsfredet.

I 1860 ble det bevilget midler til ny hovedveg fra Lesja gjennom Romsdalen og ned til Veblungsnes og Åndalsnes. Vegarbeidet skal ha tatt til i 1863, og anlegget sto ferdig 1869. Den nye vegen ble bygget som chaussé, med høye tørrmurer og stabbestein. Karakteristisk er den myke linjeføringen som følger elveløpet til elva Rauma. Den nye vegen lå stort sett i samme trasé som den eldre utbedrede ridevegen, men ble noen steder lagt lengre unna de bratte fjellpartiene på grunn av rasfare. I forbindelse med byggingen av Raumabanen på 1920-tallet ble kjørevegen

lagt om flere steder, og er i dag bevart som flere oppstykkende parseller på begge sider av dagens E136.

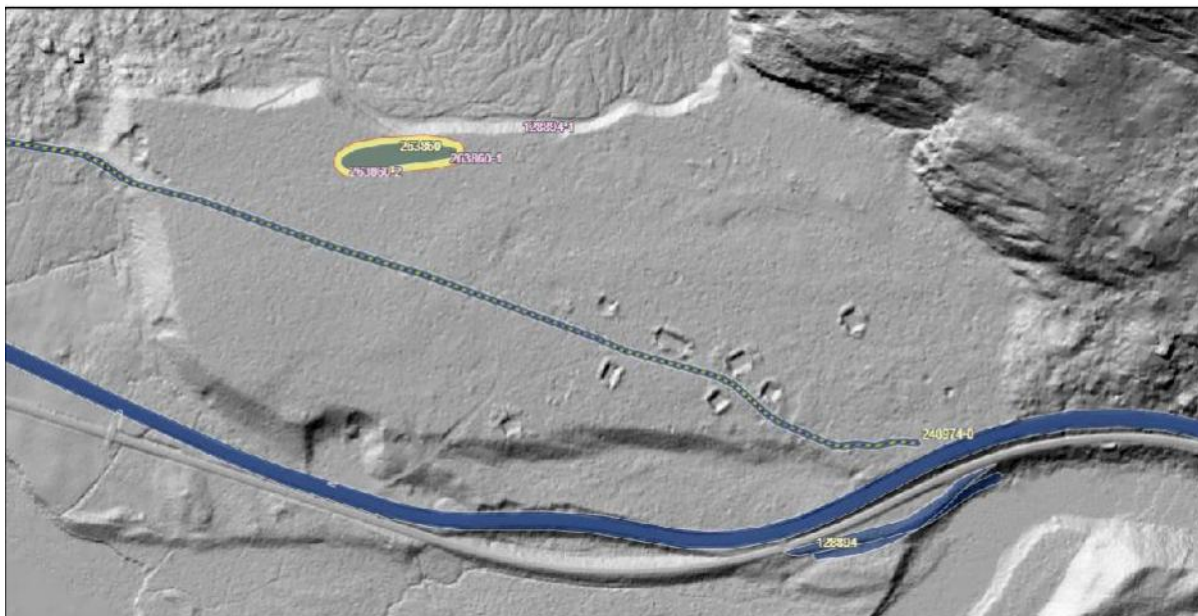
Kjøreveg 1869 – Mongehjellen: Denne delen av vegminnet ligger sør for jernbanen og E136, ved Hjelhølen i Rauma elv. For å få tilgang til vegminnet må jernbanen (KM 7 Raumabananen) krysses i plan. Selve vegbanen er oppbygd med stabbesteiner på deler av traséen. I østenden ligger det murer etter et anlegg som kan ha tilhørt jernbanen.

Andre kulturhistoriske verdier

ID 128894 Kjerreveg fransk prinsipp. 1700-tallet. Statlig listeført. Den opprinnelige ridevegen ble utvidet til en fire meter bred kjøreveg på begynnelsen av 1800-tallet. I 1844 var den kjørbar gjennom hele Romsdalen, og gikk langs fjellfoten. Den var ofte utsatt for ras, og vinterstid ble elveløpet benyttet som vinterveg. Vegen gikk ut av bruk i 1869, da ny hovedveg gjennom dalen sto ferdig.

Den første kjørevegen forbi Monge er delt i to parseller. Denne østre delen av kjøreveien starter ved Hjelhølen og strekker seg diagonalt over Mongemoen frem mot Mongeelva. Strekingen er ca. 780 m lang. Der vegen i sin tid krysset Mongeelva er det synlige brukar. Oppe på Mongemoen har det vært mye aktivitet under andre verdenskrig, og denne har med høy sannsynlighet påvirket det eldre veifaret som går tvers gjennom dette området. Vegen er godt synlig i terrenget selv om den i dag er dekket med gress.

ID 262848 Krigsminnelokalitet Monge. 1940-1945. Ikke fredet. Krigsminnelokaliteten ligger i den sørøstlig delen av Mongemoen. Den ble benyttet som ammunisjonslager av tyskerne under krigen, og omfatter rester etter tre lagerbygninger, seks jordbunkere og en løpegang. Trolig var her også etabler skyttergraver, og området rundt bunkerne var minelagt. Etter krigen, i 1946, ble lageret tømt. I 1952 ble det bygd et nytt ammunisjonslager på Mongemoen. Det besto av seks betongbygde lagerbygninger på 50 m². Tre av disse skal ha være benyttet av det norske forsvaret frem til 1970-tallet. Lageret gikk ut av bruk og ble tømt for ammunisjon i 1990. I 1995 ble fire av bygningene jevnet med jorden og området planert. De to siste husene overtok grunneieren, og disse står fremdeles. Sporene som er igjen består ellers av firkantede dype søkk der det har vært jordbunkere, noen løpeganger og mindre skytterstillinger. Disse ligger spredt utover et større område med godt utsyn mot bilveg og toglinjen i sør. Det står også et mindre og yngre skur med bølgeblikk på tak og vegger, som muligens har vært brukt til lager. Mot terrengkanten i sør ligger det et betongfundament fra en taubane som fraktet folk og utstyr opp på fjellet i 1970-årene.



Figur 52 Lidarbilde (laserscanning fra fly) over området viser tydelig hvor bunkerne har stått. Kilde: Askeladden.

Verdivurdering

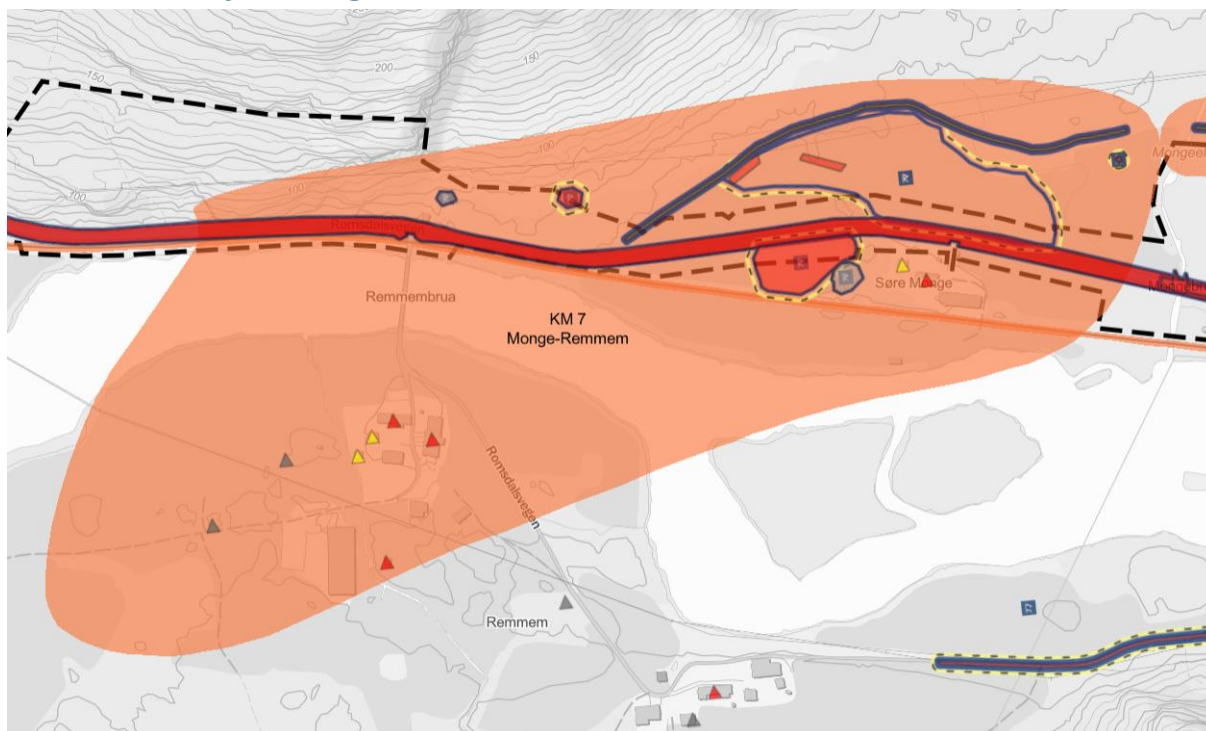
Kulturmiljø 6 favner om deler av matrikkelgården Monge (gnr. 69). I området er det rester av et automatisk fredet kullfremstillingsanlegg fra middelalderen og en større krigsminnelokalitet fra andre verdenskrig. Det går tre generasjoner med kjøreveier gjennom kulturmiljøet. Kulturmiljøet utgjør en del av et større nasjonalt verdifullt jordbrukslandskap med stor identitetsverdi, opplevelsesverdi og historiefortellende verdi. Det viser bruken av området over tid, noe som gir kunnskapsverdi. Selv om mange av krigsminnene i dag er borte er lokaliseringene fortsatt lesbare i terrenget, og landskapet er relativt lite endret til tross for mer skog.

Samlet fremstår kulturmiljøet som et helhetlig og lite endret kulturhistorisk jordbrukslandskap, med elementer som kan knyttes til eldre ressursutnytting og bosetting, samferdselshistorie og andre verdenskrig. Det ikke fredete krigsminnefeltet og den statlige listeført kjerreveien trekker den samlede verdien noe ned. Nasjonal interesse (KULA) er med på å løfte verdien.



Kulturmiljø 6 Mongemoen er vurdert til å ha samlet stor lokal, regional og nasjonal kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir **stor verdi** i nedre del av verdiskalaen.

6.2.7 Kulturmiljø 7 Monge-Remmem



Figur 53 Kulturmiljø (KM) 7 Monge-Remmem med stor verdi (rød farge). Kartet viser registrerte lokaliteter og SEFRAC-registrerte bygg (gule og røde trekanter) hentet fra Riksantikvarens database Askeladden. Lokalitetene som er vist i kartet er beskrevet nedenfor. Sort stiplet linje angir plangrensen. For tegnforklaring til verdi se figur 26.

Søre Monge ligger mellom elva Rauma, morenevollen Mongemoen og Mongehammeren. Remmem er lokalisert på den søndre siden av elva. Kulturmiljøet ligger delvis innenfor planområdet og delvis i influensområdet.

Kulturhistoriske verdier

Fredete kulturminner

ID 263101-01 Kokegroplokalitet Søre Monge. Romertid. Automatisk fredet. Lokaliteten består av tre kokegropor som ligger samlet nord i lokaliteten ca. 13 meter sør for Kongevegen som følger utkanten av marka mot nord. En av kokegropene er datert til yngre romertid (1750 +/- BP). Området er preget av flom, og dette er synlig også i området hvor kokegropene ligger.

ID 246595 Dyrkingsspor (2 dyrkingsflater) Søre Monge. Yngre bronsealder. Automatisk fredet. Hovedtyngden av funnene, som er gjort på dyrket mark, er spor etter førhistorisk dyrking, i form av flerfasede dyrkingslag og ardspor. Det er øst i lokaliteten funnet noen få strukturer i form av kokegropor og ildsteder. Mot sør var dyrkingslagene bevart under tykke homogene matjordslag, mens mot nord var mye pløyd vekk da matjordslaget her er tynnere. Det var spor etter oversvømmelser mot nord. Her er det funnet dyrkingslag på over en meters dybde under blågrå sand.

ID 267423-0 Dyrkingsspor Søre Monge. Jernalder. Automatisk fredet. Sør for E136 og vest for gardstunet på Søre Monge viser flere prøvestikk dyrkingslag. Ut fra nærheten til elva er det mulig

at det ligger flere dyrkingslag og strukturer under tykke flomlag. Dyrkingslaget er ikke datert, men det er sannsynlig at denne marka hører sammen med lokaliteten nord for E136.

ID 89215-1 Vognhelleren, Monge. Yngre Bronsealder. Automatisk fredet. Lokaliteten består av en liten heller under en stor steinblokk helt i kanten av en rasur. Helleren måler innvendig maksimalt 2,5 m retning øst-vest og 4 meter nord-sør. Åpningen er mot sør. Det står en eldre hestekjerre i helleren (derav navnet). Ett av fire prøvestikk (i helleråpningen) var positiv. Her er det registrert et keramikkfunn C-14 datert til BC 755 - 390.



Figur 54 Vognhelleren. Foto: Asplan Viak.

Andre kulturhistoriske verdier

ID 128894 Kjerreveg fransk prinsipp. 1700-tallet. Statlig listeført. Den opprinnelige ridevegen ble utvidet til en fire meter bred kjøreveg på begynnelsen av 1800-tallet. I 1844 var den kjørbar gjennom hele Romsdalen, og gikk langs fjellfoten. Den var ofte utsatt for ras, og vinterstid ble elveløpet benyttet som vinterveg. Veggen gikk ut av bruk i 1869, da ny hovedveg gjennom dalen sto ferdig.

Den første kjørevegen gjennom Monge er delt i to parseller. Denne vestre delen av den første kjørevegen ved Monge starter ca 50 meter øst for Mongeelva, og følger utkanten av dyrkamarka forbi til gården Søre Monge før den ender mot Romsdalsvegen. Strekningen er ca 440 meter lang. Forbi Mongehammeren er det trangt og vanskelig farbart, så her kan de ulike generasjonene av veiminner ligge over hverandre. Veggen er godt synlig i terrenget selv om den i dag er dekket med gress.

ID 113263-1 Løsfunn, Søre Monge. Uavklart. I 1914 ble det under arbeidet med Raumabanen funnet en spydspiss, en øks, et sverd og del av en gryte et sted på Monge (nøyaktig plassering usikker), trolig fra en romersk jernaldergrav (Askeladden ID 113263). De to siste ble ikke tatt vare på, men ligger fremdeles i fyllmassen til jernbanetraséen.

ID 89073-1 Smiehelleren, Monge. Yngre jernalder. Automatisk fredet Gravd ut/fjernet i 2005.



Figur 55 Smiehelleren etter at den ble utgravd. Foto: Asplan Viak.

Kulverter under Raumabanen og E136. Like nord-øst for Remmem bru går tre små, tørrmurte kulverter under Raumabanen. Det antas at de fortsetter under E136 Romsdalsvegen. Kulvertene er trolig fra da jernbanen ble bygd. Kulvertene ser ut til å være intakte og i god stand fra elvesiden.



Figur 56 Oppmurte kulverter under jernbanelinjen. Foto: Asplan Viak.

Gårdsbebyggelse.

Søre Monge gnr. 69/2. Av bygninger på gården er stuebygningen fra første kvartal på 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-072) trolig den eldste. Den ble i 1864 flyttet til tunet. Kårhuset (SEFRAK 1539-0006-073) på Søre Monge ble kjøpt til gården da Raumabanen ble laget rundt 1915, men er opprinnelig bygd i 1890-årene. Dette var stua på husmannsplassen Sørmyra, en av fem husmannsplasser under gårdsbruket. To av husmannsplassene fantes oppe på Mongemoen, tre nede på Mongemyra. Fjøset er ikke SEFRAK-registrert, men kan være oppført i løpet av første halvdel av 1900-tallet. Kjellermurene er støpte. Gården i dag i bruk som feriested, og er i god stand.



Figur 57 Søre Monge er i bruk som feriested. Foto: Asplan Viak.



Figur 58 Stuebygningen på Remmem ligger i fond når man kommer over Remmembrua. Gården har trolig hatt en sentral posisjon i dalen i lange tider. Foto: Asplan Viak.

Ytre Remmem gnr. 82/2. Gården Remmem på sørsiden av Rauma har vært bebodd over lang tid. De eldste kjente sporene etter tidlig bosetting er på Øvre Remmen, der det er registrert grav- og løsfunn fra bronsealder og eldre jernalder. Dagens bebyggelse består av et fjøs/løe (SEFRAK ID 539-0006-057) fra fjerde kvartal av 1700-tallet, en stuebygning (ID 1539-0006-056) og ei smie (ID 1539-0006-060), begge fra første kvartal av 1800-tallet, et stabbur (ID 1539-0006-058) fra fjerde kvartal av 1800-tallet og et eldhus (ID 1539-0006-059) fra tredje kvartal av 1800.

Verdivurdering

Kulturmiljø 7 favner om deler av matrikkelgården Monge (gnr. 69). I området er det registrert ulike dyrkings- og bosettingsspor som viser at her har vært ryddet for åkerdrift og en begynnende dyrking i yngre bronsealder og jernalder.

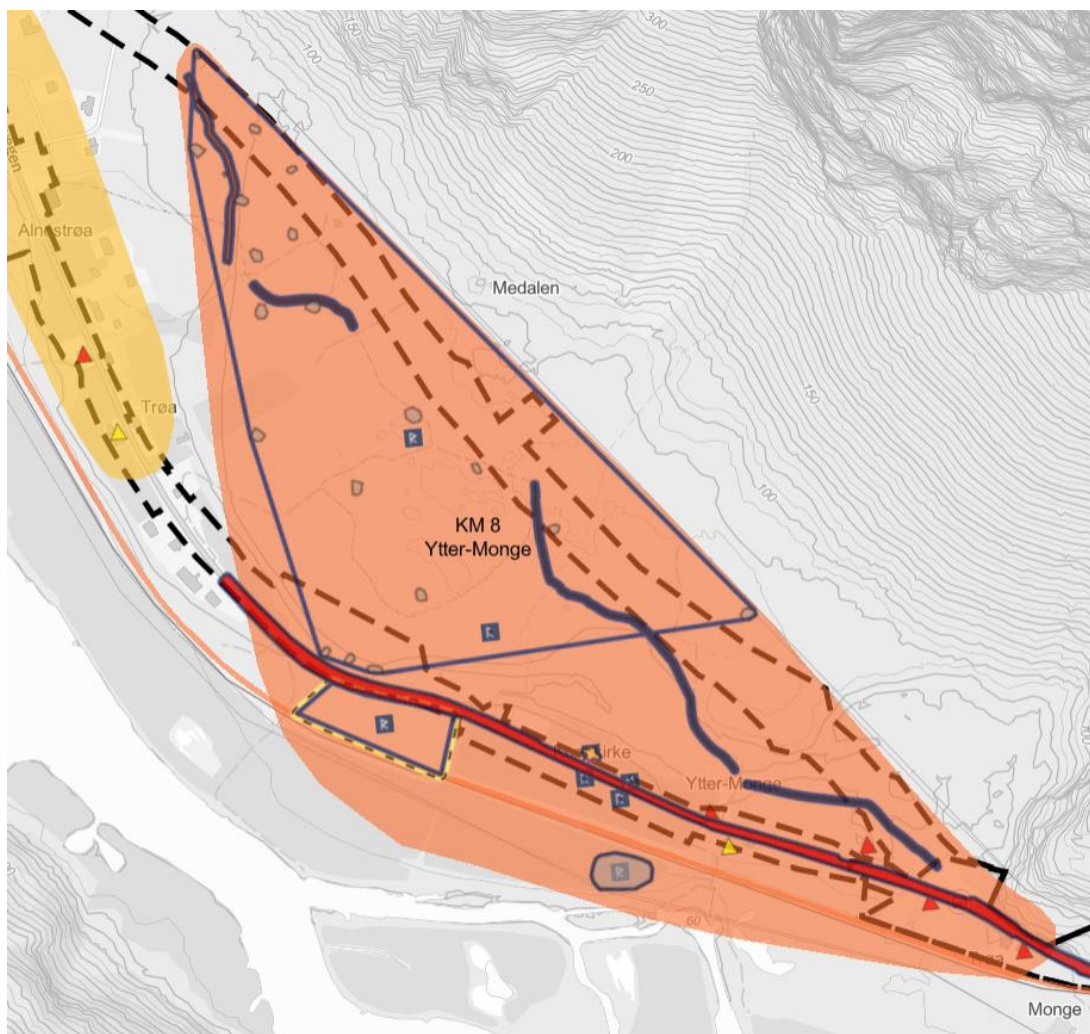
Kulturmiljøet utgjør en del av et større nasjonalt verdifullt jordbrukslandskap med stor identitetsverdi, opplevelsesverdi og historiefortellende verdi. Jordbrukslandskapet i sammenheng med bosettingsspor, to generasjoner med veganlegg og framføring av jernbane viser samlet både kulturhistorisk sammenheng og stor tidsdybde. Funn som er registrert bidrar til å bekrefte at her har vært drevet kontinuerlig landbruk over veldig lang tid, noe som gir stor kunnskapsverdi. Kulturlandskapet er lite endret. Dagens bebyggelse er relativt autentisk og har aldersverdi. Det eldste huset er fra 1800-tallet. Bebyggelsen ligger på en høyde i terrenget, noe som gir verdi knyttet til tunenes form og plassering i jordbrukslandskapet. Byggeskikken har trekk fra både øst og vest.

Samlet fremstår kulturmiljøet som et helhetlig kulturhistorisk jordbrukslandskap med elementer som kan knyttes til forhistorisk bosetning og samferdselshistorie. Omfanget av funn under flat mark er mindre her enn for kulturmiljøene ved Flatmark og Skiri. Nasjonal interesse (KULA) er med på å løfte verdien.



Kulturmiljø 7 Monge-Remmem er vurdert til å ha samlet stor lokal, regional og nasjonal kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir **stor verdi**.

6.2.8 Kulturmiljø 8 Ytter-Monge



Figur 59 Kulturmiljø (KM) 8 Ytter-Monge med stor verdi (rød farge). Kartet viser registrerte lokaliteter og SEFRAC-registrerte bygg (gule og røde trekkanter) hentet fra Riksantikvarens database Askeladden. Lokalitetene som er vist i kartet er beskrevet nedenfor. Sort stiplet linje angir plangrensen. For tegnforklaring til verdi se figur 26.

Ytter-Monge ligger mellom elva Rauma, morenevollen Trømoen og Mongehammeren. Kulturmiljøet ligger i hovedsak innenfor planområdet.

Kulturhistoriske verdier

Fredete kulturminner

ID 113089 Gravminne, Alnestrøen. Bronsealder/jernalder. Automatisk fredet. Gravhaugen består av jord og sand. Den er rund/oval i formen, ca 5 m i diameter og en meter høy. Den er orientert øst/vest. Skogsvegetasjon dekker haugen.

ID 57231 Gravfelt (ni gravhauger), Alnestrøen. Jernalder. Automatisk fredet. Gravhaugene er nummerert fra nordvest mot sydøst. Gravhaug 4, 5 og 6 danner en trekant med 4 og 5 nærmest veien og 6 nærmest jernbanelinjen, de minste gravhaugene 7 og 8 ligger nærmest vegen, mens 9 ligger mellom haug 7, 8 og jernbanelinjen. De åtte første nummererte haugene er rundhauger, mens 9 er en liten rundhaug. Gravhaugene varierer i høyde, gravhaug 2 er størst. Den måler 15,5

m i diameter og er 2,5-3 m høy. Rundt stort sett alle gravhaugen går en tydelig markert fotgrøft med ulik høyde og bredde. Mange av haugene har et søkk i midten. Gravhaug 6 og 7 er noe påvirket av traktorspor. Gravhaug 9 er avlang/ellipseformet og er 11,6 m lang og 3 m bred på midten. Den smalner av mot endene og har båtform.



Figur 60 Gravhaug Alnestrøen. Foto: Asplan Viak.

ID 89214 Bosettingsspor, Marstein. Eldre jernalder. Automatisk fredet. Strukturen er en oval nedskjæring med kull i kant og bunn. Strukturen måler 1,4 x 1,2 meter i flaten, er maksimalt 25 cm dyp med relativt flat bunn.

ID 249784-1 Gammel hovedveg Skiri 25a SVV NVP, chaussé. Forskriftsfredet.

I 1860 ble det bevilget midler til ny hovedveg fra Lesja gjennom Romsdalen og ned til Veblungsnes og Åndalsnes. Vegarbeidet skal ha tatt til i 1863, og anlegget sto ferdig 1869. Den nye vegen ble bygget som chaussé, med høye tørrmurer og stabbestein. Karakteristisk er den myke linjeføringen som følger elveløpet til elva Rauma. Den nye vegen lå stort sett i samme trasé som den eldre utbedrede ridevegen, men ble noen steder lagt lengre unna de bratte fjellpartiene på grunn av rasfare. I forbindelse med byggingen av Raumabanen på 1920-tallet ble kjørevegen lagt om flere steder, og er i dag bevart som flere oppstykkende parseller på begge sider av dagens E136.

Kjøreveg 1869 – Trømoen midt: 125 meter av kjerrevegen, som ligger sør for vegen opp til ammunisjonslageret på Trømoen, er i Askeladden registrert både som del av *Den første kjørevegen* (ID 248974) og som del av *kjørevegen fra 1869* (ID 128894-1). Dette tilsier at vegen fra 1869 ble lagt i samme trasé som den da eksisterende kjørevegen. Vegen er mer lagt, enn bygd inn, i det flate sandplataet. I dag er området bevokst med bartrær. Vegen fremstår nå som en skogsveg, og er relativt godt bevart tross bruk opp gjennom årene.

Andre kulturhistoriske verdier

ID 233801 Funnsted Kors. Vikingtid-middelalder. Uavklart. Funnsted for mulig vektlodd, konisk, 10 cm under bakken. Sør for jernbanen ble det funnet fem jernnagler, sannsynligvis spor etter jernbaneutbygging. Undersøkelser med GPR påviste ingen grav i området.

ID 233805 Funnsted Kors II. Vikingtid-middelalder. Uavklart. Funnsted for ring av kobberlegering, på ca 10 cm dybde. Mye jern i bakken. Det kan være en utpløyd grav i dette området.

ID 84830 Funnsted Kors III. Etterreformatorisk tid. Uavklart. Funnsted for jernnagler. Området er undersøkt med georadar, uten vesentlige sikre funn.

ID 84823-4 Kors kirke/ kirkested. Listeført. Dette er nykirken som i 1797 sto på Kors gamle kirkested. Er oppført som tømmerkirke med korsformet grunnplan og takrytter over krysset. I 1901 ble kirkestedet og kirkebygningen flyttet til Monge, og innviet året etter. I forbindelse med flyttingen ble noe veggtømmer skiftet ut, og nytt panel påsatt både utvendig og innvendig til nygotisk stilpreg.



Figur 61 Kors kirke i 1945. Eier: Romsdalsmuseet.



Figur 62 Kors kirke og kirkested i dag. Foto: Asplan Viak.

I 1964 ble kirken tilbakeført til tilnærmet opprinnelig utseende med innvendig panel fjernet, nytt utvendig panel, nye vinduer og dører, ny himling og nye benker. Arkitekt Torgeir Suul hadde ansvaret for arbeidet. Det er kirkegård ved kirken. Altertavlen fra 1769 er laget av Jakob Bersveinson Klukstad fra Skjåk.



Figur 63 En rest etter en jordbunker Alnestrøen. Foto: Asplan Viak.

ID 267973 Krigsminnelokalitet Alnestrøen. 1940-45. Ikke fredet. Hele militæranlegget er lokalisert på Trøanmoen, som er en av få gjenværende furutremoer i dalen. Området er småkupert med rasstein i øvre del. Over storparten av furumoen finnes det rester etter rundt 20 krigsminner militære anlegg fra 2. verdenskrig på gnr. 68 og 90, derav 17 jordbunkere og tre garasjer, samt skyttergraver, rester av hull etter gjerdestolper samt diverse veier og stiger av varierende alder. I dag er det bare 2-3 bunkere igjen. Det er fullrester etter flere, men mange er fylt igjen og jevnet ut. Det har vært flere skyttergraver enn bunkerser i området, men disse er også fylt igjen. Skyttergravene var ca 1m dype og hadde et areal på ca. 2 kvadratmeter. De fleste lå i eller på terrassebrinken nærmest dalen i vest, men en finner også skyttergraver oppe på moen, og det ligger noen like nordvest for kirka oppe på den laveste terrassehøyden. Nederst i terrassekanten, like nord for bedehuset, lå det tidligere en latrine med plass til 12 personer. Rester etter ca 40 x 35 cm store og dype hull med ca tre meter mellomrom, er rester etter gjerdestolpene som dannet et to m høyt piggrådsgjerde som omkranset militæranlegget. Pukkvegene i området ble bygd av polske og russiske krigsfanger, og hadde som formål å knytte ulike deler av militæranlegget sammen.

ID 128894 Kjerreveg fransk prinsipp. 1700-tallet. Statlig listeført. Den opprinnelige ridevegen ble utvidet til en fire meter bred kjøreveg på begynnelsen av 1800-tallet. I 1844 var den kjørbar gjennom hele Romsdalen, og gikk da langs fjellfoten. Vegen var ofte utsatt for ras, og vinterstid ble elveløpet benyttet som vinterveg. Vegen gikk ut av bruk i 1869, da ny hovedveg gjennom dalen sto ferdig.

Den første kjørevegen – Trøanmoen: Sørvest for Mongehammeren klatrer den første kjørevegen opp på terrassen Trøanmoen. Til sammen er litt over 600 meter av vegen registrert som kjerreveg i Askeladden, men det har vært veg her før. Også andre deler av vegsystemet på Trøanmoen har opprinnelig tilhørt den første kjørevegen.



Figur 64 Kjerrevegen gjennom Trøanmoen, østre del. Foto: Asplan Viak.



Figur 65 Låna på Ytre Monge. Restene etter låvebrua skimtes på den andre siden av Romsdalsvegen. Foto: Asplan Viak.

Bebyggelse:

Matrikkelgården Monge (69/1) lå sør for Marstein. Tunet er i dag borte. Et bolighus på Ytter Monge (gnr. 90/1), helt inntil E136, skal være bygd på 1700-tallet (SEFRAK 1539-0006-052). Eldre flyfoto viser at fjøset frem til tidlig 2000-tall lå på sørsiden av Romsdalsvegen, og hovedvegen gikk da gjennom tunet. Det foreligger planer om å flytte huset lenger oppe i lia, og sette det i stand. På sørsiden av Romsdalsvegen står et bolighus, Hammarsletta, fra begynnelsen av 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-055). Huset sto opprinnelig i traséen til Raumabanen, og ble flyttet til nåværende plassering i 1913 i forbindelse med byggingen av jernbanen. Bygningen er en del endret fra byggeår. En løe fra 1862 (SEFRAK 1539-000-053) er revet. Smihaugen fra 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-105) skal visstnok være ombygd til smie. Bygningene her kommer opprinnelig fra andre gårder, og smia ble opprinnelig bygd som bolighus.

En løe fra ca. 1840 (SEFRAK 1539-0006-054) og en løe fra 1862 (SEFRAK 1539- 000-053) er fremdeles registrert i SEFRAK-registeret, men begge er revet.

Verdivurdering

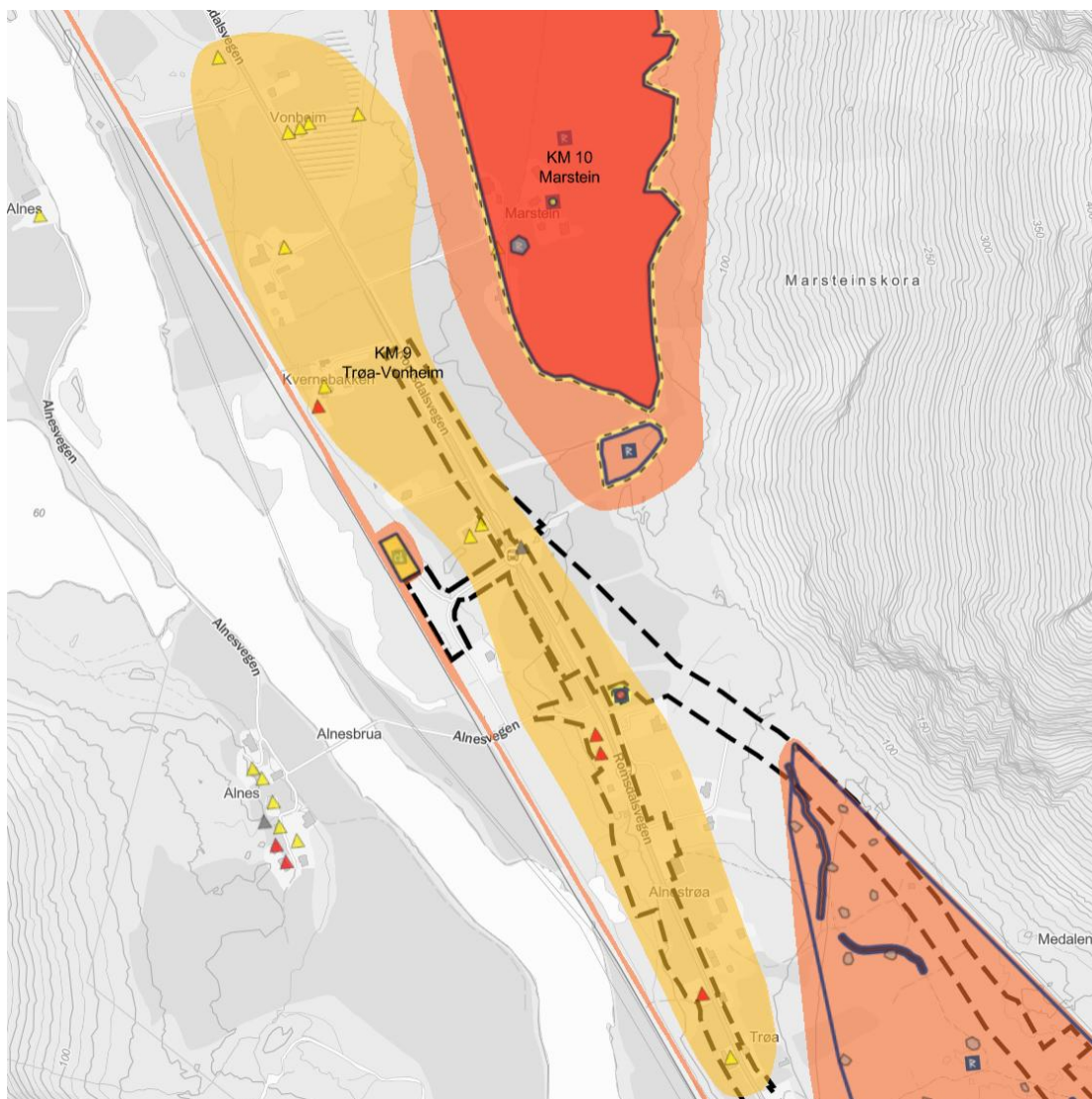
Kulturmiljø 8 favner om deler av matrikkelgården Alnestrøen (gnr. 68). I området er det registrert dyrkingsspor fra eldre jernalder, et større gravfelt fra jernalder og løsfunn fra vikingtid/ middelalder. En større krigsminnelokalitet som dekker storparten av Trøanmoen inneholder rester etter militære anlegg fra 2. verdenskrig. Kors kirke og nye kirkegård, innviet i 1902, ligger ved Romsdalsvegen. Kors kirke er listeført og har regional verdi i Møre og Romsdal fylkeskommunes regionale delplan for kulturminner. Tre generasjoner kjøreveier går gjennom kulturmiljøet. Bebyggelsen i området er boligeiendommer og småbruk utskilt fra Alnestrøen. Bolighuset på Ytter Monge (gnr. 90/19) er datert til 1700-tallet, og har stor aldersverdi. Deler av bebyggelsen er bevart relativt autentisk, mens deler er endret over tid. Kulturmiljøet utgjør en del av et større nasjonalt verdifullt jordbrukslandskap (KULA) med stor identitetsverdi, opplevelsesverdi og historiefortellende verdi. Kors kirke og gravfeltet viser at området har hatt en religiøs betydning i lang tid før nåværende kirke ble flyttet hit, men ikke nødvendigvis hele tiden. Dette gir stor kunnskapsverdi. Kulturmiljøet er en viktig del av samferdselshistorien og inngår i Statens vegvesens landsverneplan.

Samlet fremstår kulturmiljøet som et helhetlig jordbrukslandskap med elementer som kan knyttes til samferdselshistorie, kirkehistorie, andre verdenskrig og forhistorisk bosetning og gravskikk. Et svært stort omfang av funn, kors kirke og automatisk fredet gravfelt er sammen med nasjonal interesse (KULA) med på å trekke verdien opp.



Kulturmiljø 8 Ytter-Monge er vurdert til å ha samlet stor lokal, regional og nasjonal kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir **stor verdi** i øvre del av verdiskalaen.

6.2.9 Kulturmiljø 9 Trøa - Vonheim



Figur 66 Kulturmiljø (KM) 9 Trøa - Vonheim med middels verdi (oransje farge). Kartet viser registrerte lokaliteter og SEFRAK-registrerte bygg (gule og røde trekanter) hentet fra Riksantikvarens database Askeladden. Lokalitetene som er vist i kartet er beskrevet nedenfor. Sort stiplet linje angir plangrensen. For tegnforklaring til verdi se figur 26.

Kulturmiljøet omfatter bebyggelsen langs Romsdalsvegen på en lang, rett strekning mellom Alnestrøen i sør og Vonheim i nord. Marstein stasjon inngår i kulturmiljø 12 Raumabanen. Kulturmiljøet ligger i sin helhet innenfor planområdet.

Kulturhistoriske verdier

Fredete kulturminner

ID 89214-1 Bosettingsspor Marstein. Eldre jernalder. Automatisk fredet. Strukturen er en oval nedskjæring med kull i kant og bunn. Strukturen måler 1,4 x 1,2 meter i flaten og er maksimalt 25 cm dyp med relativt flat bunn. Strukturen ligger på gnr. 90/7, og er dokumentert gjennom arkeologiske registreringer i 2002.

Andre kulturhistoriske verdier

Kulturmiljøet består av en langstrakt grend fra Kors kirke i sør til Vonheim sør for den nye kontrollstasjonen til Statens vegvesen. E136 går gjennom miljøet og bosetningen henvender seg stort sett ut mot denne. Utskiftingskart over området fra 1862 viser at hovedferdselsåren gjennom dalen også den gang stort sett fulgte samme trasé. Langs strekningen ligger det flere bygninger med høy egenalder. Marstein hadde postkontor fra 1890 til 1987, og Marstein stasjon var stoppested på Raumabanen.



Figur 67 Ned mot bygningsmiljøet langs Romsdalsvegen, sett fra Marsteingårdene. Foto: Asplan Viak.

Bebyggelsen omfatter småbruk og bolighus utskilt fra matrikelgårdene Marstein (gnr. 67), gnr. 68 Alnestrøen, gnr. 90 Haugen og lengst i sør Monge gnr. 69. Det ligger en rekke SEFRAK-registrerte bygninger langs hovedvegen. Disse er fra sør mot nord:

- Løe, Alnestrøen, datert tredje kvartal av 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-051).
- Villa Vonheimen, oppført på 1700-tallet (SEFRAK 1539-0006-050).
- Småbruksstove Alnestrøen, datert andre kvartal av 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-048) og Løe, Alnestrøen, uavklart byggeår (SEFRAK 1539-0006-049).
- Bolighus Høla oppført ca 1880 (SEFRAK 1539-0006-045) og Løe/uthus Høla fra fjerde kvartal av 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-04). Stuehuset har i senere tid fungert som bolig for vegopsynsmannen.
- Løe, Kvernebakken, datert fjerde kvartal av 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-034) og bolighus datert andre kvartal av 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-035).
- Bolighus, Nedre Marstein, fra fjerde kvartal 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-032).
- Bolighus, Vonheim, datert til tredje kvartal av 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-028). Huset er flyttet fra Trøan (i 1890-årene). Det var opprinnelig en husmannsstue, tilbygd på 1950-årene. De øvrige husene på tunet er:
 - Løe, Vonheim, fjerde kvartal 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-029).
 - Sauefjøs, Vonheim, andre kvartal 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-030). Revet.
 - Eldhus, Vonheim, andre kvartal 1900-tallet (SEFRAK 1539-0006-031).
- Meldalen gamle skole (SEFRAK 1539-0006-027) ble bygd ca. 1870, og flyttet hit fra Trøan i ca. 1920. Senere ble det ombygd til bolighus, og står i dag tomt.

Både *Maristeinen* og *Jonsoksteinen* er i kommunens kulturminneplan prioritert som middels (Marstein Bosetningshistorie. Se tidligere registreringsarbeid).



Figur 68 Et eldre trehusmiljø langs Romdalsvegen, Høla. Foto: Asplan Viak.

Verdivurdering

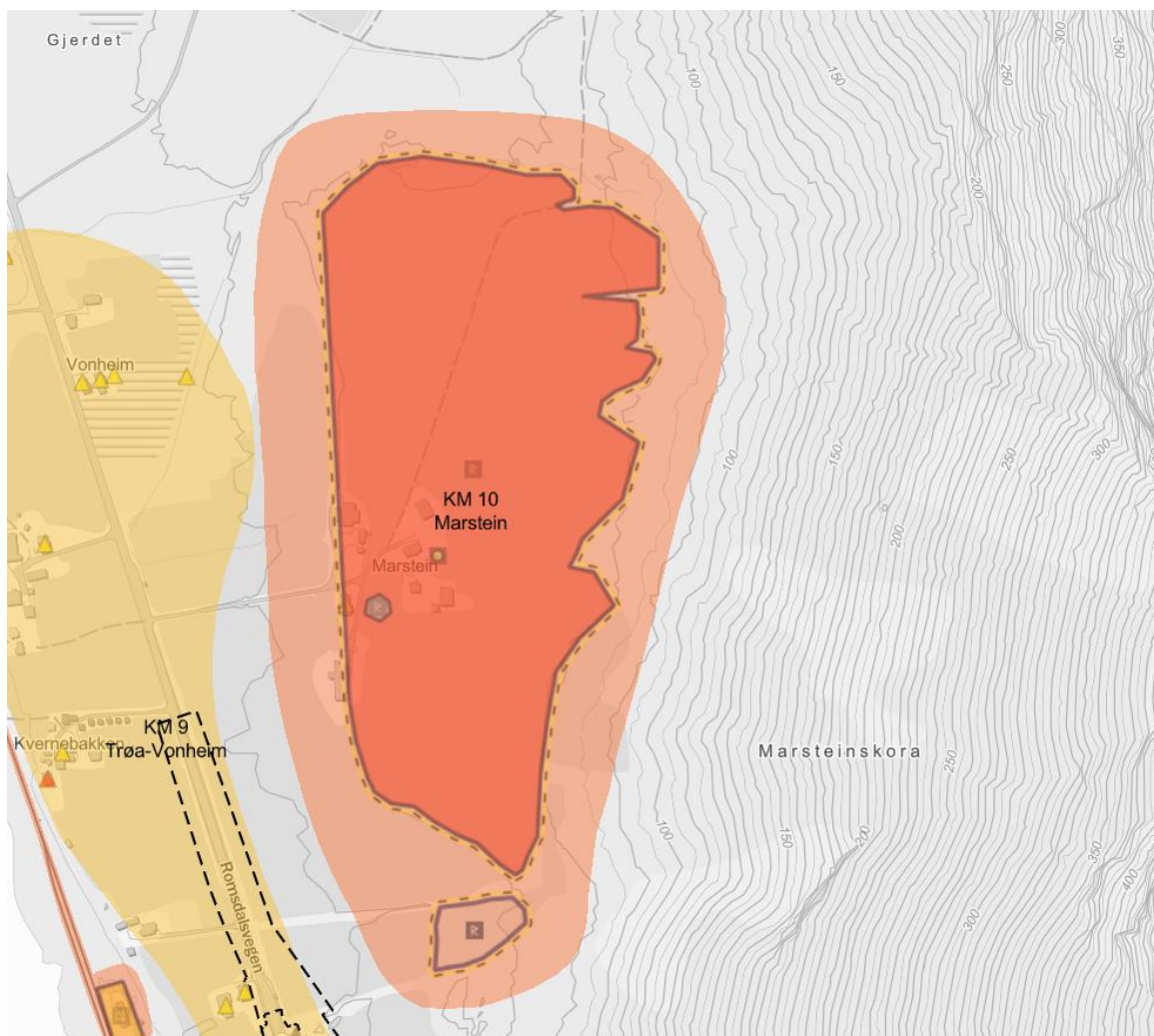
Kulturmiljø 9 favner om deler av matrikelgårdene Marstein gnr. 67, Alnestrøen gnr. 68, Haugen gnr. 90 og Monge gnr. 69. Kulturmiljøet omfatter småbruk og boligeiendommer langs gammel ferdselsveg. Utskiftingskart fra 1863 viser at vegen da lå i omtrent samme trasé som i dag. I området er det registrert et bosetningsfunn datert eldre jernalder som viser stor tidsdybde. Alderen på bygningene varierer, den eldste bygningen er Villa Vonheimen, oppført på 1700-tallet. Bebyggelsen sammen med veifaret viser gårdsutviklingen etter jordskifteloven trådte i kraft første gang i 1821 (senere erstattet av ny lov i 1857 og 1882). Deler av bebyggelsen er godt ivarettatt, deler er mer endret og derav lite lesbar fra byggeår. De aller fleste bolighusene er i bruk og i god teknisk stand.

Samlet fremstår kulturmiljøet som en liten grend/ tettsted som følge av etableringen av jernbanen og Marstein stasjon, i kulturhistorisk sammenheng med utviklingen av eldre veifar, eldre gårdsbruk og etterkrigstidens tradisjon for å legge bebyggelse langs veifarene. Innenfor kulturmiljøet er det en automatisk fredet bosetningslokalitet, ett 1700-talls hus, som sammen med nasjonal interesse (KULA) er med på å løfte verdien opp.



Kulturmiljø 9 Trøa-Vonheim er vurdert til å ha samlet stor kunnskapsverdi, middels opplevelsesverdi og middels bruksverdi. Samlet vurdering blir **middels verdi** i øvre del av verdiskalaen.

6.2.10 Kulturmiljø 10 Marstein



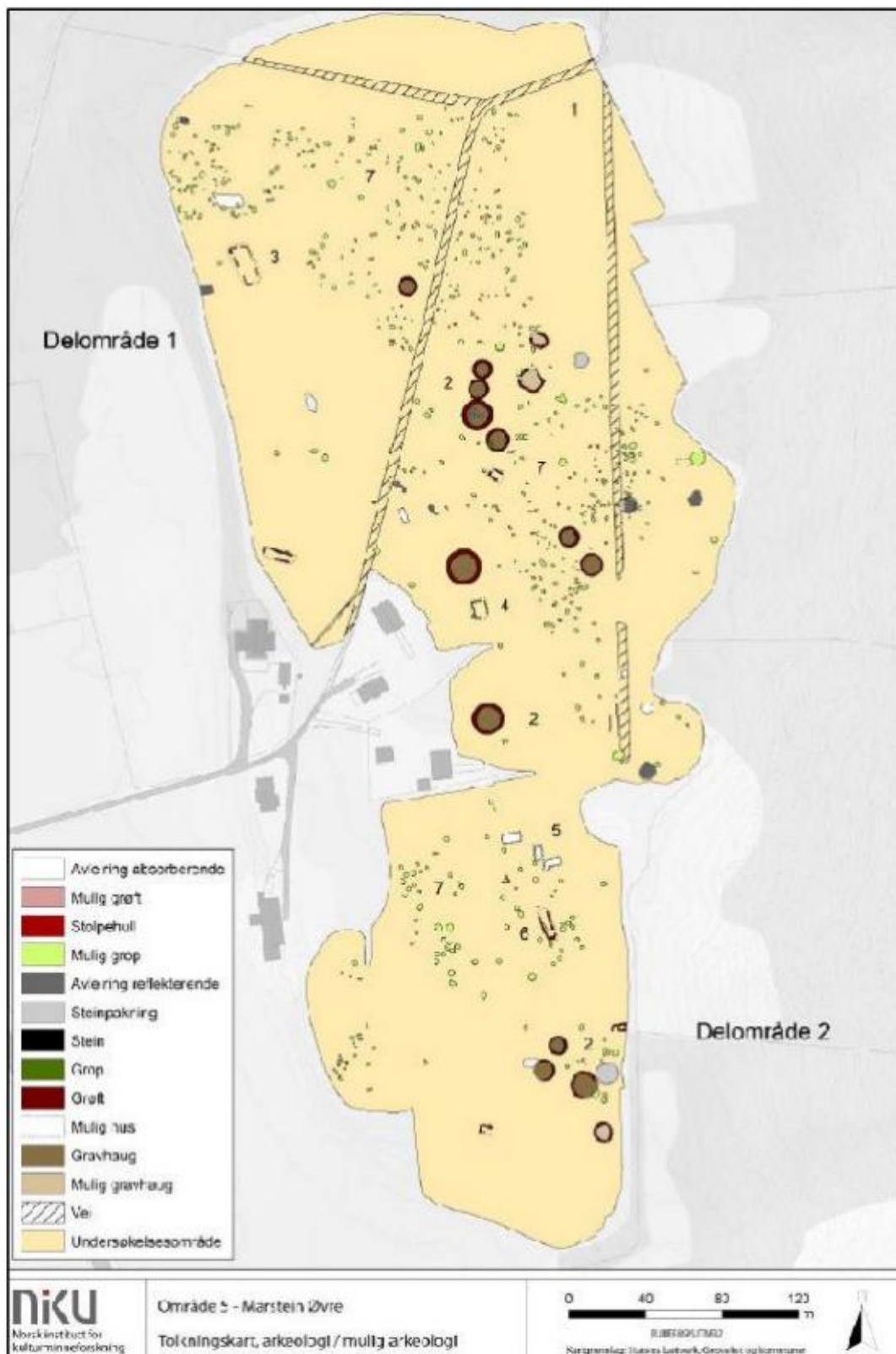
Figur 69 Kulturmiljø (KM) 10 Marstein med stor verdi (rød farge). Kartet viser registrerte lokaliteter og SEFRAK-registrerte bygg (gule og røde trekanter) hentet fra Riksantikvarens database Askeladden. Lokalitetene som er vist i kartet er beskrevet nedenfor. Sort stiplet linje angir plangrensen. For tegnforklaring til verdi se figur 26.

Kulturmiljøet omfatter matrikelgården Marstein. Det meste av kulturmiljøet ligger i influensområdet.

Kulturhistoriske verdier

Fredete kulturminner

Det er gjort funn på gården som indikerer at her har vært bosetting i lang tid. De eldste funnene er løsfunn av to slipte tverrøkser fra yngre steinalder (T13992 a-b). Flest funn er det imidlertid fra jernalder. Under en røys ble det funnet et lite enegget sverd (C18456), et bismerlodd (C18458) og et økseblad (C18457). Dette er trolig deler av en mannsgrav fra yngre jernalder. Under bygging av en kjeller ble det funnet en beltestein/ildslagingstein (C8723) av hvit kvarts, som trolig er fra jernalderen. Det skal også ha blitt funnet en bidselmunn (munnbitt) og et stort harnisk av jern (rustning), samt skjoldbule av metall (midtdelen av et skjold) fra et jernaldergravfunn like ved husene på Marstein. Og under planering noe sør for gården ble det observert flere gjenstander i jern som kan ha vært pilspisser.



Figur 70 Gjennom en georadarundersøkelse i 2016 er det påvist omfattende spor etter forhistorisk bosetning og bruk av området. I tillegg ble det påvist bortpløyde rester av noe som trolig er et større gravfelt (Askeladden ID 215002 og ID 216487). Utklipp fra NIKUs rapport (Gustavsen, Nau og Kristiansen, 2016). Kilde: Temarapport kulturarv, SVV 2021.

ID 215002 Bosettingsspor. Marstein. Jernalder. Automatisk fredet. Bosetning- og aktivitetsområde datert til førromersk jernalder og merovingertid. Lokaliteten består av 134 strukturer, eldre dyrkningslag og ardspor. Strukturene er i all hovedsak stolpehull (ca. 62%). Det ble også påvist grøfter, kokegroper/ildsteder, en vegg-grøft, en røys, staurhull og fyllskifter.

ID 2156287-1 Gravfelt Marstein. Jernalder. Automatisk fredet. Lang oval nedgraving, delvis avdekket. Fyllmasse av kullspettet, mørk brun, siltig sand. Jern er observert både i plan og i et lite snitt som ble gjort for uttak av kull. Kullprøve er datert til eldre bronsealder, men kullet som ble datert stammer trolig fra et eldre lag som strukturen er gravd gjennom.

ID 2156287-2 Aktivitetsområde Marstein. Førreformatorisk tid. Automatisk fredet. Funn av stolpehull, kokegrop, groper og fyllskifter.

ID 2156287-3 Løsfunn Marstein. Eldre bronsealder. Automatisk fredet. Fjernet gjenstand formet som en liten kølle med fure ved midten med avflatete ender. Den er ca 6,5 cm lang, 6 cm bred og 2 cm tykk. Gjenstanden tolkes som en liten kølle eller beinknuser, og kan trolig typologisk dateres til yngre steinalder/eldre bronsealder.

Andre kulturhistoriske verdier

Like øst for bygningene på Marstein ligger en stor stein kalt "Maristeinen". Gerhard Schøning nevner steinen i sine reiseskildringer i 1773. Steinen skal også ha flere sagn knyttet opp til seg. I juli/august 1856 ble «Maristeinen» brukt til æresportal for Carl Ludvig Eugene av Nord-Sverige som reiste gjennom Romsdalen. På steinen skal man kunne lese "Erindring O Vor Kronprinds UDVIK E"

I åkerkanten bak «Maristeinen» har Gammelvegen/Kongevegen gått, men denne er i dag pløyd bort. Vegen er påvist gjennom georadarundersøkelsen i 2016.

Gårdsbebyggelse:

Ifølge Oluf Rygh betyr gårdsnavnet "Markstein" og antyder at det tidligere har stått en grensestein i området. Den første kjente skriftlige kilden som nevner gården "Mahrstein" skal være et diplom fra 6 januar 1500. Utskiftingskart viser hvordan inn- og utmark ble fordelt. Bruksnummer til og med 19 ble utskilt da. Bruksnummer 1, 2, 3 og 4 (østre) inngår som bruk under matrikkelgården Marstein.

Bolighuset på Marstein gnr. 67/1 er oppført i 1895 (SEFRAK ID 1539-0006-033) i sveitserstil med en og en halv etasje. Bygningen er godt bevart og i god stand. Fjøsset er oppført tidlig på 1900-tallet, og er ikke SEFRAK-registrert. Våningshuset på gnr. 67 bnr. 5 (Marstein nordre) er oppført i første halvdel av 1900-tallet, mens fjøsset samt bebyggelsen på gnr. 67/17 (Marstein østre) er oppført en gang mellom 1953 og 1964. Bebyggelse gnr. 24, utskilt fra bnr. 2 etter 1953, er relativt nytt.



Figur 71 Dagens Marsteingårder. Foto: Asplan Viak.



Figur 72 Utskiftingskart fra 1862 over, og fra 1953 under. Kilde: Jordskiftedomstolenes arkiv.



Verdivurdering

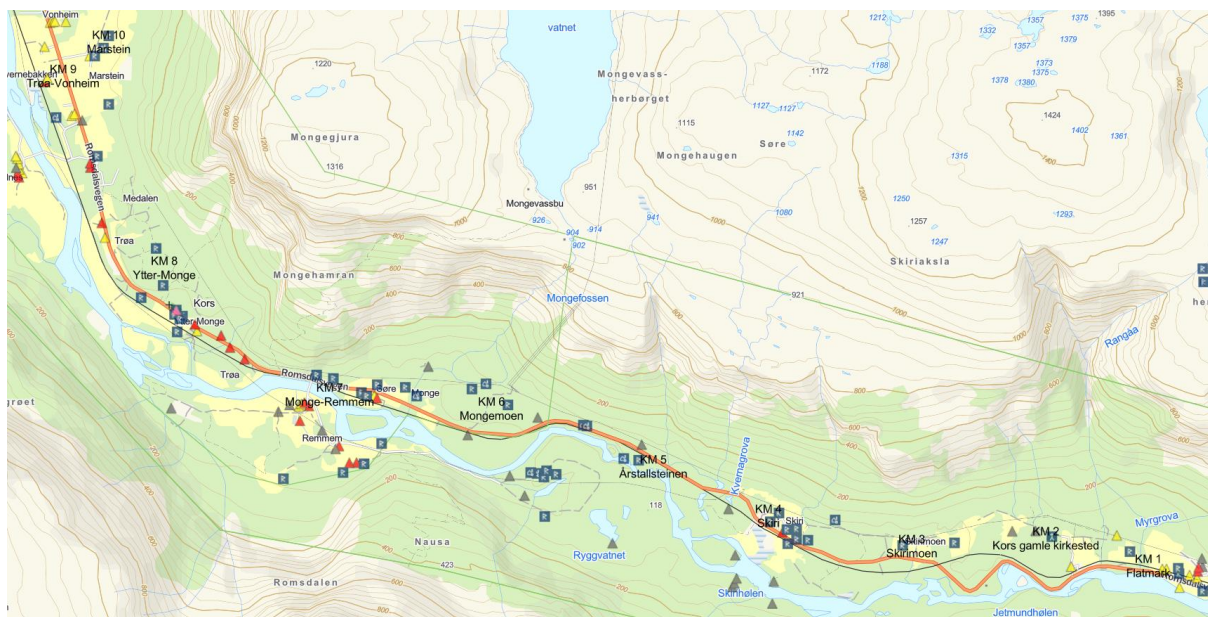
Kulturmiljø 10 favner om deler av matrikelgården Marstein (gnr. 67). I området er det registrert løsfunn fra yngre steinalder samt gravfunn og omfattende spor etter bosetting og bruk av området fra jernalder. Kulturmiljøet utgjør en del av et større nasjonalt verdifullt jordbrukslandskap med stor identitetsverdi, opplevelsesverdi og historiefortellende verdi. Jordbrukslandskapet i sammenheng med det store omfanget av bosettingsspor i området viser samlet både kulturhistorisk sammenheng og tidsdybde. De mange funn som er registrert bidrar til å bekrefte at her har vært drevet kontinuerlig jordbruk over svært lang tid, noe som både gir stor tidsdybde og kunnskapsverdi. Bebyggelsen, med unntak av bnr. 1, er av nyere dato. Både eldre og ny bebyggelse er bygd opp rundt et tun, noe som gir kunnskapsverdi knyttet til tunenes form og plassering i jordbrukslandskapet. Undersøkelser viser at den gamle kjerrevegen har gått bakenfor tunet. Utskiftingskartet fra 1862 dokumenterer traséen.

Samlet fremstår kulturmiljøet som et helhetlig jordbrukslandskap med forhistorisk bosetting og bruk. Nasjonal interesse (KULA) er med på å løfte verdien.

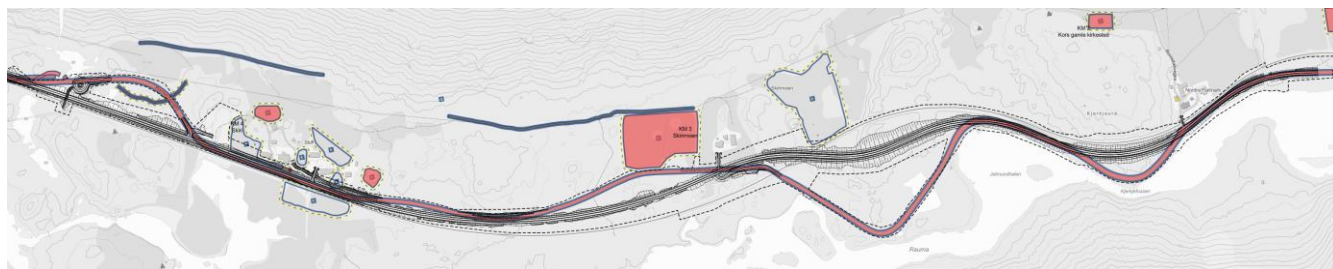


Kulturmiljø 10 Marstein er vurdert til å ha samlet stor lokal, regional og nasjonal kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir **stor verdi** i øvre del av verdiskalaen.

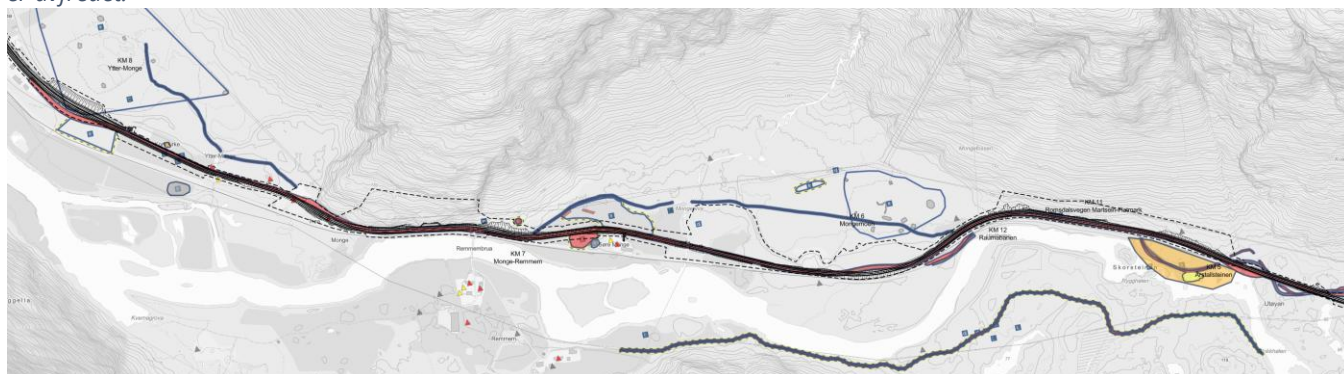
6.2.11 Kulturmiljø 11 Romsdalsvegen



Figur 73 Kulturmiljø (KM) 11 Romsdalsvegen fra Flatmark til Marstein med stor verdi (rød farge). Kartet viser også sammenhengen med tilknyttede kulturmiljø langs veien. For tegnforklaring til verdi se figur 26.



Figur 74 Utsnitt av verdikart for østre del av Romsdalsvegen fra Flatmark til Utøyen, vist med tiltaket. Denne delen er avfredet.



Figur 75 Utsnitt av verdikart for vestre del av Romsdalsvegen fra Utøyen til Trøa, vist med tiltaket. Denne delen er fredet.

Kulturmiljøet omfatter Romsdalsvegen (E136) på strekningen Marstein til Flatmark. Deler av strekningen er vedtaksfredet etter kulturminneloven. Strekningen Flatmark til Utøyen ble avfredet etter vedtak 17.11.2022, til fordel for fredning av Strekningen Utøyen – Trøa (Marstein). Hele veistrekningen mellom Flatmark og Marstein ligger innenfor KULA-området av nasjonal interesse, der verdien ligger i en sammenheng mellom opplevelsen av landskapet og

kulturminner som er knyttet til vassdrag og dalføre. Kulturmiljøet ligger i sin helhet innenfor planområdet.

Kulturhistoriske verdier

Fredete kulturminner

ID 249779-1 Romsdalsvegen (26a SVV NVP). Forskriftsfredet 17.11.2022. Romsdalsvegen Marstein-Skiri fra 1923 ligger parallelt med Raumabanen. Karakteristisk for linjeføringen er at vegen i stor grad følger den naturlige topografien slik at fyllinger og skjæringer er begrenset til et minimum. De bratte fjellsidene og rasmark (store steiner etter tidligere ras) er med på å gi vegen karakter. Deler av vegen er anlagt på den eldre hovedvegen gjennom Romsdalen fra 1869. Rester etter den historiske vegen er med på å gi vegen en tidsdybde. Den fredete strekningen gir kunnskap om vanlig standard for hovedveger anlagt tidlig på 1900-tallet. Vegen er utbedret i flere omganger for å bli bedre tilpasset nye krav og kjøretøy. Vegen er et godt eksempel på en typisk hovedveg med lang brukstid, og den har samferdselshistorisk verdi. I forbindelse med byggingen av Raumabanen på 1920-tallet ble kjørevegen lagt om flere steder. Byggearbeidene som pågikk i tidsperioden 1920 til 1923 fikk store konsekvenser for Raumas vannløp. Vegen har senere vært utbedret en rekke ganger for å tilpasses nye krav og kjøretøy, og er i dag en del av E136.

Fredningen mellom Utøyan og Trøa omfatter hele vegkonstruksjonen med over- og underbygning inklusiv terrenginngrep og konstruksjoner som bruer og tunneler. I vegkonstruksjonen inngår også skråninger, skjæringer, fyllinger, murer, grøfter, stikkrenner, tekniske bygninger mm. I tillegg kommer vegutstyr som eksempelvis rekkverk, skilting, veglys og annet vegrelatert utstyr.

I Forskrift om fredning kap. 29-SVV Veganlegg kapittel § 29-3 Tiltak på fredet veg På Romsdalsvegen Marstein-Skiri tillates det oppgradering av veien i gjeldende trasé. Tiltak skal på forhånd godkjennes av forvaltningsmyndigheten, jf. § 1-7.

I samme fredningsvedtak inngår også:

ID 249779-2 Mongebrua. Forskriftsfredet. Mongebrua er ei platebru i betong fra 1962, 5,4 meter lang og med landkar som delvis består av tørrmurt stein. Platebrua representerer en vanlig konstruksjonstype for vegbruer med korte spenn. Brua har erstattet ei tidligere bru, og med rester av det gamle landkaret representerer brua endringer som vegen har gjennomgått. Mongebrua har verdi som del av Romsdalsvegen Marstein-Skiri. Fredningen omfatter hele brukonstruksjonen med landkar, sidemurer og linjeføring som del av vegen. Fredningen omfatter også bruas plassering i landskapet med tilpasninger til terrenget. Med terrengtilpasning menes den delen av sideterrenget som har vært endret som følge av bruas tilpasning til det naturlige terrenget.

ID 249779-3 Utøyan bekkekulvert. Forskriftsfredet. Utøyan bekkekulvert er ei lita bru fra 1923, med bruhvelv av hugget stein. Den er typisk for eldre veier, og er en viktig del av vegens historie. Kulverten henger sammen med kulverten som går under jernbanen. Slike kulverter ble ofte erstattet av betongrør og plastrør, og Utøyan bekkekulvert har derfor samferdselshistorisk verdi. Kulverten har også verdi som del av Romsdalsvegen Marstein-Skiri. Fredningen omfatter hele bekkekulverten.



Figur 76 Utøyen bekkekulvert. Foto: Asplan Viak.

ID 249779-4 Romsdalsvegen milestein, 1869. Forskriftsfredet.

I 1881 ble det startet opp «dillegens»-forbindelse mellom Veblungsnes og Lillehammer. Ca. 50 meter sørøst for Kors kirke står det en flat, ca. 70 cm høy, tilhogd milestein i vegkanten. Den har svartmalte bokstaver og tall som forteller at det i 1882-1883 – da den ble reist – var «150 KM FRA LIL.HAMR». Milesteinen er satt opp på et firkantet fundament og er én av fem kjente milesteiner i Romsdalen.



Figur 77 Milesteinen ved Kors kirke. Foto: Asplan Viak.

Andre kulturhistoriske verdier

ID 128894-02 Flatmark-Skiri bilveg 1923 (26 SVV NVP). Avfredet per 17.11.2022, men har fortsatt stor nasjonal og regional verdi. Strekningen mellom Flatmark og Skiri representerer hovedvegen gjennom Romsdalen som ble anlagt i mellomkrigstiden, parallelt med bygging av Raumabanen. Strekningen er fortsatt et tidstypisk eksempel på en tidlig riksveg med relativ smal bredde og en

linjeføring som følger topografien. Også denne delen av vegen er utbedret i flere omganger for å tilpasses nye krav og kjøretøy. Dagens kjøreveg fra 1923 følger stedvis jernbanelinjen. I forbindelse med byggingen av Raumabanen ble det sprengt ny trasé gjennom Kjerkjeura vest for Nordre Flatmark.

Verdivurdering

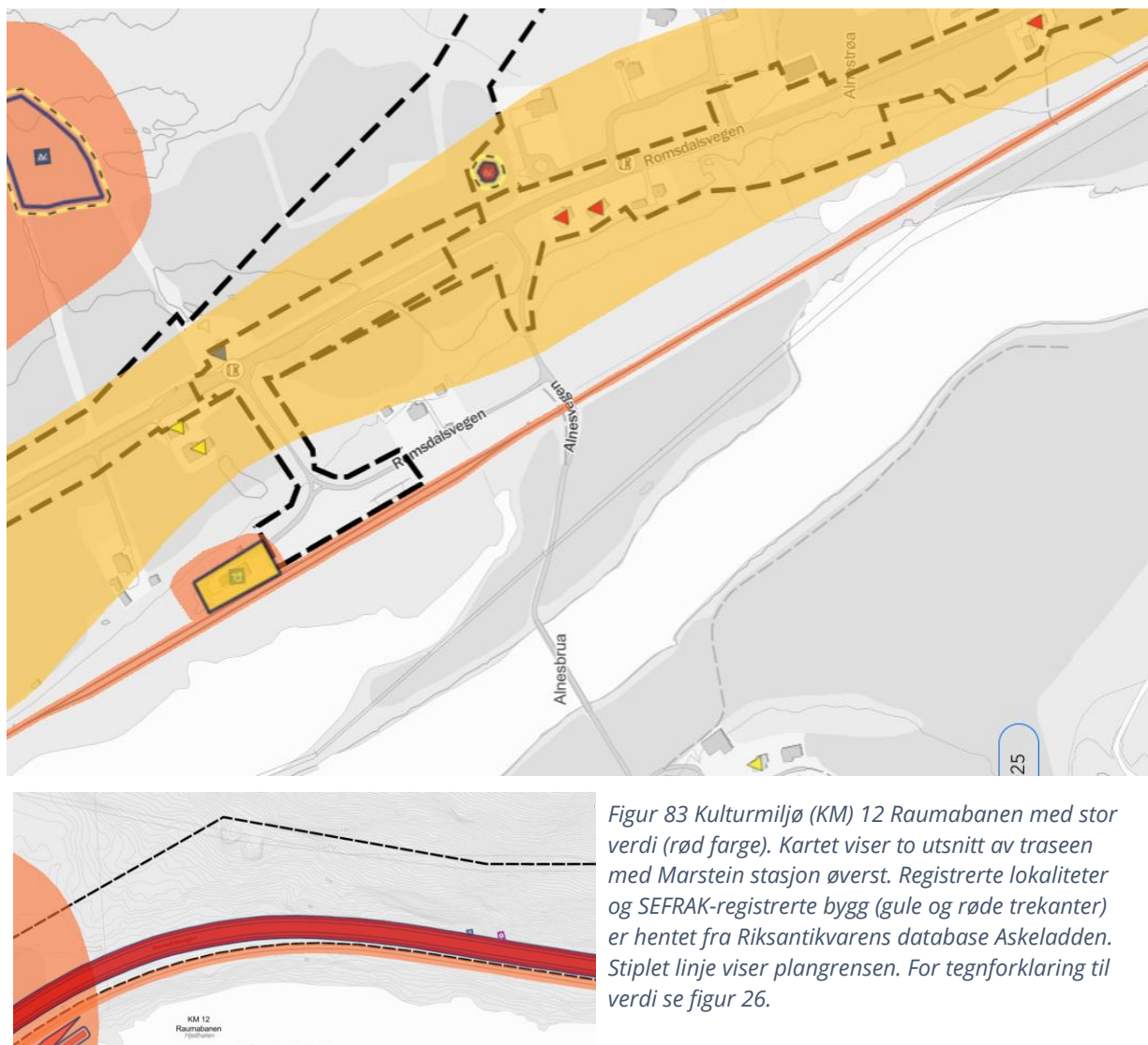
Ferdselen i Romsdalen har gjennom historien vært av stor betydning. Veimiljøet ligger i et av Romsdalens trangeste partier. Romsdalsvegen mellom Marstein og Skiri er et godt eksempel på en tidstypisk hovedvei med lang brukstid og samferdselshistorisk verdi. Veien inngår i et veimiljø med fire generasjoners veier som gir området en veihistorisk tidsdybde. Forvaltningen har gjennom fredningen valgt ut Romsdalsvegen som en svært viktig kilde til veihistorien.

Romsdalsvegen representerer hovedveien gjennom Romsdalen som ble anlagt i mellomkrigs-tiden, parallelt med bygging av Raumabanen. Strekningen mellom Flatmark og Marstein er et tidstypisk eksempel på en tidlig riksvei med relativ smal bredde og en linjeføring som følger topografien. Kunnskapsverdien og opplevelsesverdien gjelder hele strekningen. Til tross for avfredning av strekningen Flatmark – Skiri i 2022, er det ikke gjennomført endringer av veien som reduserer verdien vesentlig ut over fredningsstatus, men verneverdien av den nye vedtaksfredete strekningen mellom Utøyan og Trøa med kulvert, Monge bru og milestein vil naturlig ligge noe høyere opp på verdiskalaen enn den avfredete delen. Nasjonal interesse (KULA) er med på å løfte den samlede verdien.



Kulturmiljø 11 Romsdalsvegen er vurdert til å ha samlet svært stor lokal, regional og nasjonal kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Oppgraderinger av veien i nyere tid er med på å trekke verdien noe ned. Samlet vurdering blir **svært stor verdi** i nederste del av skalaen.

6.2.12 Kulturmiljø 12 Raumabanen



Kulturmiljøet omfatter Raumabanen på strekningen Marstein - Flatmark der Marstein stasjon inngår. Kulturmiljøet ligger delvis utenfor og delvis innenfor planområdet.

Kulturhistoriske verdier

Andre kulturhistoriske verdier

Den 114,2 kilometer lange Raumabanen går mellom Dombås og Åndalsnes. Anleggsarbeidet ble påbegynt i 1912, og den ferdige Raumabanen ble åpnet 29. november 1924. Banen er ikke elektrifisert, men kjøres med dieselmateriell. Det var opprinnelig to stasjoner langs denne strekningen, Marstein og Flatmark. Av disse er bare Marstein bevart. I dag er kun endestasjonene Åndalsnes og Dombås betjent. Fra å være den viktigste reiseruten for post og persontrafikk mellom Møre og Romsdal og Østlandet, har den tapt for trafikk langs veg og i lufta. I 2018 ble godstrafikken på banen nedlagt. Om sommeren kjøres det egne turisttog på strekningen. Raumabanen er et viktig teknisk kulturminne og var i sin tid et storverk i ingeniørkunst. I dag inngår Raumabanen i Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen (Jernbaneverket, 2004).

Iht verneplanen representerer Raumabanen «steinepoken» ved de norske jernbaner (1905-1935). Forstøtningsmurer og krysningspunkt mellom jernbane og veg er gode eksempler på dette.

Marstein stasjon ble oppført samtidig med jernbanen, mellom 1920 og 1924. Stasjonen ble åpnet samme dag som den offisielle åpningen av Raumabanen, som en stasjon betjent for ekspedering av tog, reisende og gods. I 1938 fikk Marstein status som stoppested betjent kun for reisende og gods, og i 1964 ble Marstein gjort om til ubetjent holdeplass. Fra og med 1988 var Marstein en holdeplass uten persontrafikk, og i mai 1990 ble den offisielt nedlagt. Utover 1990-tallet ble Marstein igjen definert som stasjon, men med togekspeditør og uten persontrafikk. I 2010 var krysningsstasjon med krysningsspor på 315 m lengde. Fra og med 2012 ble Marstein stasjon igjen fast betjent av togekspeditør for kryssing, og for å korte ned blokkstrekningen mellom Åndalsnes og Bjorli.



Figur 79 Marstein stasjon. Foto: Asplan Viak.

Flatmark stasjon var et stoppested på Raumabanen (88 km fra Dombås). Stasjonen ble bygget samtidig med jernbanestrekningen, mellom 1920 og 1924. Stasjonsbygningen var tegnet av Norges Statsbaners arkitektkontor ved Gudmund Hoel og Bjarne Friis Baastad. 1953 ble stoppestedet ubetjent, 1973 ble det nedgradert til holdeplass. Bygningen ble revet i 1984, og i 1990 ble stoppestedet nedlagt. Stoppestedet hadde et vanntårn, som også er revet.



Figur 80 Flatmark stoppested, ca. 1930–60. Foto: Håkon Prestkværn. Fra Domkirkeoddens samling i Digitalt museum.

Verdivurdering

Raumabanen er et viktig teknisk kulturminne, som i sin tid var et storverk i ingeniørkunst. Banen i sammenheng med byggverk av naturstein, krysningspunkt (Skirimoen og Flatmark) og Marstein stasjon har samlet lokal, regionalt og nasjonalt verdi. Marstein stasjon er statlig listeført. Kun to underganger/krysningspunkt gjenstår av de originale kryssingene mellom Romsdalsvegen og Raumabanen, og utgjør derfor viktige enkeltelementer. Murarbeidet langs banen er av høy klasse, og det var i sin tid ønskelig at Raumabanen skulle utpekes til foregangsbane når det gjelder vedlikehold av gammelt murverk (Jernbaneverket, 2004:9). Dette tilsier stor kunnskapsverdi. Samtidig er ikke Raumabanen omfattet av lovhjemlet vern, noe som trekker verdien ned. Den inngår i Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen (Jernbaneverket, 2004) med vernekategori C.

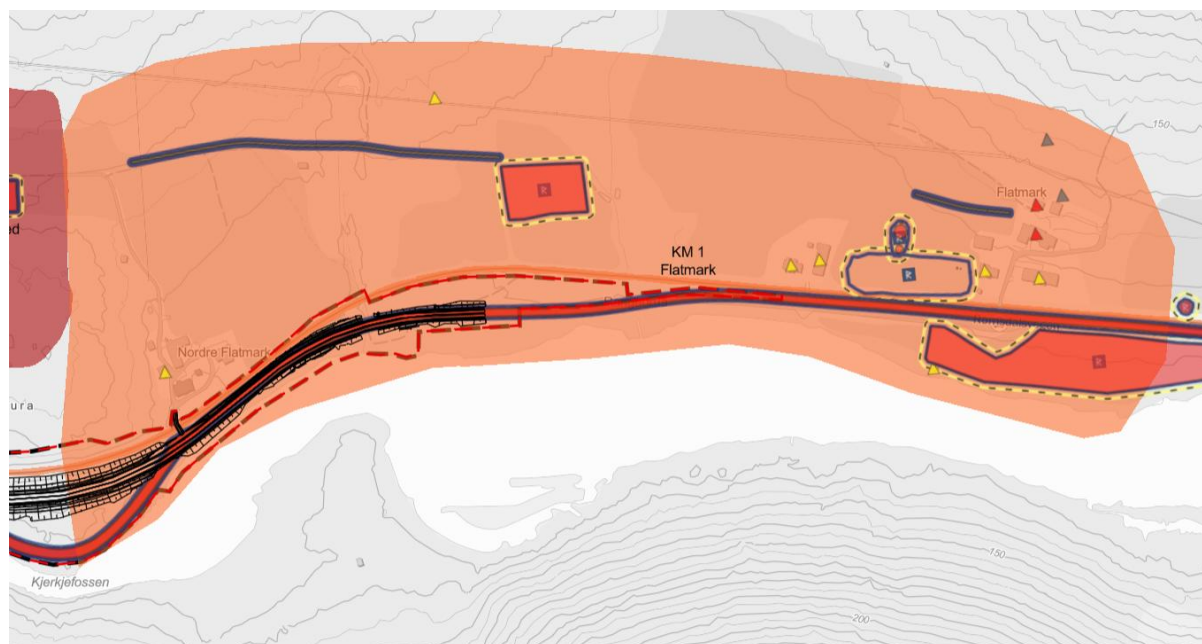


Kulturmiljø 12 Raumabanen er vurdert til å ha stor lokal, regional og nasjonal kunnskapsverdi, og middels opplevelsesverdi og bruksverdi. Samlet vurdering blir **stor verdi** i nedre del av verdiskalaen.

6.3 Påvirkning og konsekvens

Ut fra omfanget av nasjonale verdien er det besluttet av veibredden skal være 8 meter inklusive 0,5 meter veiskulder. Veiens horisontal- og vertikalgeometri må oppgraderes til å tilfredsstille kravene til en H1-vei på hele strekningen. Dette medfører at de skarpeste svingene og høybrekken på strekningen slakes ut, slik at fremtidig trafiksikkerhet ivaretas.

6.3.1 Kulturmiljø 1 Flatmark



Figur 81 Verdikart som viser stor verdi med planavgrensning (sort stiplet linje) og inntegnet tiltak. Rød stiplet linje viser anleggsgrensen.

Tiltaket vil innebære at det skal bygges en åtte meter bred vei med skulderbredde 0,5 meter. Tiltaket starter ca 100 meter øst for Rangåa. Her legges veien i dagen trasé med utvidelse på begge sider. Veien heves noe over Rangåa for å tilpasse ny bru og flomutfordringer. Dagens bru utbedres og gjenbrukes. Forbi Nordre Flatmark trekkes veien noe nærmere elva. Her er dagens veifylling og veioppbygging skadet etter utvasking, og må derfor bygges opp på nytt. Ved Nordre Flatmark opprettholdes dagens adkomst med undergang under jernbanen, og stopplommen langs E136 forlenges. Fra Nordre Flatmark går veien i skjæring gjennom Kjerkjeura mot Jetmundhølen.

Det foreslåtte tiltaket utgjør en mindre utvidelse av dagens vei, som i liten grad vil påvirke veiens verdi eller det kulturhistoriske landskapet. Selv om denne veistrekningen fra 1923 ble avfredet i 2022, er traseen relativt opprinnelig fra 1923 med de endringene som da ble gjort som følge av byggingen av jernbanen. Svingen ved Kjerkjefossen tas tilbake til naturformål. Det vil være positivt om det historiske veifaret langs elva fram mot Jetmundhølen kan bevares som en turvei med noe bredde for å unngå at veifaret gror igjen.

Utvidelse og ombygging av veien vil ikke innebære direkte konflikt med noen av de automatisk fredete lokalitetene innenfor kulturmiljøet.

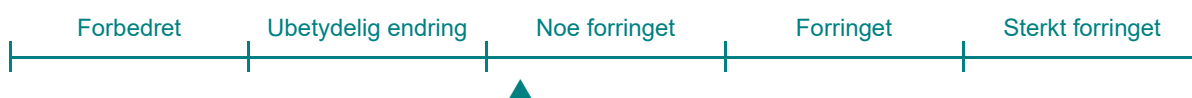
En skjæring gjennom Kjerkjeura i den nederste delen anses som den beste løsningen for ura, da den kun vil berøre minst sårbare delen av ura, i god avstand til Kors gamle kirkested. Ura har stor aldersverdi og utgjør stor symbolverdi for området.



Figur 82 Dronefotoet til venstre viser dagens situasjon sett vestover forbi Nordre Flatmark. Visualisering av Kjerkjeura og Kjerkjefossen med ny vei gjennom ura til høyre. Foto: Grindaker/Trimble Connect.

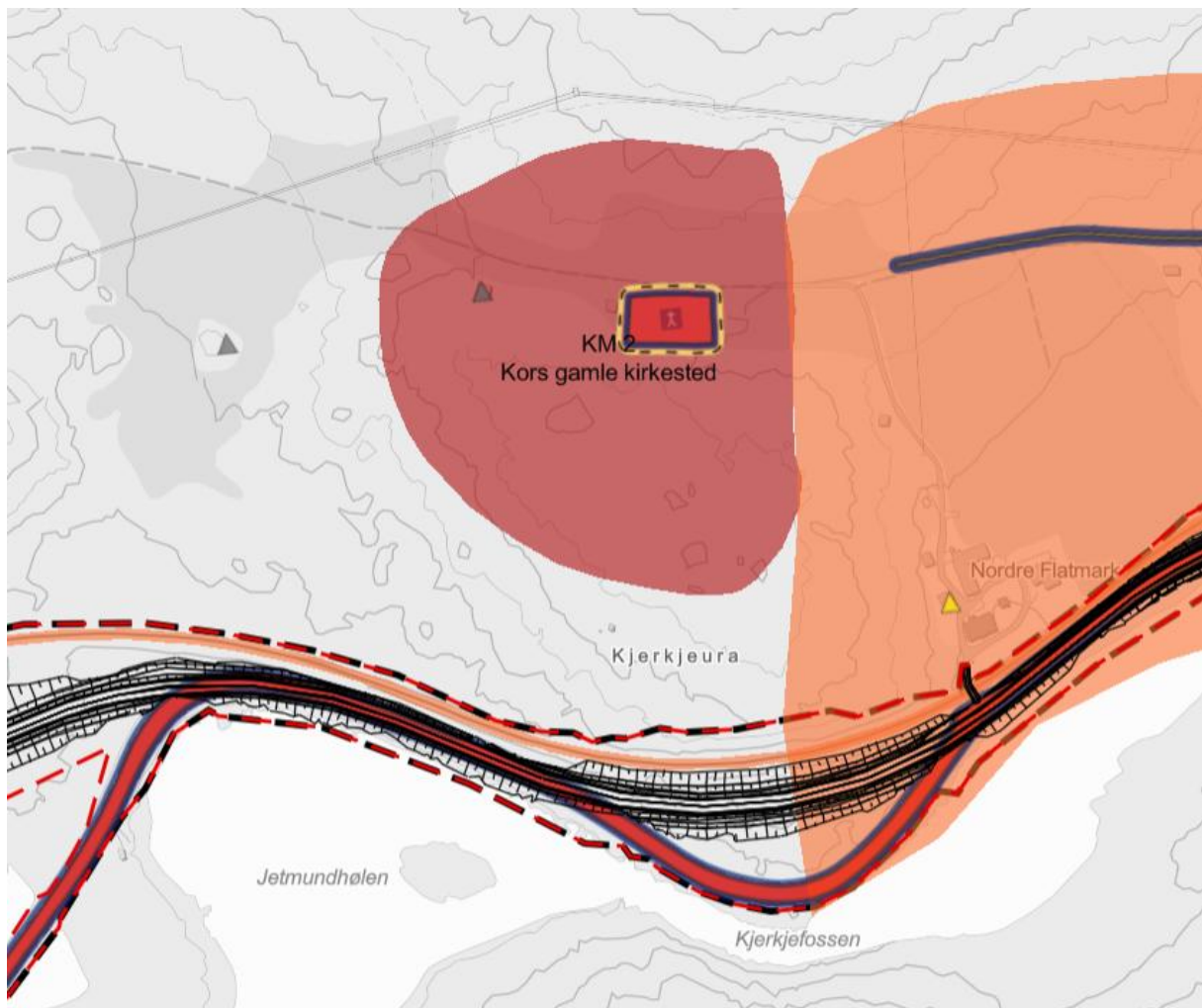
Kulturminner ved og i elva (Kjerkefossen) vil ikke bli direkte berørt.

Påvirkning vurderes til noe forringet i nedre del av skalaen.



Ut fra at verdien er vurdert som stor (i øvre del av skalaen) og påvirkning er vurdert til noe forringet (i nedre del av skalaen), vil konsekvensgraden være **noe negativ konsekvens (-)** for kulturmiljø 1. Begrunnes i at kulturmiljøet og KULA-landskapet blir direkte berørt ved et noe større veianlegg gjennom området, og at veitraseen fra 1923 endres som følge av det.

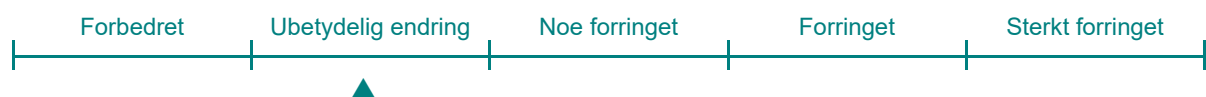
6.3.2 Kulturmiljø 2 Kors gamle kirkested



Figur 83 Verdikart som viser særlig stor verdi med planavgrensning (sort stiplet linje) og inntegnet tiltak. Rød stiplet linje viser anleggsgrensen.

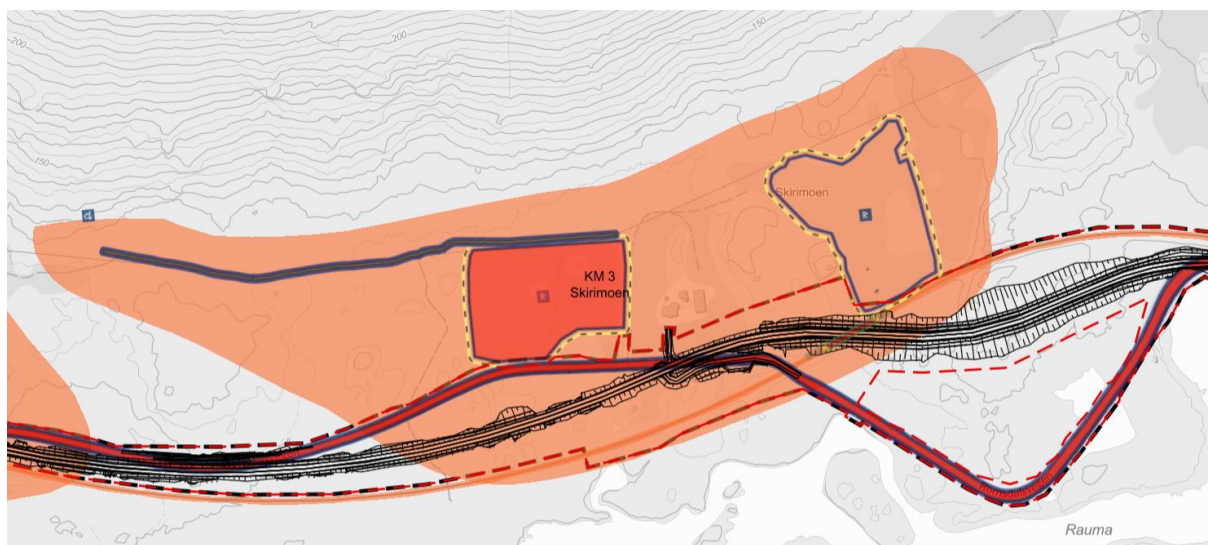
Tiltaket vil innebære at ny veg vil gå gjennom Kjerkjeura langs jernbanen. Skjæringen vil kunne tilpasses eksisterende terreng. En skjæring her i den nederste delen er en løsning som kun vil berøre utkanten av ura lengst unna det fredete kirkestedet. Kulturmiljø 2 Kors gamle kirkested vil ikke bli berørt.

Påvirkning vurderes til ubetydelig endring.



Ut fra at verdien er vurdert som svært stor og påvirkning er vurdert til ubetydelig endring, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens** (0) for kulturmiljø 2. Begrunnes i at vegen vil gå i god avstand fra kulturmiljøet.

6.3.3 Kulturmiljø 3 Skirimoen



Figur 84 Verdikart som viser stor verdi med planavgrensning (sort stiplet linje) og inntegnet tiltak. Rød stiplet linje viser anleggsgrensen. Kartutsnittet nedenfor viser ny situasjon.



Fra Jetmundhølen er veien lagt med kurve mot Skirimoen for å få noe større vinkel mellom vei og jernbane, og med det oppnå kortere jernbanebru og enklere løsning som gir færre visuelle virkninger i det kulturhistoriske landskapet. Den nye jernbanebrua vil bli mer synlig og åpen i det kulturhistoriske landskapet, men vil ikke utgjøre en større barriere enn dagens jernbanetrasé. Brua endrer heller ikke skalaen på det menneskeskapte kulturlandskapet.

Løsningen vil imidlertid gi større nærføring til gårdstunet. På det nærmeste utgjør dette ca. 20 meter. Ny veg vil ligge omtrent en meter høyere enn i dag, og vil følgelig bli noe mer dominerende enn dagens vei. Det er positivt at ny vei vest for avkjøringen til Skirimoen trekkes lenger bort fra gården, nærmere jernbanen. En samlet etablering av ny E136, adkomst- og driftsveier vil medføre at samlet veiareal blir mer dominant i det kulturhistoriske landskapet ved Skirimoen. Det vil i den sammenheng være viktig å opprettholde så mye som mulig av den høye vegetasjonen som buffer-/randsoner når terrenget endres. Den nye avkjørselen til elva vil medfører et relativt stort inngrep sør for tunet, og påvirke dagens kulturmiljø visuelt.

Det er positivt at løsningen gjør at den eksisterende jernbaneundergangen (kulverten) kan beholdes, og fortsatt gi adkomst til eksisterende E136 som blir liggende igjen mellom Jetmundhølen og Skiriundergangen med redusert veibredde 3,5 meter. Det er av mindre betydning at høyden på jernbaneundergangen heves med 30 cm. Det forutsettes at konstruksjonen ikke endre nevneverdig som følge av senking av veien gjennom kulverten.

Rester av dagens E136, som blir «til overs», degraderes og gjenbrukes som deler av en ny, sammenhengende driftsvei frem til Skiri som vil gi tilgang til jord og skog uten kjøring på europaveien. Dette gjør det mulig å bevare gjenværende, større deler av 1923-traseen som kulturhistoriske spor for ettertiden.

Ny vei og bru vil berøre sikringssonen til et automatisk fredet bosettingsområde (ID 262845) ved Skirimoen, men anleggsgjennomføringen vil medføre både et langt større arealbeslag og direkte konflikt enn selve tiltaket. Det er positivt at veianlegget vil holde større avstand til lokaliteten.

Påvirkning vurderes til noe forringet i øvre del av skalaen.



Ut fra at verdien er vurdert som stor (i øvre del av skalaen) og påvirkning er vurdert til noe forringet, vil konsekvensgraden være **middels negativ konsekvens** (--) for kulturmiljø 3. Begrunnes i direkte konflikt med en automatisk fredet kulturminnelokalitet, større nærføring og høyere og mer dominant veianlegg mot tunet.

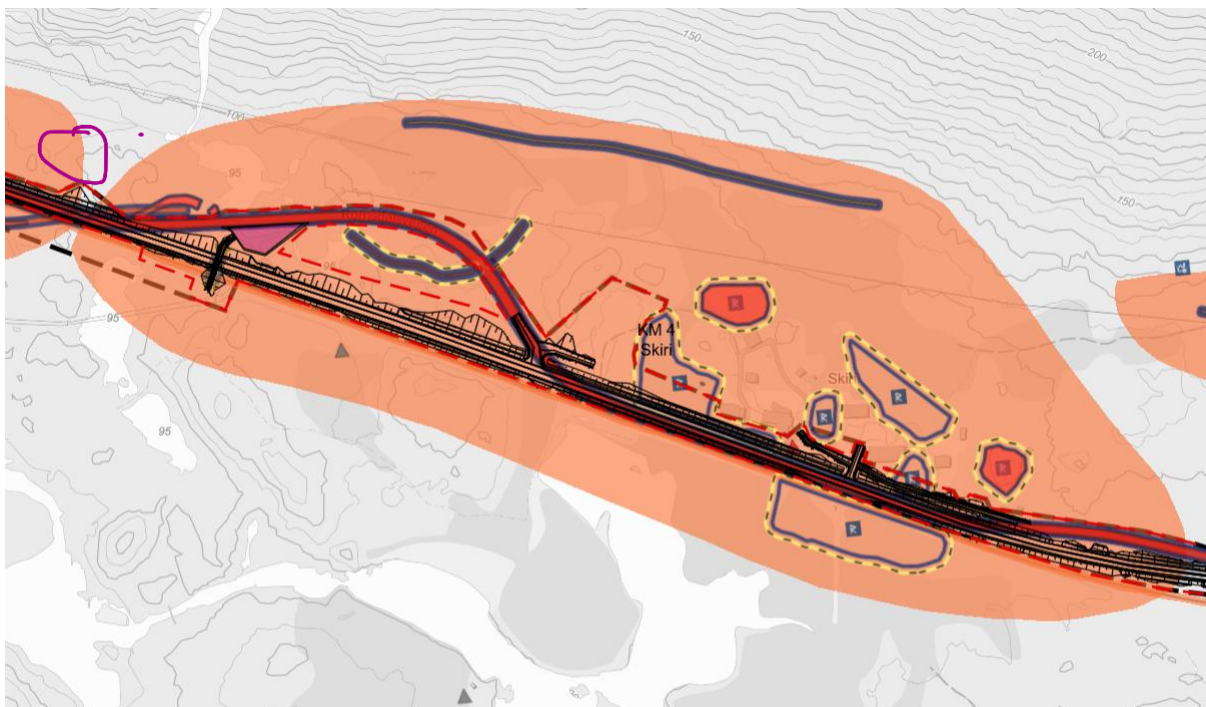


Figur 90 Undergangen ved Skirimoen i dagens situasjon, et mindre landskapsrom som åpner seg mot elva ved dagens jernbaneundergang. Foto: Grindaker.



Figur 86: Dronefoto ved Skirimoen til høyre. Til venstre øverst vises ny jernbanebru og nederst ny situasjon forbi gårdstunet. Ny veitrasé vil få et større fotavtrykk og vegetasjon/terreng vil endres en del. Foto: Grindaker/ Trimble connect.

6.3.4 Kulturmiljø 4 Skiri



Figur 87 Verdikart som viser stor verdi med planavgrensning (sort stiplet linje) og inntegnet tiltak. Rød stiplet linje viser anleggs grensen. Kartutsnittet under viser omleggingen av veien forbi Skiri.



Tiltaket vil innebære at veien rettes opp og utvides mot gårdstunene på Skiri. Høyden på veien vil ikke bli vesentlig høyere enn i dag. Antall avkjørsler vil bli redusert til en felles avkjørsel, og det etableres en ny gårdsvei mellom gårdstunene parallelt med hovedveien mot Skirimoen. Mot vest etableres en ny avkjøring for å koble på svingen på dagens trasé. Det foreslås støyskjerm mot deler av eiendom gnr. 70/2. Det vil i tillegg bli etablert nye adkomstveier til driftsområdene øst og vest for Skiri, som inkluderer bruk av gjenstående veiareal som skal overføres til privat jordbruksareal/ driftsvei.

Samlet sett vil ny, forskjøvet vei med større bredde, stopplomme og større grøfter gi større arealbeslag og gi større nærføring til bebyggelsen på Skiri.

Det er positivt at deler av den gamle hovedveien kan bevares som spor for ettertiden, men den nye driftsveien østover mot Skirimoen, vil sammen med ny hovedveg, inklusive grøfter og veikant og ny gårdsvei, samlet medføre direkte konflikt med tre av i alt fem registrerte automatisk fredete bosettings- og aktivitetslokaliteter (samme ID 262842 for alle). De fem lokalitetene henger sammen. Ny hovedvei vil også komme i direkte konflikt med en SEFRAK-registrert smie fra 1800-tallet ved Nedre Skiri (ID 1539-0006-079), som det antas vil bli revet. Anleggsonene og det planlagte anleggsområdet er delvis forsøkt holdt utenfor de fredete bosetningslokalitetene, men vil gi nærføring til både disse og en automatisk fredet heller (ID 262844).

Det vil bli etablert en støyskjerm foran Skiriviken (gnr. 70/2). Støyskjermen vil gi tett nærføring til våningshuset, og bidra til å redusere muligheten for videre bruk. Støyskjermen vil også påvirke den visuelle kontakten mellom gårdstunet og elverommet med bakenforliggende landskap. Nærheten til elva har vært en viktig forutsetning for at Skiri ble bosatt i forhistorisk tid. Støyskjermen vil påvirke både inn- og utsynet til gårdsmiljøet.

Fra Skiri til Utøyan vil veien bli lagt i en rett trasé parallelt med jernbanen. Denne vil ligge på høyde med jernbanen, og vil kreve mye oppfylling av terrenget. Dette er en god løsning for å kunne bevare den forskriftsfredete rideveien fra 1500-tallet (ID 248973) som krysser dagens vei, men tiltaket vil medføre delvis direkte konflikt med endene av to av de i alt fire registrerte veifarene som møtes her. Anleggsonene vil gi i tillegg gi tett nærføring til de gamle veifarene, noe som vil kreve sikringstiltak i anleggsperioden.

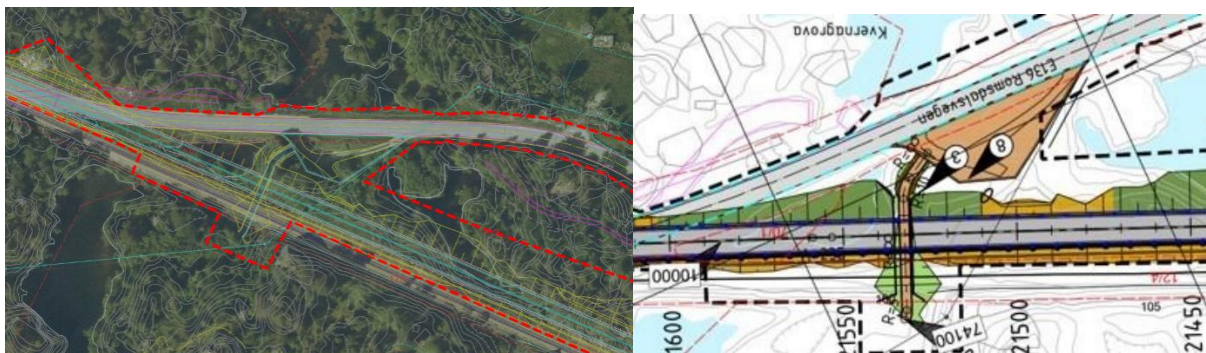


Figur 88 Dronefoto av Skirigårdene sett østfra mot vest. Vei og jernbane ligger på terreng med avstand til gårdsbebyggelsen. Foto: Grindaker



Figur 89 Visualisering av veiltaket med en avkjørsel og parallell adkomstvei. Den østre av Skirigårdene får mindre visuelle endringer enn den vestre. Kilde: Trimble Connect.

Det skal legges til rette for å etablere en planfri kryssing under ny europavei og jernbanen i samme område som høyspentledningen krysser jernbanen i dag. I den sammenheng skal det etableres en mindre grusplass med mulighet for å snu og parkere.

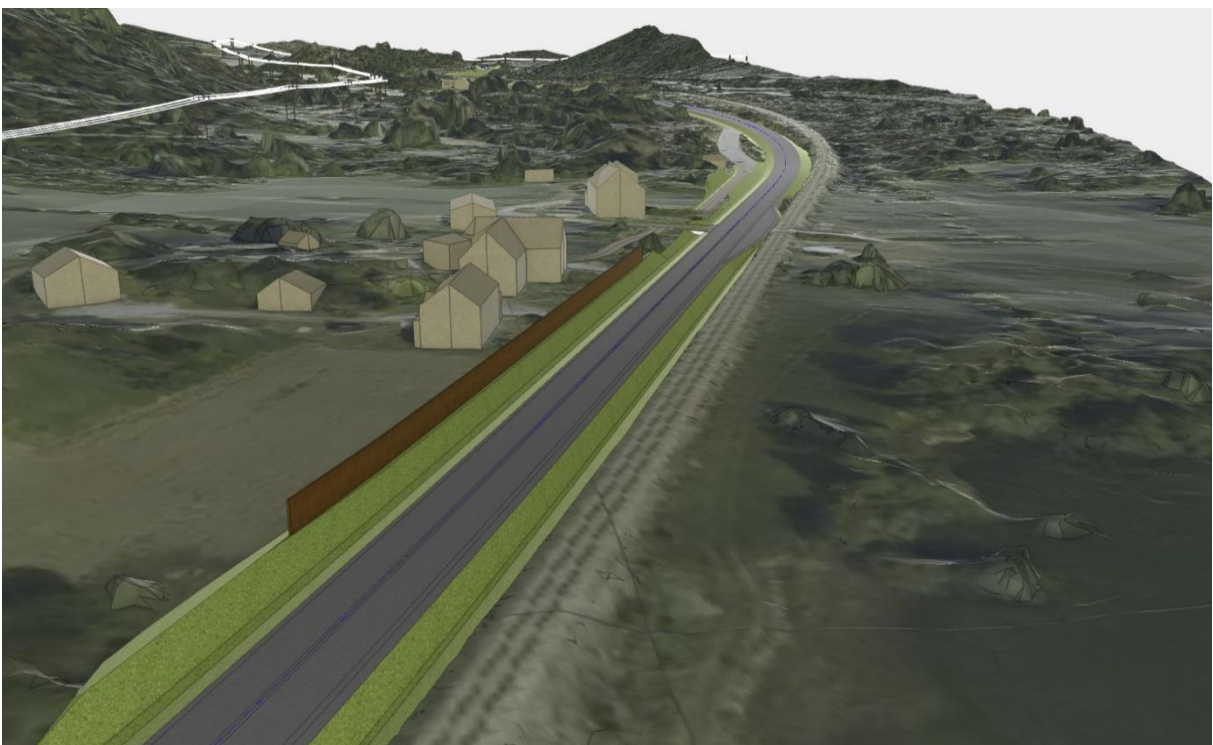


Figur 90 Utøyen/Kvernagrova der tidligere vist parkering og snuplass er gjort om til en grusplass med mulighet for å snu og parkere. Kilde: Asplan Viak/ViaNova.

Dette er et område som ikke er i direkte konflikt med kjente kulturminner, men som allikevel er i et komplekst område med store verdier knyttet til de gamle veifarene og utfordrende terreng. Strekningen Skiri - Skorsteinen er det eneste stedet der alle fire generasjoner veier fremdeles er bevart.

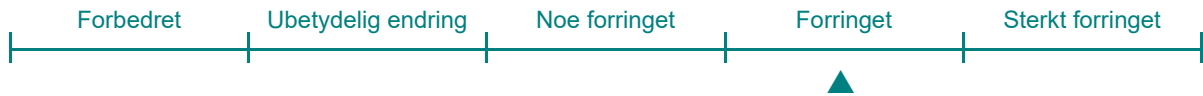


Figur 91 Dronefoto av Skirigårdene vestfra mot øst. Opplevelsen av kontakt med elva er sterk til tross for at vei og jernbane ligger imellom. Foto: Grindaker.



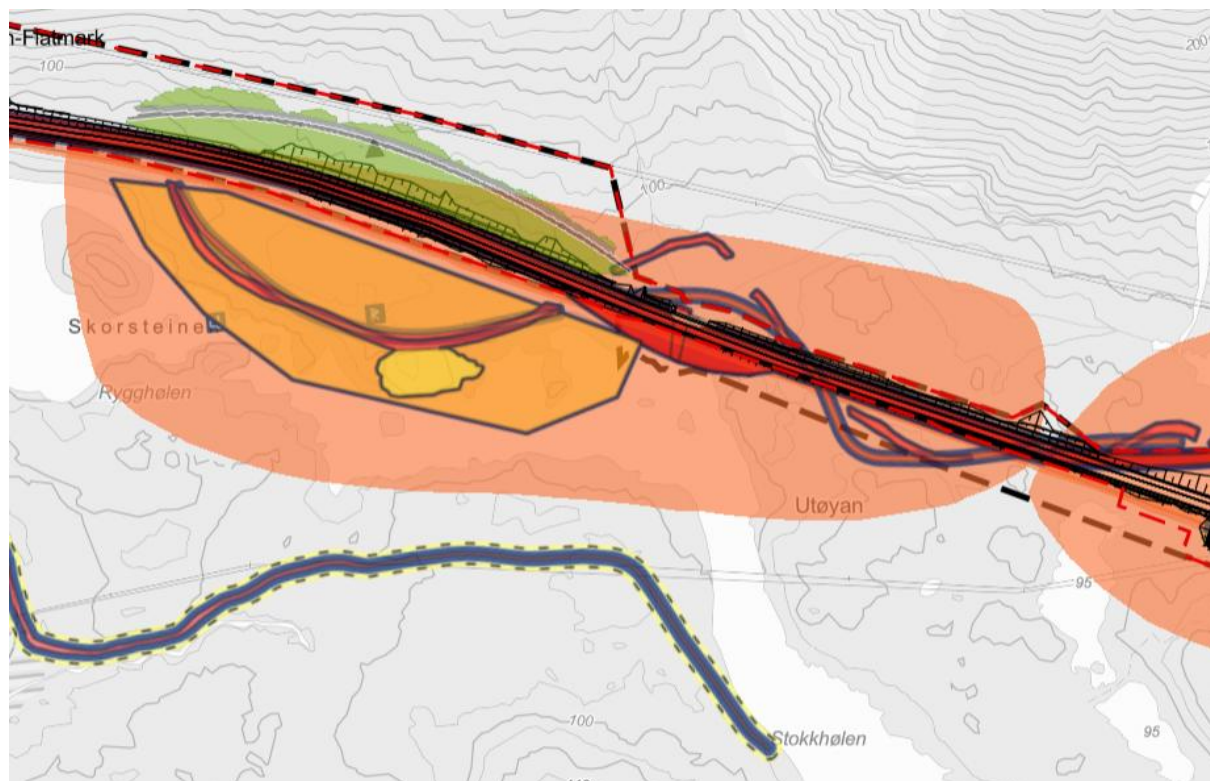
Figur 92 Visualisering av veiltaket med støyskjerm ved den vestre av Skirigårdene. Den visuelle kontakten mellom Skirihølen og elverommet vil brytes. Kilde: Trimble connect.

Påvirkning vurderes til forringet.

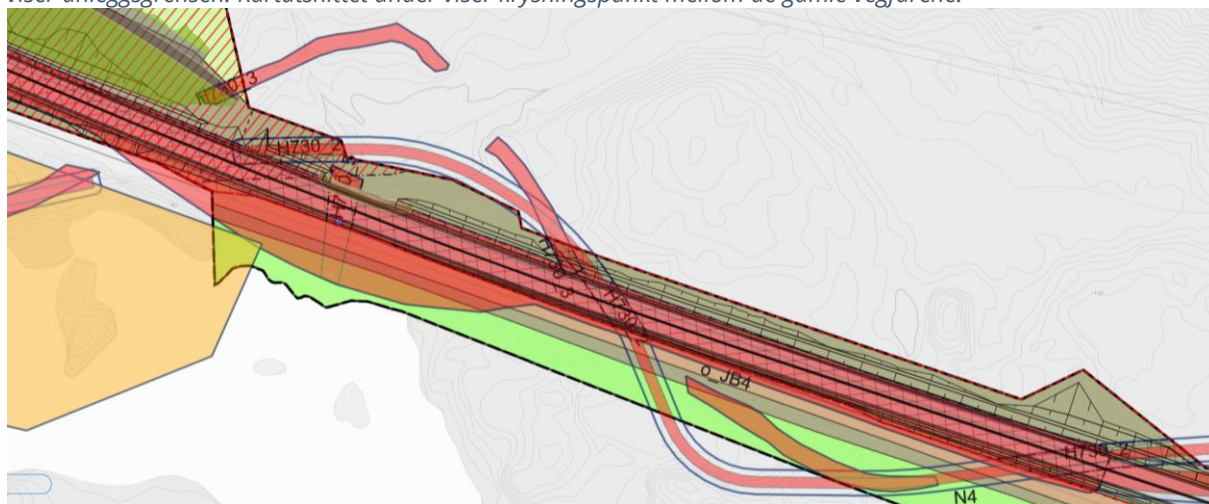


Ut fra at verdien er vurdert som stor (i øvre del av verdiskalaen) og påvirkning er vurdert til forringet, vil konsekvensgraden være **stor negativ konsekvens** (---) for kulturmiljø 4. Begrunnes i direkte konflikt med flere sammenhengende automatisk fredete bosetningslokaliteter og forskriftsfredete veiminne, riving av 1800-talls smie samt at tre sett med nye, parallelle veier samt støyskjerm vil påvirke den kulturhistorisk sammenhengende bosetningen her alltid har hatt med elverommet.

6.3.5 Kulturmiljø 5 Årstallsteinen



Figur 93 Verdikart som viser stor verdi med planavgrensning (sort stiplet linje) og inntegnet tiltak. Rød stiplet linje viser anleggsgrensen. Kartutsnittet under viser krysningspunkt mellom de gamle vegfarene.



På Utøyan vil ny E136 ligge tett på jernbanen, og vil innebære breddeutvidelse mot fjellsiden. Etter Utøyan senkes veien over et høybrekk der det i dag er dårlig sikt. Etter høybrekket vil ny E136 igjen ligge på samme høyde som dagens vei. Utvidelse av veien skjer mot fjellsiden.

Tiltaket vil samlet sett medføre direkte konflikt med flere deler av den forskriftsfredete chausseen fra 1869 (ID 249784), som går gjennom området Skorsteinen og Årstallsteinen før den krysser den forskriftsfredete bilvegen fra 1923 (ID 128894-2) tre steder ved Utøyan (se kulturmiljø 11 Romsdalsvegen). Veifarene er viktige fordi de gir et innsyn i hvordan ferdseilen har utviklet seg i dette krevende landskapet.

På grunn av vertikalcurvaturen bygges veien opp ca. to meter i svingen ved Hjellhølen. Mellom Utøyan og Skorsteinen planlegges det rassikring (rasvoll) på drøye 300 meters lengde, 10 meters bredde i bunnen og 5 meters høyde, og fanggrøft for å sikre vei og jernbane fra skred fra Mongeura I. Muren etableres som løsning med 1:1,5 skråning med mur i bakkant, slik at selve vollen med tiden blir grønn. Rasvollen vil bli et synlig element i det kulturhistoriske landskapet, men vil i liten grad berøre kulturhistoriske verdier ved Skorsteinen da disse ligger skjermet på den sørvestre siden av jernbanelinja.



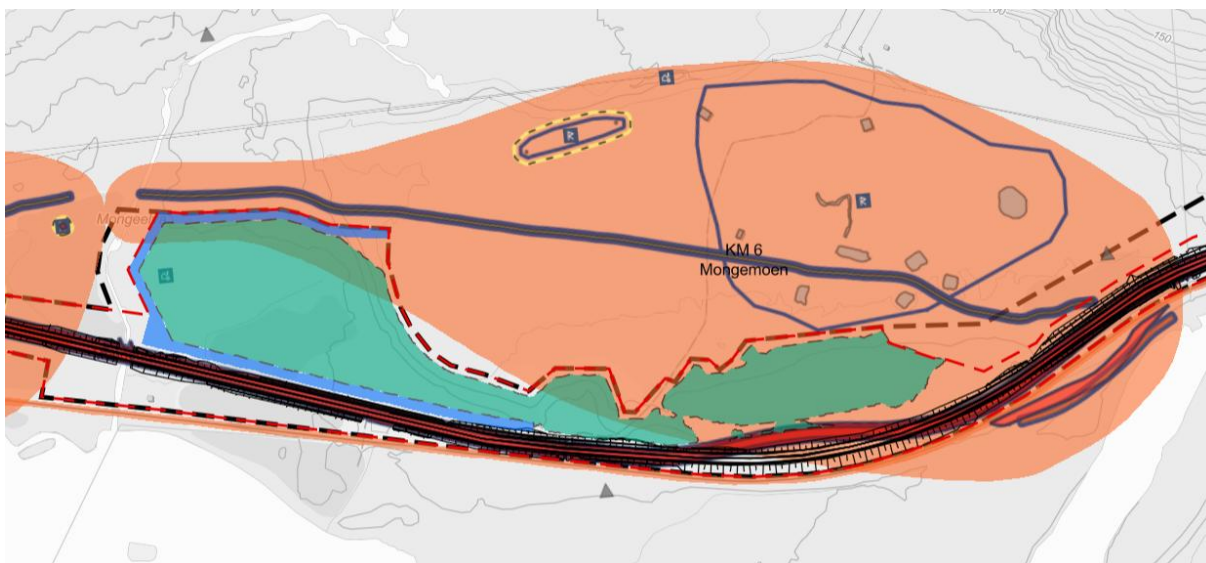
Figur 94: Dronefoto t.v. og visualisering av ny vei parallelt med jernbanen t.h. Den gamle veisløyfen får en grusplass for snu- og parkeringsmulighet. Det skal etableres en gangkulvert under vei og jernbane til Utøyan. Kilde: Grindaker/Trimble Connect.

Påvirkning settes til noe forringet i øvre del av skalaen.



Ut fra at verdien er vurdert som stor (i øvre del av verdiskalaen) og påvirkning er vurdert til forringet, vil konsekvensgraden være **middels negativ konsekvens** (--) for kulturmiljø 5. Begrunnes i økt konflikt med forskriftsfredet chaussé fra 1869.

6.3.6 Kulturmiljø 6 Mongemoen



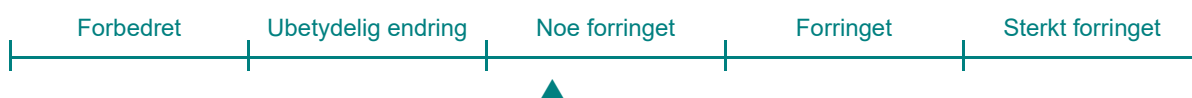
Figur 95 Verdikart som viser stor verdi med planavgrensning (sort stiplet linje) og inntegnet tiltak. Rød stiplet linje viser anleggsgrensen.

Etter høybrekket legges veien igjen på dagens vei, med breddeutvidelse mot fjellsiden. Ny bredde på veien tar utgangspunkt i dagens vegrekkverk mot jernbanen. Det legges til rette for fanggrøft på denne strekningen siden det ikke vil være mulig å rassikre Mongeura II. Etter Mongeurene og fram mot Mongeelva ligger veilinja stort sett i dagens trasé, med breddeutvidelse inn mot dalsiden frem til kontrakurvene mellom Hjellhølen og Mongeelva. Her legges veien i en gjennomgående kurve, over den store gropa mellom veien og jernbanen. Opprinnelig veifar E136 som blir til overs vil bli tilbakeført til natur.

I området nord for veien, mellom Mongeelva og elvesletta er det satt av et areal til permanent masselager. Det legges til grunn å videreføre dagens elveslette mot Mongeelva, med buffer mot elva og det historiske veifaret. Flaten reetableres som grasmark eller skog. Tiltaket berører ikke registrerte kulturminner direkte, men vil gi nærføring og visuell påvirkning pga økt høyde på terrenget rundt kulturminnelokalitetene (ikke fredet krigsminnelokalitet ID 262848, statlig listeført kjerrevei ID 248974 og den forskriftsfredet Romsdalsvegen 249779).

Ny veilinja vil medføre både en skjæring i terrenget inn mot Mongemoen og en større fylling mot jernbanen i sør. Særlig fanggrøfta, men også anleggssonen, vil gi direkte konflikt med den søndre enden av en statlig listeført kjerreveg fra 1700-tallet (ID 248874). Nærføringen til kulturminnelokaliteter vil kreve sikringstiltak i anleggsfasen og tilbakeføring eller utbedring av terrenget etter avsluttet anleggsarbeid. Gjenværende veifar etter den forskriftsfredete chausséen (ID 128894) mellom jernbanen og elva vil ikke bli berørt og forutsettes blir bevart uendret.

Påvirkning settes til noe forringet i nedre del av skalaen.



Ut fra at verdien er vurdert som stor og påvirkning er vurdert til noe forringet, vil konsekvensgraden være **noe negativ konsekvens (-)** for kulturmiljø 6. Begrunnes i direkte konflikt og nærføring med statlig listefør kjerreveg og nærføring til krigsminnelokalitet.

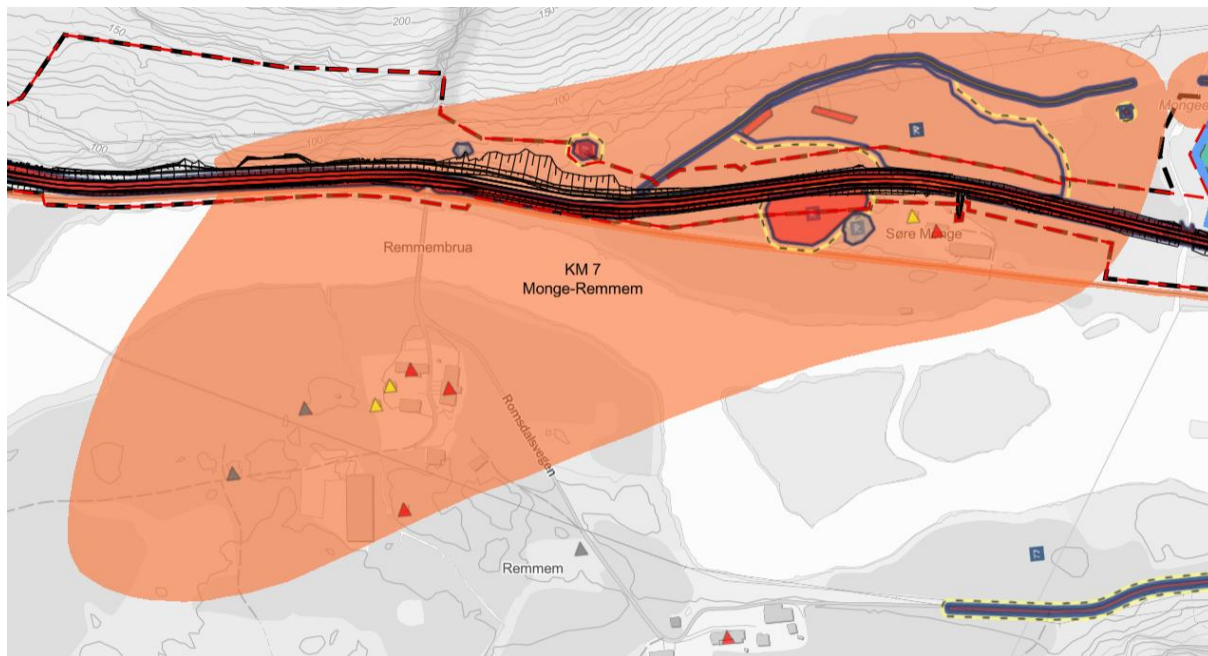


Figur 96 Visualisering av tiltaket gjennom område 7.1 og 7.2. Kilde: Trimble Connect.

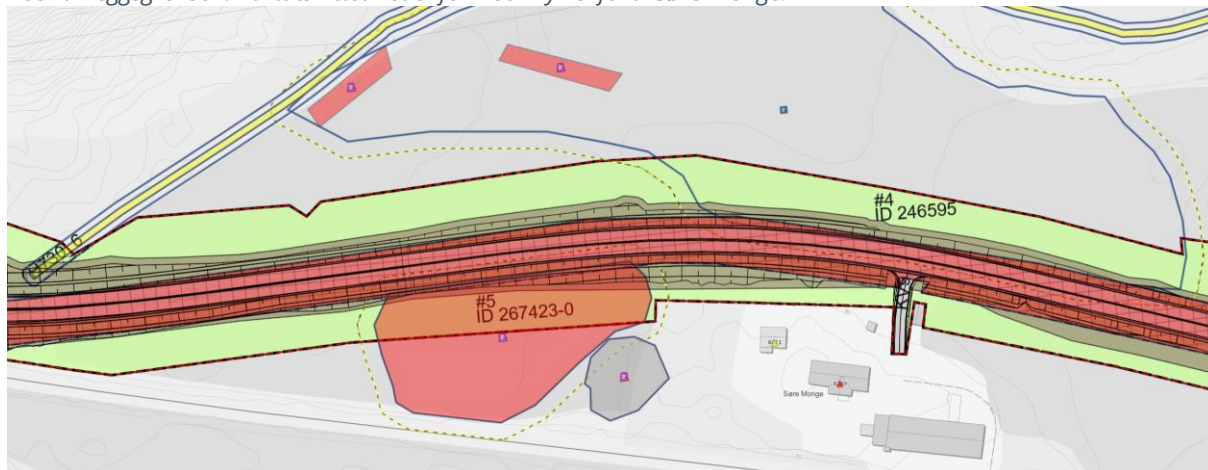


Figur 97 Visualisering av fredet og ny veistrekning. Kilde: ViaNov.a

6.3.7 Kulturmiljø 7 Monge-Remmem



Figur 98 Verdikart som viser stor verdi med planavgrensning (sort stiplet linje) og inntegnet tiltak. Rød stiplet linje viser anleggsgrensen. Kartutsnittet nedenfor viser ny vei forbi Søre-Monge.



Videre mot Søre Monge ligger veien i dagens trasé med utvidelse til begge sider for å treffe Mongebrua. For å oppnå krav til 200-årsflom ved Mongeelva må veien heves noe vest for Mongeelva, og det vil bli etablert ny stikkrenne. Dette gir mulighet for at veien kan ligge omtrent på dagens nivå over brua. Forbi Søre Monge ligger veien i dagens trasé, og veien utvides mot fjellsiden.

Tiltaket vil gi en ubetydelig påvirkning på Søre-Monge, men vil innebære direkte konflikt med den vestre enden av en drøye 1,2 km lang sammenhengende statlig listeført kjerreveg fra 1700-tallet (ID 248874) som starter ved Mongemoen. I tillegg vil to lokaliteter med dyrkingsspor (ID 246595-1 og 267423) blir direkte berørt. Begge lokalitetene er automatisk fredet. Anleggssonen vil gi større arealbeslag og konflikt enn selve tiltaket.



Figur 99: Dronefoto og visualisering over jordene ved Søre Monge. Kilde: Grindaker/ Trimble Connect.

Mot Mongehamran utbedres veien ved å rette ut kurver og legge veilinen lenger inn mot ura/fjellsiden, for å kunne gi bedre plass for adkomst til Remmem bru og Remmem. Det vil bli etablert lengre busslommer og en stopplomme ved avkjøringen til Remmem.

Forbi Mongehamran utvides dagens vei fra veikant mot jernbanen og inn mot fjellsiden. Det etableres fanggrøft som vil være bredere enn vanlig veigrøft. Nord for den største fjellskjæringen på 30 meters høyde legges veilinen noe bort fra fjellsiden, for å redusere omfanget på fjellskjæringen. Den andre fjellskjæringen nærmest Søre-Monge består av løsmasser, og vil bli etablert med en høyde på ca 10 meter. Den automatisk fredete Vognhelleren (ID 89215) like over løsmasseskråningen, vil bli liggende helt i kanten av anleggsbeltet som ligger delvis rundt lokalitetens sikringssone. Vognhelleren vil være svært utsatt i anleggsfasen, særlig på grunn av løsmassene, og sikring vil være nødvendig for å bevare den. Den utgravde Smiehelleren (ID 89073) vil også bli berørt av den nye skjæringen. Selv om den er utgravd, kan den fortsatt inneholde spor etter aktivitet i dypere jordmasser.

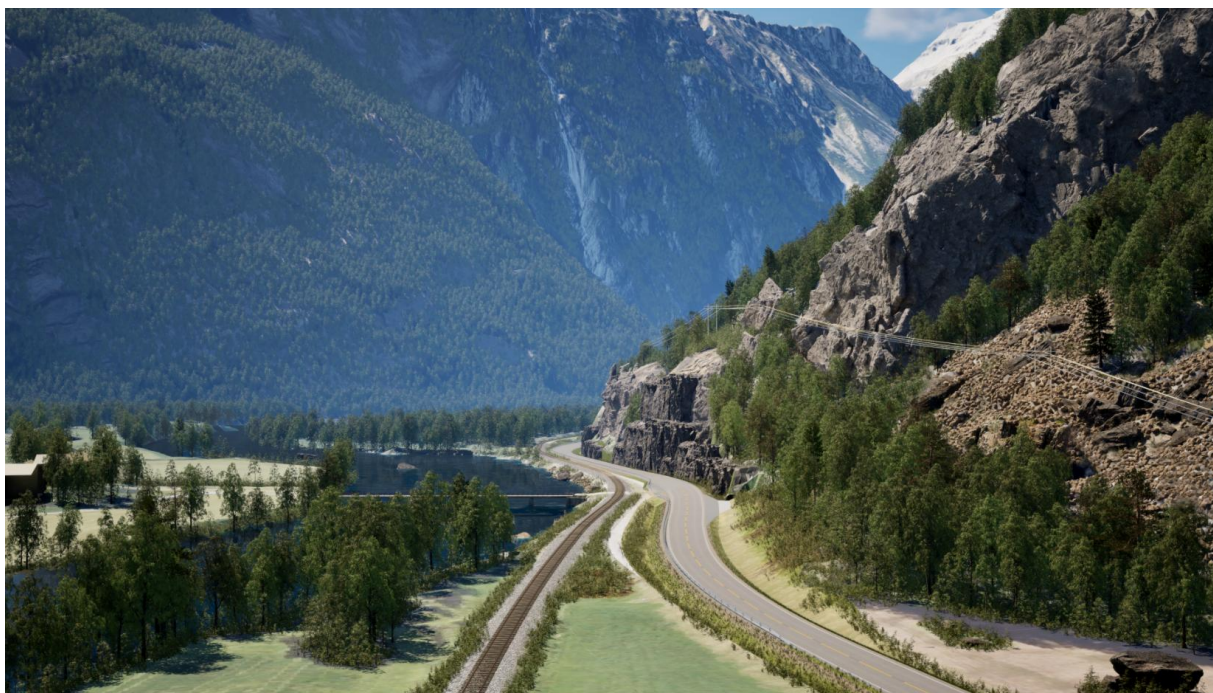
Gårdstunet Remmem med våningshuset (SEFRAK 1539-0006-056) på den andre siden av elva, vil bli noe visuelt påvirket gjennom fjernvirkning av den høye skjæringen.



Figur 100 Det kulturhistoriske landskapet ved Søre Monge gård sett mot øst. Foto: Grindaker.



Figur 101 Remmem gård og Remmem bru sett mot vest. Foto: Grindaker.



Figur 102 Illustrasjon av ny vei forbi Mongehamran. Remmem gård og Remmem bru sett mot vest. Kilde: ViaNova.

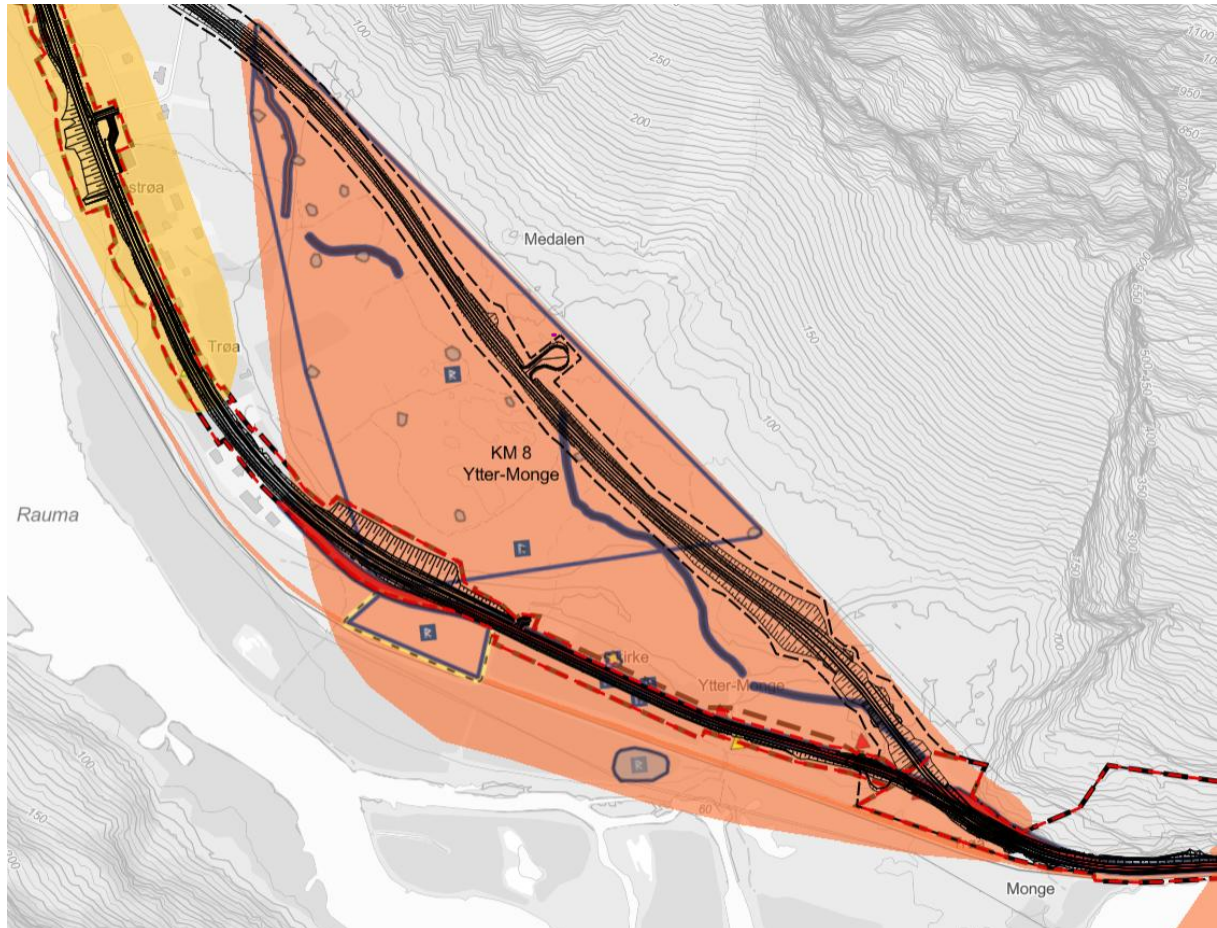
Påvirkning settes til forringet.



Ut fra at verdien er vurdert som stor og påvirkning er vurdert til forringet, vil konsekvensgraden være **stor negativ konsekvens** (---) for kulturmiljø 7. Begrunnes i at tiltaket vil medføre direkte konflikt med to automatisk fredete kulturminnelokaliteter og et statlig listeført veifar samt nærføring til Vognhelleren med usikkerhet knyttet til løsmasseskråning.

6.3.8 Kulturmiljø 8 Ytter-Monge

Fra Mongehamran til Marstein er det utredet to alternativer.



Figur 103 Verdikart som viser stor verdi med planavgrensning (sort stiplet linje) og inntegnet tiltak, både alternativ 1 (langs dagens vei) og 2 (ny trasé). Rød stiplet linje viser anleggsgrensen. Kartutsnittet under viser veiens justeringer forbi Kors kirke og gravfeltet på Alnestrøen.



Alternativ 1: Ny vei i dagens trasé

Fra Trøa følger igjen veien dagens trasé, og utvidelse av veien skjer mot jernbanen.

Tiltaket vil innebære at småbruket Trøa med bolighus, datert andre kvartal av 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-055), må innløses og rives. Våningshuset på Ytter-Monge fra 1700-tallet (SEFRAK 1539-0006-052) vil også bli direkte berørt av tiltaket da det blir liggende innenfor anleggssonen. Det er knyttet usikkerhet til om våningshuset kan flyttes innenfor nærområdet, eller må rives.

Ved Kors nye kirkested trekkes veien sørover for å få større avstand til milesteinen, slåttemarka og kirkegårdsmurene ved Kors kirke. Tiltaket og anleggssonen vil ikke berøre Kors kirkested direkte. Tiltaket vil fortsatt medføre nærføring til kirkestedet og derav støy og støv, som i stor grad vil påvirke de kirkelige handlingene ute og inne - særlig i anleggsfasen, men også i driftsfasen.



Figur 104 Visualisering av tiltaket vest for Kors kirke, der ny skjæring medfører en bratt skråning og en mer åpen situasjon mellom kirken og Marstein sentrum. Kilde: ViaNova.

Vest for Kors kirke legges veien lenger inn i terrenget mot moreneryggen/elvesletta for å avgrense konflikt med automatisk fredet gravfelt sør for veien. Den delen av dagens vei som blir liggende igjen overføres til landbruksformål (privat). Ny gang- og sykkelvei etableres fra Kors kirke på østsiden av dagens E136. Den store skjæringen vil gi direkte konflikt med en større del av krigsminnelokaliteten på Alnestrøen (ID 267973), der tre dype søkk etter tysk garasjer i kanten av Kongevegen mot nord vil bli ødelagt. Lokaliteten er ikke fredet. Et eldre, ikke registrert veifar i samme område vil også bli direkte berørt. En gravhaug (ID 113989) innenfor krigsminnefeltet vil ikke bli påvirket direkte.

På motsatt side av veien vil tiltaket berøre og gi direkte konflikt med en mindre del av gravfeltet ved Alnestrøen (ID 57231). Lokalitetens sikringssone på samme sted er allerede berørt av dagens vei. Anleggssonen ligger i kant med den nye veigrøften. På grunn av terrengforskjellen mellom vei

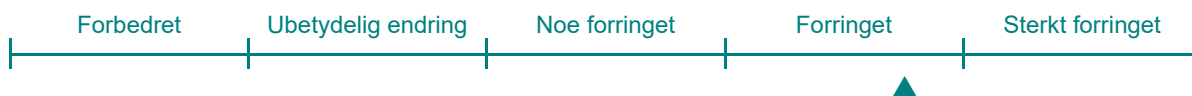
og gravfelt er det foreløpig usikkert i hvor stor grad gravfeltet vil bli påvirket av tiltaket i anleggsfasen, selv med sikring.

En mindre del av den statlige listeførte kjerreveien ved Ytter-Monge (ID 248974) vil bli direkte berørt av det foreslåtte anleggs-/riggområdet nordvest for Trøa.



Figur 105: Veien ligger tett på Kors kirke også i dag, og vil få en liten forbedring når veien trekkes litt unna kirkegårdsmuren. Kilde: Grindaker/Trimble Connect.

Påvirkning settes til forringet i øvre del av skalaen.



Ut fra at verdien er vurdert som stor og påvirkning er vurdert til forringet, vil konsekvensgraden være **stor negativ konsekvens** (---) for kulturmiljø 8. Begrunnes i direkte konflikt med deler av et automatisk fredet gravfelt og en større del av en ikke fredet krigsminnelokalitet samt riving av to SEFRAK-registrerte hus, derav ett 1700-talls hus på Ytter-Monge. Fylling mot gravfeltet og høy løsmasseskjæring vil gi en betydelig negativ visuell virkning for gravfeltet i tillegg til den direkte konflikten.

Både de kulturhistoriske verdiene internt i kulturmiljøet og konfliktnivået anses som svært vesentlig i alternativ 1.



Figur 106 Dronefoto t.v. og visualisering av ny vei med G/S-vei på nordsiden gjennom Marstein t.h. Kilde: Grindaker/ Trimble Connect.

Alternativ 2: Ny vei i ny trasé vest for bebyggelsen på Marstein

Alternativ 2 medfører vei i ny trasé i bakkant av bebyggelsen på Marstein, nærmere fjellsiden. Etter Mongehamran vil veien gå i ny trasé bak Kors kirke og videre inn i skog-/utmarksområdet øst for bebyggelsen på Marstein.

Tiltaket vil innebære at småbruket Trøa med bolighus, datert andre kvartal av 1800-tallet (SEFRAK 1539-0006-055), må innløses og rives. Ved Trøa vil veien også komme i direkte konflikt med store deler av den statlig listeførte kjerreveien gjennom området (ID 248974). Lengre nord vil ny vei komme i direkte konflikt med den andre enden av den statlige kjerreveien og en mindre del av den forskriftsfredete chausseen (ID 128894). Traseen går gjennom den nordøstre delen av den ikke fredete krigsminnelokaliteten på Alnestrøen (ID 267973). Ny veitrasé vil berøre fire av i alt 20 ikke fredete krigsminner her.

Den nye veien vil medføre store terrenginngrep i et relativt uberørt kulturhistorisk landskap. Traséen gjennom skogen vil gi en ubetydelig visuell fjernvirkning for de fleste standpunkt med unntak av fra nord mot sør. Veien vil gi nærføring og visuell påvirkning til både gamle veifar og krigsminnene i området.

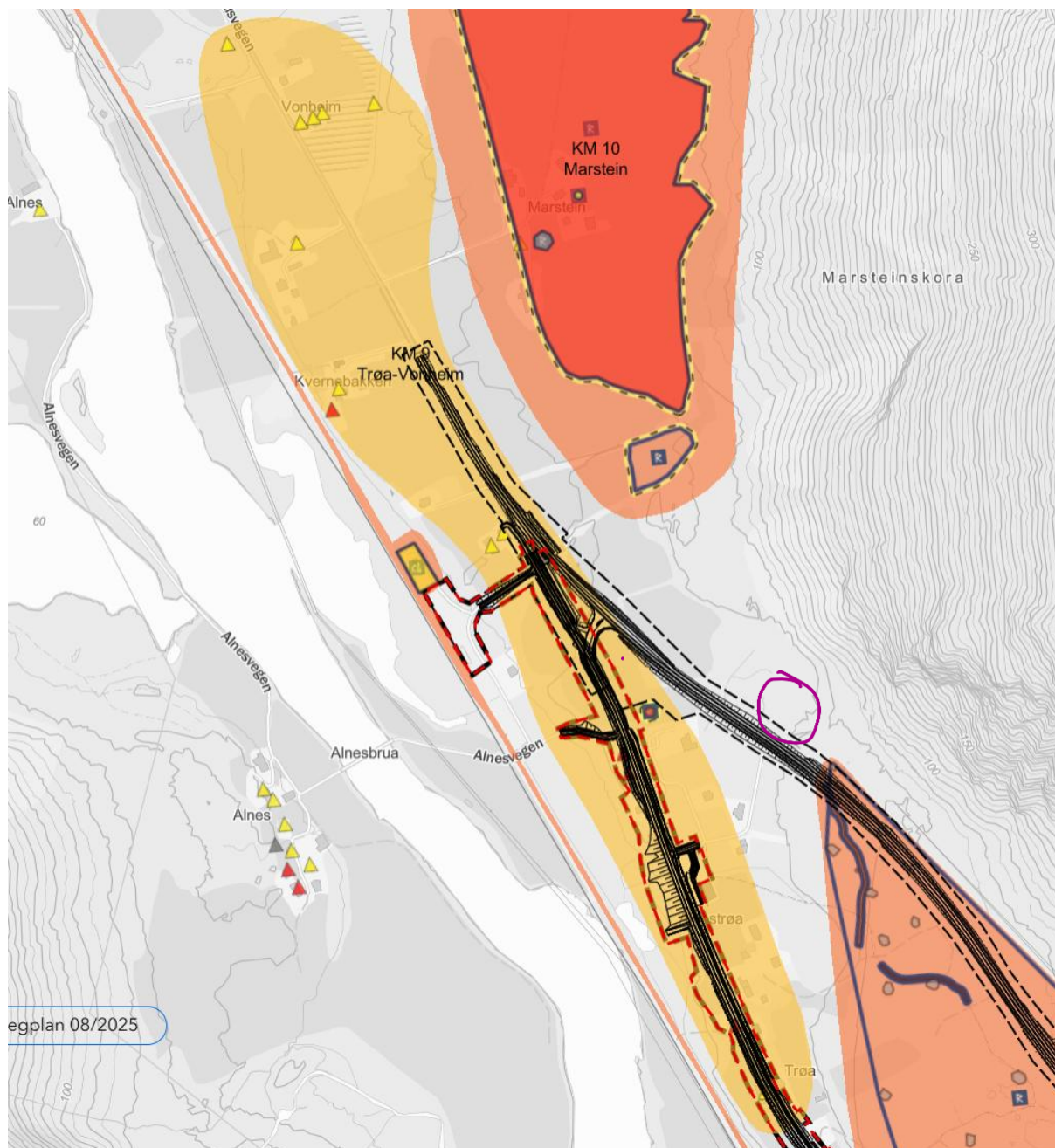
For Kors kirke, gravfeltet Alnestrøen og den eldre bebyggelse langs Romsdalsvegen vil det være en stor positiv forbedring å legge ny vei i en ny trasé for å unngå direkte konflikt og nærføring til kulturminnelokalitetene med høyest verdi innenfor kulturmiljøet.

Påvirkning settes til noe forringet.



Ut fra at verdien er vurdert som stor for hele kulturmiljøet og påvirkning er vurdert til noe forringet, vil konsekvensgraden være **middels negativ konsekvens** (--) for kulturmiljø 8. Begrunnes i at tiltaket vil medføre direkte konflikt med en større del av en statlig listeført vei, og deler av en ikke fredet krigsminnelokalitet.

6.3.9 Kulturmiljø 9 Trøa-Vonheim



Figur 107 Verdikart som viser middels verdi med planavgrensning (sort stiplet linje) og inntegnet tiltak. Rød stiplet linje viser anleggsgrens.

Fra Mongehamran til Marstein er det utredet to alternativer.

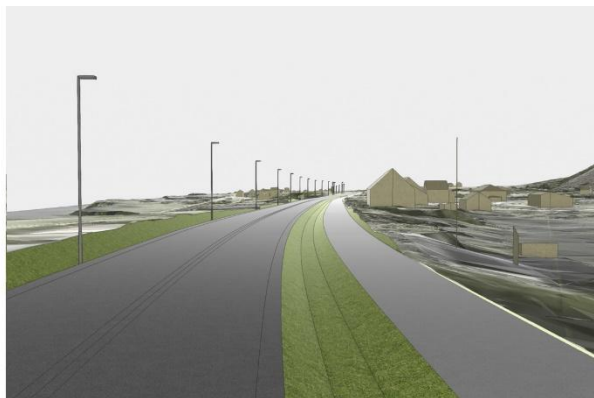
Alternativ 1: Ny vei i dagens trasé

Hovedprinsipp for løsning gjennom Marstein vil være at det bygges ny vei på vestsiden av dagens E136, og at dagens vei benyttes til gang- og sykkelvei. Utvidelse av veianlegget legges i sin helhet på vestsiden av dagens vei. Gang- og sykkelveien vil strekke seg fra Kors kirke til Alnesvegen. Det legges inn busslommer på begge sider av E136 ved Alnesvegen.

Ny vei trekkes mot vest og vil gå delvis parallelt med og i dagens E 136. Det vil bli etablert ny gang- og sykkelveg på østsiden av veien fra Kors kirke frem til Alnesvegen. Tiltaket vil medføre at i alt åtte bolighus og småbruk, særlig på vestsiden av dagens E136, må innløses og trolig rives. Halvparten av disse er SEFRAK-registrert, derav er ett meldepliktig våningshus fra 1700-tallet. De andre fire er oppført før 1960-tallet. Da hovedveien ble flyttet ned der den i dag ligger, ble den lagt i tilknytning til jernbanen og bebyggelsen som den gang lå her. Etterkrigsbebyggelsen ble ofte bygd langs de eksisterende veifarene, også på Marstein. Jernbanen og Marstein stasjon har vært sterkt medvirkende til at Marstein ble en grend eller «sentrumsområde». En del av bolighusene som blir igjen ligger også tett inntil anleggs-sonen, og vil bli påvirket i anleggsperioden. Riving av så mange bolighus og småbruk, vil medføre at først jernbanen og deretter hovedveiens rolle som tettstedsutvikler blir redusert, og en vesentlig del av Marsteins historiske utvikling fra 1900-tallet og fremover i tid vil gå tapt.



Figur 108 Marstein sett mot sørøst. Foto: Grindaker.



Figur 109 Foto og visualisering av ny vei der eneboligene i bildet er innløst. Ny gang/sykkelvei er lagt på nordsiden. Kilde: Grindaker/Trimble Connect.

Påvirkning settes til forringet.



Ut fra at verdien er vurdert som middels (i den øvre del av verdiskalaen) og påvirkning er vurdert til forringet, vil konsekvensgraden være **middels konsekvens** (--) for kulturmiljø 9. Begrunnes i at Marsteins gamle sentrumsdannelse vil gå tapt som følge av riving av mange hus.

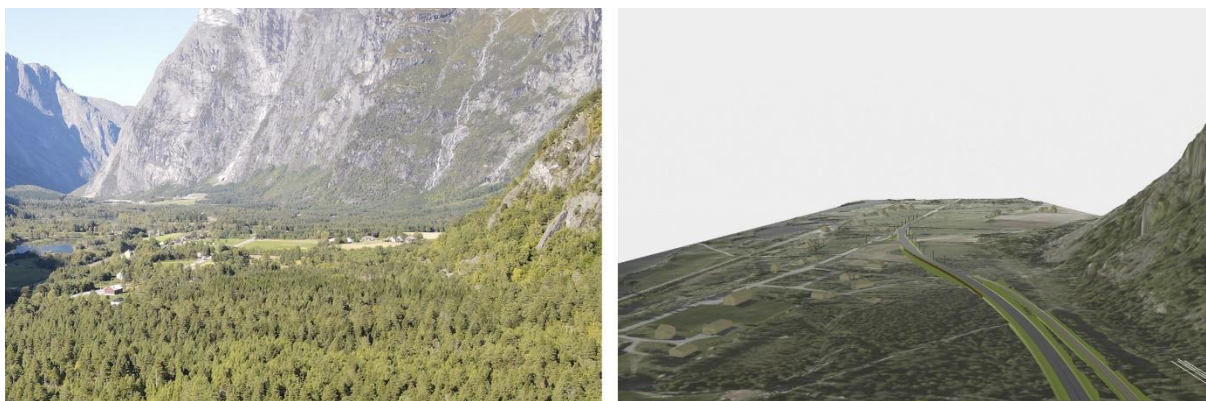
Alternativ 2: Ny vei i ny trasé vest for bebyggelsen på Marstein

Det vil bli etablert en ny kryssløsning ovenfor Marstein stasjon, med ny adkomstvei for småbruket Hølen/Høla gnr. 85/4, oppført slutten av 1800-tallet. Det er foreløpig usikkert om det må etableres en støyskerm foran Hølen. Den nye kryssløsningen vil ta mye areal, og med det gi en negativ visuell virkning for både eiendommen Høla og den kulturhistoriske sammenhengen i området. En eventuell støyskerm vil forsterke virkningen. Hølen vil også bli påvirket av støv og støv, særlig i anleggsfasen.

Alternativ 2 vil kunne gi Marstein sentrum en positiv utvikling om gjennomgangstrafikken forsvinner.



Figur 110 Visualisering av krysset der ny veitrasé møter gamleveien ved Alnestrøa. Veisystemet vil være dominerende i dette området. Kilde: Trimble Connect. Til høyre eiendommen Hølen. Foto: Asplan Viak.



Figur 111 Visualisering av tiltaket gjennom skogen der E136 og parallell driftsvei vil skape et tydelig brudd. Synligheten vil være begrenset. Kilde: Grindaker/Trimble Connect



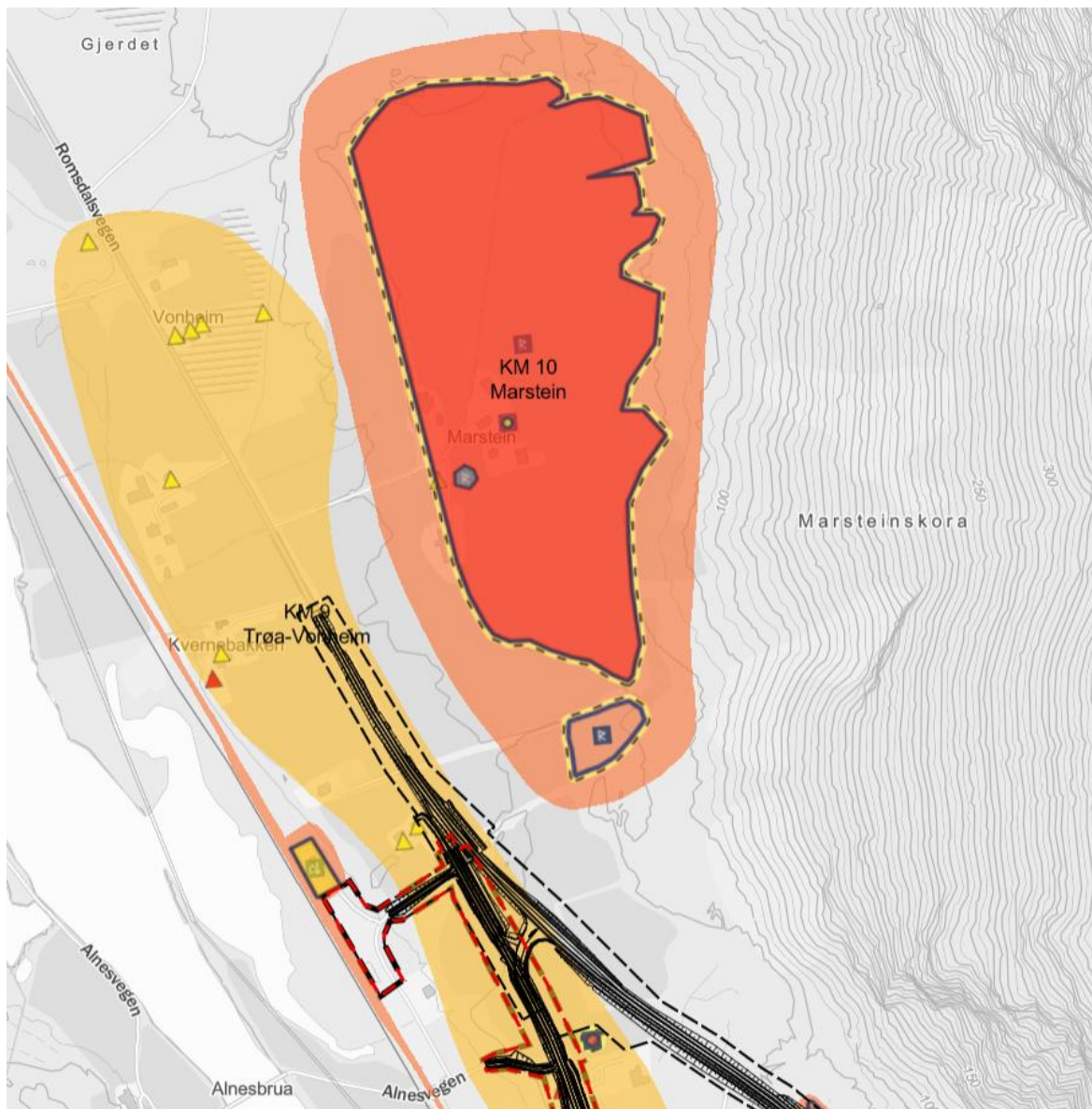
Figur 112: Foto og visualisering av ny vei der eneboligene på sørsiden må innløses. Kilde: Grindaker/Trimble Connect

Påvirkning vurderes til noe forringet i nedre del av verdiskalaen.



Ut fra at verdien er vurdert som middels (i den øvre del av verdiskalaen) og påvirkning er vurdert til noe forringet, vil konsekvensgraden være **noe konsekvens** (-) for kulturmiljø 9. Begrunnes i at tiltaket kun vil påvirke kulturmiljøet visuelt. Alternativ 2 har en positive påvirkning for Marstein gamle sentrumsdannelse og kulturmiljøet som helhet.

6.3.10 Kulturmiljø 10 Marstein



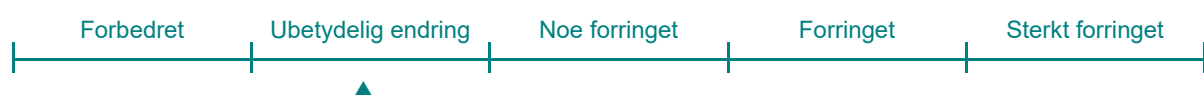
Figur 113 Verdikart som viser stor verdi med planavgrensning (sort stiplet linje) og inntegnet tiltak. Rød stiplet linje viser anleggsgrensen.

Fra Mongehamran til Marstein er det utredet to alternativer. Kulturmiljø10 Marstein ligger i noe avstand fra begge alternativene.

Alternativ 1: Ny vei i dagens trasé

Alternativ 1 vil ikke påvirke kulturmiljø 10 mer enn dagens E136 gjør.

Påvirkning vurderes til ubetydelig endring.

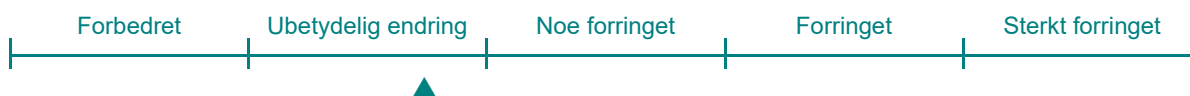


Ut fra at verdien er vurdert som stor og påvirkning er vurdert til ubetydelig endring, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens** (0) for kulturmiljø 10. Begrunnes i at tiltaket ikke vil bli mer påvirket enn i dagens situasjon.

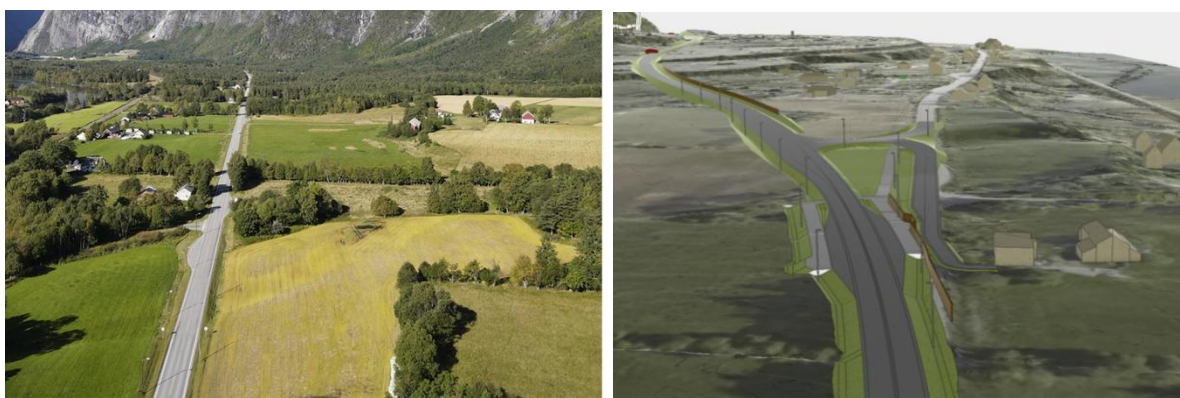
Alternativ 2: Ny vei i ny trasé vest for bebyggelsen på Marstein

Alternativ 2 vil gi noe større visuell nærvirkning, og derav noe mer støypåvirkning.

Påvirkning vurderes til ubetydelig endring.

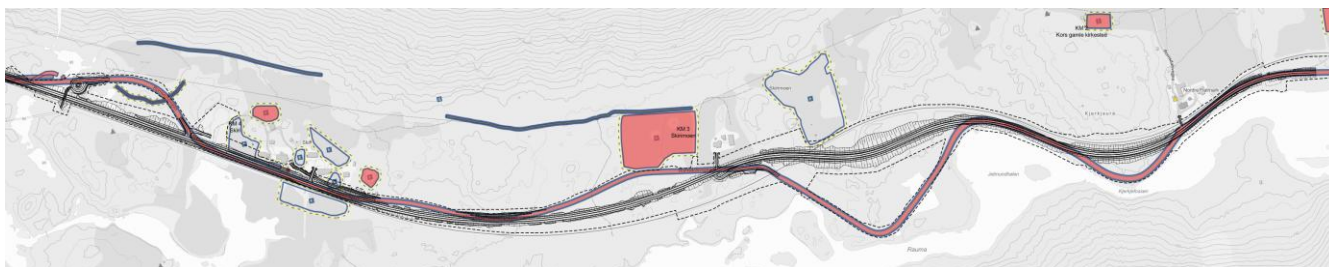


Ut fra at verdien er vurdert som stor og påvirkning er vurdert til ubetydelig endring, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens** (0) for kulturmiljø 10. Begrunnes i at tiltaket kun vil påvirke kulturmiljøet visuelt. Kulturmiljøet vil i liten grad bli mer påvirket enn i dagens situasjon.

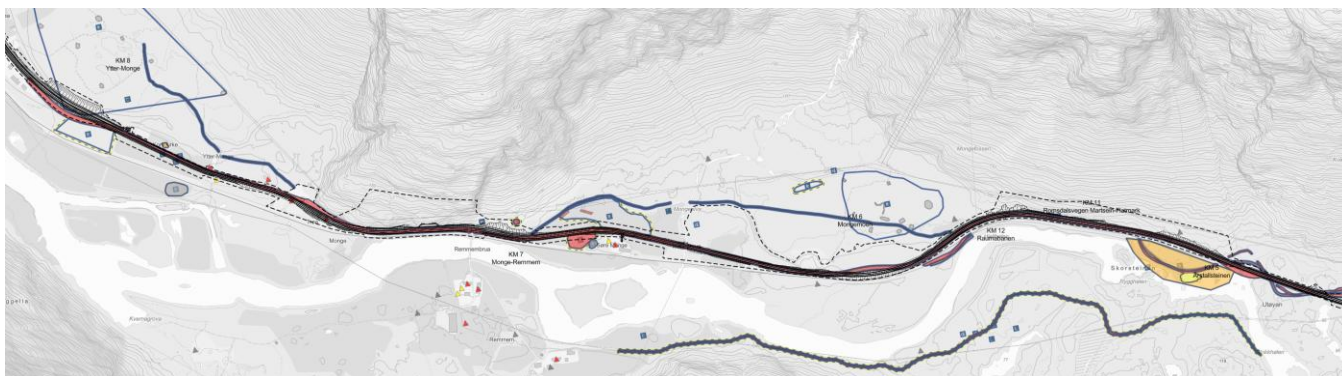


Figur 114 Dronefoto og visualisering av krysset der ny vei møter gamleveien ved Alnestrøa. Kilde: Grindaker/Trimble Connect.

6.3.11 Kulturmiljø 11 Romsdalsvegen



Figur 115 Verdikart fra Flatmark til Utøyen, som viser stor verdi med planavgrensning (sort stiplet linje) og inntegnet tiltak. Rød stiplet linje viser anleggsgrensen. Øverst viser den delen av veien som er avfredet, og nederst den fredete delen fra Utøyen til Trøa.



Veistrekningen innenfor planområdet deles i to strekninger ut fra ulike vernestatus:

- Den østlige delen utgjør den tidligere fredete strekningen mellom Flatmark og Skiri/Utøyen, som nå er avfredet, men fortsatt er uendret og derfor har stor verneverdi.
- Den vestlige delen mellom Utøyen og Trøa/Marstein er forskriftsfredet etter vedtak 17.11.2022. Fredningen omfatter hele vegkonstruksjonen med over- og underbygning inklusiv terrenginngrep, samt skråninger, skjæringer, fyllinger, murer, grøfter, stikkrenner. I fredningsvedtaket inngår en dispensasjon der det står: *På Romsdalsvegen Marstein-Skiri tillates det oppgradering av veien i gjeldende trasé (jf. kap 6.2.11).* Forskriftsfredningen av veien starter ved Utøyen/Hjellhølan og stopper ved småbruket Alnestrøen (Romsdalsvegen 8457).

For å ivareta Vegdirektoratets krav til minimum åtte meter veibredde knyttet til trafiksikkerhet og flomutfordringer, må det bygges en ny veikonstruksjon. Breddeutvidelsen skal fortrinnsvis tas på en side, der valg av side varierer med terrenget. For å etterkomme krav til sikring for flom og skred vil veien ligge høyere og mer inn i terrenget enn i dag. Dette vil medføre en høyere og bredere vei, større areal til grøfter, nye skråningsutslag og fjellskjæringer.

Alternativ 1: Ny vei i dagens trasé

Del 1 Flatmark-Utøyen samt Marstein - verneverdig vei: Dagens veitrasé følges frem til *Nordre Flatmark*, med utvidelse på begge sider. Fra *Nordre Flatmark* vil eksisterende veisløyfe ved Kjerkjefossen bli liggende igjen når ny vei legges parallelt med jernbanen gjennom Kjerkjeura. Denne vil bli nedskalert til naturområde med mulig sti/turvei. Den største veisløyfen mellom Jetmundhølen og Skirimoen vil bli nedskalert til en privat grusvei med veibredde på fire meter. Alt av trafikkutstyr vil bli fjernet. Veien vil være tilgjengelig fra undergangen ved Skirimoen, via ny

adkomstvei fra ny E136, hvor det tilrettelegges for parkering. Mellom Skirimoen og Skiri rettes veien opp, og to mindre deler av dagens vei vil bli nedskalert og inngå som deler i en ny lokal driftsvei. Forbi Skiri trekkes veien nærmere tunene. Videre blir veien lagt i en rettere trasé parallelt med jernbanen. Dagens veikurve vil bli liggende igjen som i dag, men med ny avkjørsel.

Gjennom *Marstein* bygges ny vei på vestsiden av dagens E136, og dagens vei benyttes til gang- og sykkelvei. Utvidelse av veianlegget legges dermed i sin helhet på vestsiden av dagens vei. Gang- og sykkelveien vil strekke seg fra Kors kirke til Alnesvegen. I prinsippet blir veikonstruksjonen ny på hele strekningen fra Trøa til Nedre Marstein.



Figur 116 Rektangelkart fra 1873 som viser romsdalsvegens løp mellom Flatmark og Marstein. Kilde: Statens kartverk.

Selv om større deler av ny trasé legges i samme trasé som dagens vei, vil tiltaket innebære at store deler av dagens avfredete veitrasé vil bli endret gjennom at krav til sikkerhet medfører at det må bygges en ny veikonstruksjon med endret oppbygging, kurvatur, større grøfter og nye skråningsutslag. Veggen bygges opp i varierende omfang. Også noen kurvaturer blir rettet opp. Det vil bli et lite omfang av høydeendringer i det kulturhistoriske landskapet, som vil bidra til å bryte opp kulturmiljøene i større grad, og vil skape noe større barrierer enn i dag. Dagens vei utgjør også en barriere i landskapet gjennom stor trafikkmengde, og kulturmiljøene er påvirket av trafikken som innebærer stor støy og støvpåvirkning. Tiltaket vil bidra til å øke dagens belastning gjennom tilrettelegging for fremtidig økt trafikkmengde gjennom mange kulturmiljø med lav tålegrense for nye tiltak.

Det nasjonale kulturlandskapet (KULA K552) i Romsdalen er sårbart for endringer som kan medføre at viktige verdier går tapt. En ny europavei med nødvendige krav til standard vil i så måte utgjøre et dominerende inngrep i det kulturhistoriske landskapet. Landskapsrommet mellom elva og bebyggelsen er i tillegg relativt trangt i den øvre delen, og de fleste av kulturminnene som automatisk fredete bosetningsspor og gravminner, infrastruktur og eldre, stående bebyggelse ligger i tilknytning til, og nært, elva. Det vil derfor være vanskelig å etablere en ny vei med økt bredde uten at de kulturhistoriske verdiene berøres både direkte og visuelt.

I det store og hele vil tiltaket bli en ny vei som erstatter eksisterende, tidligere fredet vei. Omfanget av gjenbruk av eksisterende vei er for lite til at det kan vurderes som vern. Siden avfredningen har det ikke vært gjennomført endringer av veien, og strekningen fremstår i dag

som et godt bevart eksempel på tidlig riksvei. Dette til tross for at vegen tidligere har vært utbedret i flere omganger for å tilpasses nye krav og større kjøretøy. Det er positivt at mindre gjenstående deler av dagens vei blir bevart eller gjenbrukes som kulturhistoriske veifar, men det er i et for lite omfang sammenstilt med hele strekningen. Det er spesielt verdifullt at tre større veikurvene på denne strekningen bevares som lesbare spor for ettertiden.



Figur 117 Deler av Marstein sentrum fra nord mot sør.

Del 2 Utøyan-Trøa - fredet vei med veiminner: Forskriftsfredningen av veien starter rundt 3230 meter øst for Utøyan, og ender ved småbruket Alnestrøen (Romsdalsvegen 8457).

Den forskriftsfredete Romsdalsvegen fra 1923 (ID 2497792-1) vil bli direkte berørt i hele sin utstrekning. På Utøyan vil veien bli utvidet mot fjellsiden. Fra Utøyan rettes høydebrekket ut over en strekning på ca 250 meter. Etter høybrekket legges ny vei i samme trasé som eksisterende vei, med breddeutvidelse mot fjellsiden hvor det legges til rette for fanggrøft siden det ikke er mulig å rassikre Mongeura II. Som følge av utretting av veien sør ved Mongemoen vil det bli liggende igjen en liten del av den eksisterende veien sør for jernbanen, som skal ivaretas for å vise den fredete veilinja.

Etter Mongeurene og fram mot Mongeelva ligger veilinja stort sett i dagens trasé, med breddeutvidelse inn mot dalsiden frem til kontrakurvene mellom Hjelldalen og Mongeelva. Her legges veien i en gjennomgående kurve, over den store gropa mellom veien og jernbanen. Mot Mongeelva breddeutvides veien til begge sider for å treffe sentrisk på brua. Forbi Søre Monge vil veien ligge i dagens trasé og breddeutvides på motsatt side av gårdstunet. Langs Mongehamran vil veien gå i stor skjæring, med skjæringshøyde opp mot 30 meter. Veien rettes ut og legges lenger inn mot ura/fjellsiden for å kunne gi bedre plass for adkomst til Rømmem bru og Rømmem.

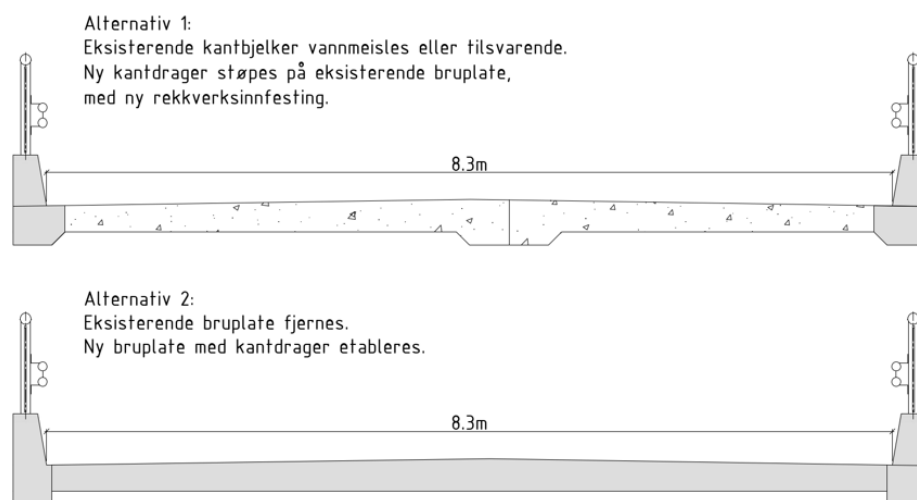
Forbi Kors kirke trekkes veilinja mot jernbanen. Veien sideforskyves ca. en halv veibredde for å få større avstand til kirkegårdsmurene ved Kors kirke. Videre inn mot Trøan rettes kurvene ut, og veien legges lenger inn i terrenget for å unngå gravrøysene sør for Alnestrøa. Den delen av dagens vei som blir liggende igjen overføres til landbruksformål (privat).

Tiltaket vil innebære at det ut fra krav om økt veibredde må etableres en ny vei med endring av veikonstruksjonen, fallretning, stigning, kurvatur og grøfter/sideterreng. Endringene er så store at de ikke kan defineres som oppgradering av eksisterende vei. Det medfører at den veitekniske oppbyggingen som inngår i fredningsformålet, som et eksempel på en tidlig riksvei med bruksfase over en tid og endringer tilpasset nye behov der fredningen skal sikre og bevare veiens karakter og opplevelsen av veien i landskapet, vil gå tapt. Det er positivt at de to gjenværende og uberørte veirestene blir bevart, men de er små i den store sammenhengen.

Fredete veielementer langs E136:

Milestein (ID 2497792-1): Veien sideforskyves ca. en halv veibredde for å få større avstand til milesteinen ved Kors kirke. Milesteinens plassering vil stå lenger unna veien og vil bli mindre påvirket enn den er i dag.

Mongebrua (ID 2497792-2): Dagens krav til bru/konstruksjon må ivaretas, og ny løsning innebærer å fjerne eksisterende bruplate. Ny bruplate med kantdrager etableres sammen med ny veikant og nytt rekkverk. Murer og landkar på brua beholdes. Veien legges om i anleggsfasen. Løsningen gjør at veien kan ligge på dagens nivå. Det er foreløpig usikkert om det er mulig å ivareta fredningsvedtaket med de foreslåtte tiltakene. Fredningsvedtaket omfatter hele brukonstruksjonen med landkar, sidemurer og linjeføring som del av vegen. Fredningen omfatter også bruas plassering i landskapet med tilpasninger til terrenget.



Figur 123 Alternative løsninger for Mongebrua.

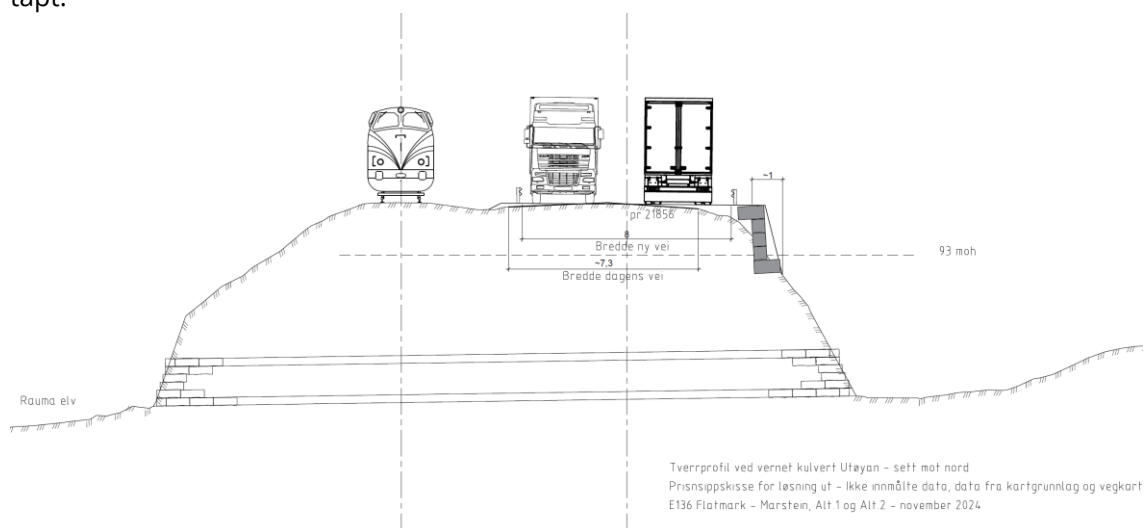
Kulvert (ID 2497792-3): Det er vist en løsning for veibredde på 8 meter, hvor en mur bygges over den fredete kulvert på Utøyan for å unngå å fylle masse i bekken. Muren trekkes ca. en meter inn fra fronten på dagens kulvert. Løsningen, vist med 8 meter veibredde, vil gjøre det mulig å bevare kulverten.

Samlet sett vil tiltaket gi direkte konflikt med det forskriftsfredete veiminnet gjennom inngrep og tap. Også den avfredete veistrekningen vil bli sterkt berørt. Endringene er så omfattende at de ikke kan defineres som oppgradering. Også tiltak på Mongebrua vil være i konflikt med fredningsvedtaket. Det er positivt at milesteinen og kulverten kan bevares.

Påvirkning vurderes til sterkt forringet.



Ut fra at verdien er vurdert som svært stor og påvirkning er vurdert til sterkt forringet, vil konsekvensgraden være **svært stor negativ konsekvens** (----) for kulturmiljø 11. Begrunnes i at et forskriftsfredet kulturmiljø innenfor kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA) vil gå tapt.

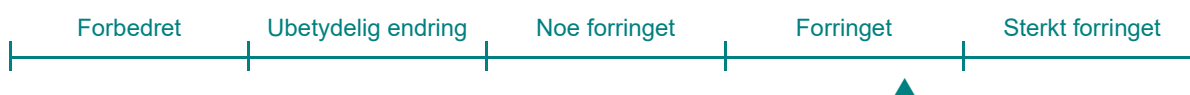


Figur 119 Snitt som viser ny vei ved den fredete kulverten ved Utøyen. Vist for 8 meter veibredde.

Alternativ 2: Ny vei i ny trasé vest for bebyggelsen på Marstein

Alternativ 2 vil være lik alternativ 1 frem til Trøa. Den nye veien vil medføre store terrenginngrep i et relativt uberørt kulturhistorisk landskap. Traséen gjennom skogen vil gi en ubetydelig visuell fjernvirkning for de fleste standpunkt med unntak av fra nord mot sør. Ny vei vil gi direkte konflikt med og nærføring til både veifar og krigsminnene i området (kulturmiljø 8). Verdiene som berøres her har lavere verdi og mindre betydning enn verdiene langs Romsdalsveien. Ved å legge ny vei i en ny trasé vil det være mulig å bevare en knapp kilometer av den fredete veien i dagens situasjon, der bygninger og tettstedspreget blir bevart, gjennomgangstrafikken blir redusert, og dagens situasjon med gravfelt og kirkested blir opprettholdt.

Påvirkning vurderes til forringet i øvre del av skalaen.



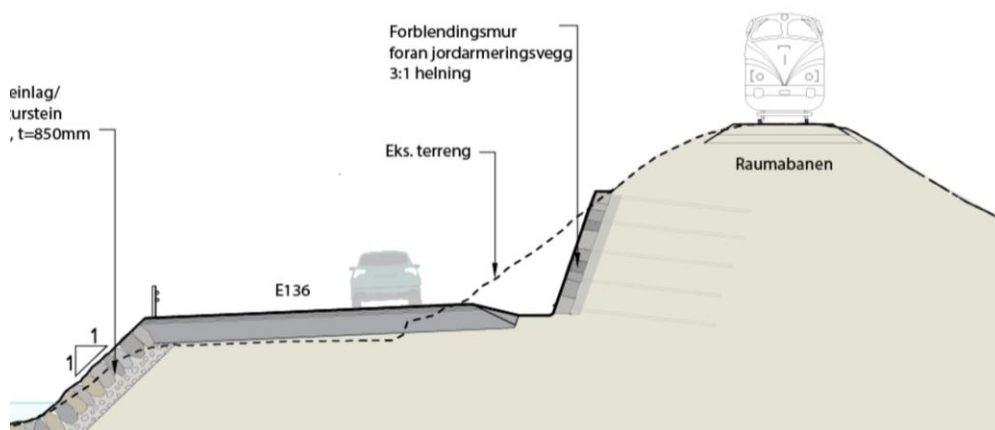
Ut fra at verdien er vurdert som svært stor og påvirkning er vurdert til forringet, vil konsekvensgraden være **stor negativ konsekvens** (---) for kulturmiljø 11. Begrunnes i at fortsatt vil det aller meste av den fredete veistrekningen bli sterkt berørt av tiltaket, men i alternativ 2 kan en knapp kilometer sammenhengende del av den nordligste delen av den forskriftsfredete Romsdalsveien bli bevart uendret fra fredningsvedtaket.

6.3.12 Kulturmiljø 12 Raumabanen



Figur 120 Verdikart med tiltaket inntegnet. På forrige side: Utsnitt som viser jernbanelinja nærmest Marstein stasjon. Øverst denne siden: Ny jernbanebru ved Skirimoen.

Raumabanen berøres i mindre grad av tiltaket. Den opprinnelige jernbaneundergangen ved Skirimoen blir bevart. En mindre del av banekonstruksjonen fjernes og erstattes med ny bru. Ved Kjerkjeura endres også en mindre del av banekonstruksjonen (skjæring inn i fyllingen med jordnagling) for å kunne trekke veien nærmere og inn i jernbanefyllingen.



Figur 121 Ny skjæring i jernbanefyllingen med forblendingsmur foran jordarmeringsvegg.

Tiltaket vil medføre direkte inngrep i jernbanefyllingen, men vil ikke bli særlig omfattende. Dersom skjæringen kan gis en tradisjonell utforming ved å forblendes med samme type rødbrun, skåren stein som jernbanefyllingene originalt hadde i bratte skråninger, vil den ikke bli så altfor markant. Det er også fylt opp inn mot jernbanekonstruksjonen flere steder, noe som vil endre den visuelle opplevelsen av jernbanelinjens tekniske oppbygging, som i sin tid var et storverk i norsk ingeniørkunst.

Marstein stasjon ligger i avstand til utredningsområdet, og berøres ikke av tiltaket, kun i anleggsperioden da parkeringsplassen tett inn på stasjonsbygningen skal benyttes til riggplass.

Tiltaket påvirker samlet sett i liten grad jernbanens formgiving eller videre bruk av kulturmiljøet.

Påvirkning vurderes til ubetydelig endring i øvre del av skalaen.



Ut fra at verdien er vurdert som stor (i nedre del av verdiskalaen) og påvirkning er vurdert til ubetydelig, vil konsekvensgraden være **ubetydelig konsekvens** (0) for kulturmiljø 12. Begrunnes i delstrekninger med nærføring til jernbanekonstruksjonen.

7 Samlet konsekvensvurdering kulturmiljø

7.1 Samlet påvirkning og konsekvens

Tabell 3 Samlet vurdering av konsekvens i utredningsområdet

		Påvirkning og konsekvens				
Delområder kulturmiljø	Verdi	Alt. 0	Alternativ 1		Alternativ 2	
			Påvirkning	Konsekvensgrad	Påvirkning	Konsekvensgrad
KM 1 Flatmark	Stor	0	Noe forringet	Noe negativ konsekvens (-)	Forringet	Noe negativ konsekvens (-)
KM 2 Kors gamle kirkested	Svært stor	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
KM 3 Skirimoen	Stor	0	Noe forringet	Middels negativ konsekvens (--)	Noe forringet	Middels negativ konsekvens (--)
KM 4 Skiri	Stor	0	Forringet	Stor negativ konsekvens (---)	Forringet	Stor negativ konsekvens (---)
KM 5 Årshallsteinen	Stor	0	Noe forringet	Middels negativ konsekvens (--)	Noe forringet	Middels negativ konsekvens (--)
KM 6 Mongemoen	Stor	0	Noe forringet	Noe negativ konsekvens (-)	Noe forringet	Noe negativ konsekvens (-)
KM 7 Monge-Remmem	Stor	0	Forringet	Stor negativ konsekvens (---)	Noe forringet	Stor negativ konsekvens (---)
KM 8 Ytter-Monge	Stor	0	Forringet	Stor negativ konsekvens (---)	Noe forringet	Middels negativ konsekvens (--)
KM 9 Trøa - 4Vonheim	Middels	0	Forringet	Middels negativ konsekvens (--)	Noe forringet	Noe konsekvens (-)
KM 10 Marstein	Stor	0	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)	Ubetydelig endring	Ubetydelig konsekvens (0)
KM 11 Romsdalsvegen	Svært stor	0	Sterkt forringet	Svært stor negativ konsekvens (----)	Forringet	Stor negativ konsekvens (---)
KM 12 Raumabanen	Stor	0	Noe forringet	Ubetydelig (0)	Ubetydelig	Ubetydelig (0)
Konsekvensgrad for utredningsområdet		0	Svært stor negativ konsekvens		Stor negativ konsekvens	
Begrunnelse for samlet konsekvensgrad						
Alternativ 1: Utslagsgivende for konsekvensgraden er først og fremst at den forskriftsfredete Romsdalsvegen, lokalisert innenfor et kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA), vil gå tapt. KULA-området har fokus på samferdselshistorie og forhistorisk bosetning. I tillegg vil tiltaket medføre direkte konflikt med, og nærføring til, deler av mange automatisk fredete kulturminnelokaliteter, de eldste datert til førromersk jernalder, flere tidligere generasjoner av fredete og listeført veiminner samt nyere tids kulturminner (gårdstun/bruk, kirke og bolighus) gjennom nærføring, tap av en rekke bygninger samt direkte konflikt med ikke fredete krigsminnelokaliteter. Tiltaket vil også påvirke sammenhengen og lesbarheten i det kulturhistoriske KULA-landskapet i Romsdalen betydelig negativt gjennom hele utredningsområdet, noe som ikke samsvarer med KULA-rapportens anbefalinger for tiltak. Tiltaket vil medføre inngrep i alle kulturmiljøene bortsett fra tre. I vurderingen er det						

vektlagt store konflikter innenfor kulturmiljø med stor og svært stor verdi. Samlet sett er alternativ 1 vurdert til å ha svært stor negativ konsekvens for tema kulturmiljø.

Alternativ 2: Tiltaket vil i kulturmiljø 1- 7 samt 10 og 12 komme likt ut for begge alternativene. Alternativ 2 vil medføre direkte konflikt med fredete og verneverdige kulturminner innenfor kulturmiljøene 8, 9 og 11, men verneverdiene og konfliktnivået langs dagens E136 er større i alternativ 1. Ved å legge ny vei bakenfor bebyggelsen på Marstein, på strekningen mellom Trøa og Kvernebakken, vil det være mulig å bevare en knapp kilometer av den fredete veien (kulturmiljø 11), Kors kirke vil få bedre vilkår ved at trafikken reduseres, og gravfeltet Alnestrøen og den eldre bebyggelse langs Romsdalsvegen kan bevares uten inngrep og konflikt. Samlet sett er alternativ 2 fra Flatmark til Marstein vurdert til å ha stor negativ konsekvens for kulturmiljø.

Rangering	1	3	2
Begrunnelse for rangering Alternativ 0 innebærer ingen konsekvenser ut over vedlikehold, og rangeres best. Alternativene 1 og 2 vil begge gi svært store inngrep i fredet vei og kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse (KULA), og vil berøre mange kulturmiljøer med stor og svært stor verdi på hele strekningen. Berørte kulturminnelokaliteter i alternativ 2 har samlet lavere kulturhistorisk verdi enn i alternativ 1. I alternativ 2, på den strekningen der alternativene er ulike, er konfliktnivået mindre og verdiene lavere og konflikten er i større grad knyttet til visuell påvirkning. I alternativ 1 vil kulturminnelokaliteter med høyest verdi berøres direkte, og indirekte gjennom betydelig nærføring. Alternativ 2 er rangert som det beste alternativet fordi det bidrar til å bevare en større del av den fredete Romsdalsvegen, Kors kirke og gravfelt ved Alnestrøen og Marstein som en kulturhistorisk grend som er knyttet til hovedvei og jernbane. Alternativ 1 er vurdert og rangert som det dårligste alternativet for fagtema kulturmiljø.			

7.2 Anleggsfase

Anleggs- og riggområdene kan medføre ytterligere konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø enn selve tiltaket. Det foreslåtte anleggsbeltet vil medføre større inngrep i automatisk fredete kulturminner gjennom større arealbeslag, og at rigg- og anleggsplasser samt massedeponi vil bli liggende tett på fredete/ verneverdige bygningsmiljø og kulturminnelokaliteter. Anleggsfasen vil også gi store ulemper for kulturmiljøene som helhet gjennom anleggstrafikk, støy, støv og rystelser som kan forårsake skader på kulturminnene.

Det foreslåtte anleggsbeltet vil medføre økt grad av direkte konflikt med en rekke automatisk fredete bosetnings- og aktivitetsområder. Ved Skirimoen vil ett bosetting og aktivitetsområde (ID 262845) bli berørt direkte. På Skiri vil to lokaliteter av i alt fem (lok. 1) med ID 262842 bli ytterligere direkte berørt av anleggssonen, og to vil få tett nærføring. Også helleren (ID 262844) vil få nærføring. De fem lokalitetene utgjør deler av et større, sammenhengende bosetningsområde på Skiri.

Også de gjenværende restene av særlig den fredete Romsdalsveien vil være utsatt for påvirkning i anleggsperioden, særlig kontrasvingen ved Hjellhølen, men også den verneverdige delen av veifaret vil bli berørt i anleggsfasen. Det foreslåtte anleggsbeltet er trukket unna den fredete ridevegen (ID 248973) fra 1500-tallet vest for Skiri, men anleggsarbeidet vil komme tett på. Anleggsbeltet vil gi konflikt med den opprinnelige chausséen fra 1869 mellom Kvernbekken/ Utøyan og frem til Skorsteinen (ID 249784), samt begge ender av en statlig listeført kjerrevei fra 1700-tallet (ID 262874) som går mellom Mongemoa og Søre-Monge. Anleggssonen øker også konfliktnivået med to automatisk fredete bosetnings- og aktivitetsområder (ID 246595 og ID 267423) ved Søre Monge.

Vognhelleren ligger særlig utsatt til i løsmasseura. Her går anleggssonen delvis rundt lokaliteten. Ved Trøa berører anleggsplassen enden av en listeført vei (ID 248974). Ved Gravfeltet på Alnestrøen (ID 573211) vil terrengforskjellen mellom vei og gravfeltet utgjøre en stor usikkerhet i forhold til om det er mulig å unngå ytterligere ødeleggelse av gravfeltet i anleggsperioden.

Gjennom Marstein vil en del bygninger ligge utsatt til for skader og påvirkning i anleggsfasen gjennom trafikk, støy, støv og ikke minst skader gjennom rystelser fra anleggsarbeidet.

7.3 Usikkerhet

- Det er knyttet usikkerhet til videre detaljering av tiltak, og derav deres eventuelle påvirkning på kulturmiljøverdier innenfor planområdet.
- På grunn av terrengforskjellen mellom vei og gravfeltet på Alnestrøen (ID 57231) er det foreløpig usikkert i hvor stor grad gravfeltet vil bli påvirket av tiltaket i anleggsfasen, selv med sikring.
- Det kan fremkomme nye funn av fornminner i forbindelse med gjennomføring av tiltak og oppføring av nye konstruksjoner. Møre og Romsdal fylkeskommune er rette kulturmiljømyndighet.
- Usikkerhet til mulig aksept for dispensasjon for frigiving av automatisk fredete kulturminner etter kml § 8 blir avklart gjennom planprosessen og planvedtaket. Møre og Romsdal fylkeskommune er rette kulturmiljømyndighet.
- Usikkerhet knyttet til at dispensasjon fra kml § 22a for endringer av den fredete Romsdalsvegen ikke er gitt. Møre og Romsdal fylkeskommune er rette kulturmiljømyndighet.
- Det er usikkert om den gjenstående svingen ved Kjerkjefossen kan bevares som et historisk veifar for ettertiden.
- Det er usikkerhet knyttet til løsninger for støyskjerming særlig ved Skirimoen, Skiri og Marstein.

7.4 Avbøtende tiltak

Miljøhensyn

Reguleringsplanen skal fastsette avbøtende tiltak i forhold til miljøhensyn som kan bidra til å redusere negative konsekvenser av tiltaket. Avbøtende tiltak som er listet opp her er forslag til ytterligere forbedringer, eller skal fungere som en huskeliste dersom deler av tiltaket endres i påfølgende fase (byggefase).

Generelle tiltak

I utforming av planer vil det være et generelt prinsipp å dempe negative virkninger på kulturminner og kulturlandskap. En god landskapstilpasning kan bidra til å redusere negative konsekvenser. Nye inngrep i området bør ideelt sett legges i god avstand til kulturminner og kulturmiljø. Avbøtende tiltak for kulturminner og kulturmiljø er nært knyttet til både naturlandskap og kulturlandskap. Avbøtende tiltak knyttet til fagtema landskapsbilde vil derfor i mange tilfeller ha virkning også for fagtema kulturarv innenfor samme landskapsrom. Foreslåtte tiltak anses som viktige forbedringer for tema kulturmiljø.

- Det å søke å ytterligere justere tiltak der dette er mulig for å unngå konflikt, eller gir for tett nærføring med de kulturminnene som er mest uberørt og har høyest verdi i området, er et viktig avbøtende tiltak.

- Ved nærføring av tiltaket til gårdstunene der landskapet endres som følge av fjerning av store steiner og vegetasjon, må det gjøres nødvendige tilpassinger av terrenget for å opprettholde og ivareta et tilnærmet opprinnelig visuelt inntrykk disse gårdene har hatt, og fortsatt bør ha, i kulturlandskapet.
- Nye installasjoner, slik som for eksempel støyskjermer, gjerder og belysning (type og plassering) må i størst mulig grad hensynta og innordne seg kulturmiljø og kulturhistorisk landskap. Det må gjøres en vurdering i reguleringsplanen om det skal etableres støyskjermer eller om støyskjerming skal integreres i bygningskonstruksjonene.
- Tiltaket vil medføre direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner. For lokaliteter der det ikke har latt seg gjøre med plantilpasninger og regulering til hensynssoner med bestemmelser om vern, kreves det dispensasjon fra kulturminneloven, jf. § 8, 4. ledd. Dersom dispensasjon blir gitt av Møre og Romsdal fylkeskommune, vil det normalt bli stilt vilkår om arkeologisk utgraving. Ved fjerning av automatisk fredete kulturminner etter dispensasjonsvedtak, vil sikring av kunnskapsverdien som kulturminnene har gjennom utgraving, være et viktig avbøtende tiltak. Automatisk fredete kulturminner som søkes frigitt fra fredningen er vist i planen med bestemmelsesområder.
- Tiltaket vil medføre direkte konflikt med flere forskriftsfredete veier. For lokaliteter der det ikke har latt seg gjøre med plantilpasninger og regulering til hensynssoner med bestemmelser om vern, kreves det dispensasjon fra kulturminneloven, jf. § 22a. Møre og Romsdal fylkeskommune er rette kulturmiljømyndighet.
- En skjøtsels- og tilretteleggingsplan er et avbøtende tiltak som kan virke positivt for kulturminneverdiene i plan- og influensområdet. Eventuelle undersøkelser i forbindelse med dispensasjon fra kulturminneloven for berørte lokaliteter i dette området kan gi ny og viktig kunnskap om bruken av området i forhistorisk tid. Det er positivt om ny kunnskap kan bli formidlet.
- Det er viktig å sikre god terreng- og vegetasjonsskjerming i buffersone mellom tiltaksområdet og kulturmiljø/kulturlandskap. Det må revegeteres rundt og ved nye fjellskjæringer og rasvoller for å unngå for store «sår» i det kulturhistoriske landskapet av nasjonal interesse.
- Høy kvalitet på tiltaket, både når det gjelder utforming og materialbruk, er viktige avbøtende tiltak for kulturmiljøene. Konstruksjoner og elementer tilknyttet veitrasé og bruer må gis god arkitektonisk utforming. Dette vil gjelde alle tiltak innenfor planområdet, som inngår i KULA – kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse, Romsdalen.

Stedspesifikke tiltak

- Alle tiltak på og ved forskriftsfredet hovedvei (Romsdalsveien) må skje etter godkjenning av rette kulturmiljømyndighet (Møre og Romsdal fylkeskommune/ Riksantikvaren).
- Det historiske veifaret langs elva fram mot Jetmundhølen må bevares i form av en turvei i en standard som gjør at veien ikke vokser igjen.
- Den nye skjæringen i jernbanefyllingen ved hjelp av jordnagling ved Jetmundhølen bør forblendes med naturstein tilsvarende den ved jernbaneundergangen som opprinnelig ble brukt for å forsterke jernbanefyllingene i Norge.
- Ved Skirimoen (KM 3) bør noe av den eksisterende vegetasjon rundt ny jernbanebru og ny adkomstvei til elva bevares for å opprettholde den visuelle skjermingen av gårdstunet.

- Det må vurderes å støyisolere hovedhuset på Skiriviken (gnr. 70/2) (KM 4) og støyutsatte bygninger på Marstein (KM 9), som et alternativ til støyskjerm. Støyisolering av verneverdige bygninger bør skje i samråd med Møre- og Romsdal fylkeskommune.
- Det anbefales at den gamle smia ved Nedre Skiri (KM 4) flyttes lenger opp i samme tun. Bygningen må forsterkes og forberedes for flytting (kran). Flytting må gjennomføres i samråd med regional kulturmiljømyndighet.
- Forbi Kors kirke må det ikke etableres en fysisk støyskjerm som dekker til kirkens inn- og utsyn i det kulturhistoriske landskapet.
- Der veien gir nærføring til gravfeltet på Alnestrøen, Kors kirkested, gårdstun på strekningen og bygningsmiljøet på Marstein må tiltaket gis en god arkitektonisk og landskapsmessig tilpassing.
- Ved Vognhelleren ovenfor Søre-Monge (KM 7) bør det vurderes å etablere en natursteinsmur i stedet for, eller i en kombinasjon med, en løsmasseskjæring for å hindre erosjon og at helleren raser ut. Klimaendringer kan forsterke erosjonsfaren ved helleren.
- Det anbefales at våningshuset fra 1700-tallet på Ytter-Monge (KM 8) flyttes, fortrinnsvis innenfor nærmiljøet og lengre opp i lia dersom alternativ 1 velges. Bygningen må forsterkes og forberedes for flytting med kran. Flytting må gjennomføres i samråd med regional kulturmiljømyndighet.

Anleggsperiode

Avbøtende tiltak knyttet til anleggsvirksomhet og bygging av tiltaket skal være klargjort og iverksatt før anleggsstart. I forbindelse med reguleringsplanen skal det utarbeides en overordnet plan for anleggsgjennomføring.

- Risikovurdering og sikring av kulturminneverdier i byggetiden er et viktig og nødvendig tiltak for å redusere uforutsette konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø.
- Automatisk fredete kulturminner må sikres midlertidig i anleggsfasen for å unngå skader. Dette gjelder lokaliteter over og under bakkeplan og hellere. Sikringstiltakene må utføres i samråd med regional kulturmiljømyndighet.
- Det må etableres tilstrekkelige sikringstiltak mot alle nærliggende nyere tids kulturminner og kulturmiljø som veifar, krigsminner og bygninger, for å unngå ødeleggelser på grunn av anleggsarbeid og tunge anleggsmaskiner. Særlig sprengningsarbeider må planlegges og gjennomføres med varsomhet. Sikringstiltakene må utføres i samråd med regional kulturmiljømyndighet.
- Tilstanden til verneverdige bygninger langs veien må dokumenteres før og etter arbeidet.
- Terreng som er avsatt til rigg-/og anleggsplasser og massedeponier tett ved registrerte lokaliteter må reetableres når anleggsfasen er gjennomført. Dette er særlig viktig ved Skiri (KM 4) og bosetningsområdet ved Skirimoen (KM 3) krigsminnefeltet på Mongemoen (KM 6), ved Mongebrua samt ved Marstein stasjon (KM 9).

Kilder

Skriftlige kilder

Bygdebøker: [Bygdebøker Møre og Romsdal - Jegersberg.com](#)

Gammel grunnbok. Digitalarkivet.no

Digitalt Museum: <https://digitaltmuseum.no>

Forskrift om fredning av statens kulturhistoriske eiendommer Vedlegg nr. 29.17 Askeladden-ID:
Referanse til landsverneplan: Veinumner: Kapittel 29. Fredete eiendommer i landsverneplan for
Statens vegvesen – veganlegg

Norske gårdsbruk: [Norske Gaardnavne : Oplysninger samlede til brug ved Matrikelens Revision. 13 : Romsdals Amt - Nasjonalbiblioteket \(nb.no\)](#)

[NORSKE GÅRDS- OG STEDSNAVN \(arild-hauge.com\)](#)

Kart 1881

Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse (KULA) [Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse \(KULA\) - Riksantikvaren](#)

Mittet og Co A/S

Nasjonalbiblioteket

[Raumadalsfolket \(romsdal-sogelag.no\)](#)

Rauma kommune: Kommunedelplan kulturminner og kulturmiljø 2018-2030
«Fremad og aldri glemme»

Riksantikvarens nasjonale kulturminnebase «Askeladden». www.asketadden.ra.no

Romsdalsmuseet

SEFRAK-registeret

Statens kartverk

Statens vegvesen: E136 Flatmark – Monge – Marstein Detaljregulering med konsekvensutredning,
delrapport Kulturarv Mime: 16/35792), 2001.

Store norske leksikon

Wikipedia

https://kartverket.no/historiske/9/9300_rektangelht_41a-3_1873_jpg300dpi.jpg

[KULA hoyringsutkast MoreRomsdal oppslag.pdf](#)

Muntlige kilder

Arne Skiri, Skiri om historien knyttet til Skorsteinen.

Per Bersås, Nordre Flatmark om gårdens historie.