Møre og Romsdal fylkeskommune

Den Trondhjemske postvei

Surnadal kommune

Siw Helen Myrvoll Grønland
13.01.2021

Innhold

1 Innledning ... 3

2 Oppdragets mål ... 4

3 Feltundersøkelser ... 5

3.1 Befaringsperiode ... 5

3.2 Metode ... 5

3.2.1 Registreringsnivå – visuell tilstandsvurdering av veien ... 5

3.2.2 De ulike tilstandsgradene ... 5

3.3 Arbeidsverktøy ... 9

4 Registrering i Askeladden ... 10

4.1 Nivåinndeling av postveien ... 10

4.1.1 Autentisk vei ... 10

4.1.2 Linjeføring ... 11

4.2 Veirelaterte kulturminner ... 12

4.2.1 Bruer ... 12

4.2.2 Landingsvorer ... 13

4.2.3 Stikkrenner ... 14

4.2.4 Støttemurer ... 15

4.2.5 Rodesteiner og merkesteiner ... 16

4.2.6 Skysstasjoner og poståpneri ... 17

5 Postveiens muligheter i kommunen ... 18

5.1 Oversiktsbilde – postveien gjennom hele kommunen ... 18

5.2 Veitraseer og kulturminner som kan fremheves ... 18

5.2.1 Parsell 1: Stangvik – Mobøen/Mo golfbane ... 19

5.2.2 Parsell 2: Kvanne landingsvor – Skei sentrum ... 21

5.2.3 Parsell 3: Skei sentrum – Rindal kommunegrense ... 23

5.2.4 Parsell 4: Røv bru, nordlig side - Nyset ... 26

6 Parseller i Surnadal og anbefalte tiltak ... 27

6.1 Parsell 1: Stangvik – Mobøen/Mo golfbane ... 27

6.1.1 Om strekningen generelt ... 27

6.1.2 Problempunkter på strekningen ... 28

6.2 Parsell 2: Kvanne – Skei sentrum ... 35

6.2.1 Om strekningen generelt ... 35

6.2.2 Problempunkter ... 36

6.3 Parsell 3: Skei sentrum – Rindal kommunegrense ... 45

6.3.1 Om strekningen generelt ... 45

6.3.2 Problempunkter 45
6.4 Parsell 4: Røv bru, nordlig side – Nyset 68
6.4.1 Om veistrekningen generelt 68
6.4.2 Problempunkter 68
7 Oppsummering 73
8 Vedlegg 74
8.1 Fotoliste 74
8.1.1 Parsell 1 Stangvik – Mobøen/Mo golfbane 74
8.1.2 Parsell 2 Kvanne landingsvor – Skei 74
8.1.3 Parsell 3 Skei – Rindal kommunegrense 74
8.1.4 Parsell 4 Røv bru (nordsida) – Nyset 74
8.2 Kilder 74

1 Innledning

Postvesenet ble stiftet den 17. januar i 1647 og fast postgang ble innført på fire strekninger mellom Kristiania – København, Kristiania – Trondhjem, Kristiania – Bergen og Kristiania – Skien – Kongsberg. Forsendelser av brev og andre papirer var i begynnelsen bare mellom personer med offentlige verv i Norge, amtmenn, prester og andre som hadde en viktig rolle i datidens samfunn. Postrutene ble opprettet for å sikre jevnlig postgang og for å binde landet sammen. Posten gikk da fra å være sendt med egne bud mellom to personer til å bli sendt mellom postbønder langs en postrute frem til mottaker. Noen gårder som lå langs veistrekningen til postveien ble utpekt som postgårder og poståpneri, mens andre fikk ansvar for vedlikehold av veien og plikt med skyss av reisende. Postgangen mellom Trondheim og Bergen, og til de lokale stedene på denne strekningen, var ustabil og det kunne gå flere uker og måneder mellom hver gang posten kom. Posten fra for eksempel Trondheim til Bergen måtte innom Kristiania før den kom til Bergen. Tilsvarende gjaldt også for post til for eksempel Kristiansund eller Tingvoll. Dette skapet et behov for å opprette en egen postrute mellom Trondheim, Bergen og Stavanger. De eldste postrutene kan dateres til 1653-56, da det ble valgt ut hvilke gårder som skulle være postgårder. På den tiden var det ingen regelmessig postgang på denne ruten, og den 25. desember 1694 ble det bestemt at det skulle opprettes ukentlig postforsendelse til og fra Nordmøre – Trondheim. Posten skulle gå hver tirsdag, men det gikk mer enn 50 år før ordningen med ukentlig postgang fungerte slik den var ment å gjøre.

Anleggelsen av Den Trondhjemske postvei i tidsrommet 1780 – 1804, gjorde ferdselen enklere for postbøndene å frakte posten. Veistrekningen er et av Norges lengste kulturminner og var fylkets første hovedvei som ga en sammenhengende ferdsel mellom Bergen og Trondheim. Som kulturminne er strekninger med bevarte veier viktig å ta vare på for ettertiden som et minne om den tidligste infrastruktur og kommunikasjonssåre i landet vårt. Det gjelder også for tilhørende kulturminner som bruer, stikkrenner og steiner som markerer roder, viser avstand mellom byer eller steder og lignende. Surnadal kommune har flere flotte strekninger og ett sammensatt veimiljø som er verdt å fremheve og ta vare på for ettertiden.

2 Oppdragets mål

- Kartlegging av postveiens tilstand og vurdering av tiltaksbehov. Se på om det har skjedd endringer og hvilke endringer som har skjedd med veitraseene siden forrige registrering i 1993.
- Vurdering av veiens tilstand med henblikk på skjøtsel og istandsetting, slik at postveien kan tas i bruk til friluftsliv, kultur og historieformål.

3 Feltundersøkelser

3.1 Befaringsperiode

Befaringen ble gjort i tidsrommet 27.08.19 – 4.09.19 og 6.11.19. Vær og føre: Hovedsakelig overskyet vær med noe solgløtt innimellom, enkelte dager med kraftig regnvær og mild temperatur, ca. 14-15 grader. Dagene med kraftig regnvær gjorde fotograferingen utfordrende på grunn av mye fukt i kameraet og har påvirket bildekvaliteten. Registreringen ble utført av arkeolog Siw Helen Myrvoll Grønland, prosjektansatt i Møre og Romsdal fylkeskommune.

3.2 Metode

Registreringsarbeidet har blitt utført ved befaring til fots og er en overflatevurdering. Metoden er gjort med en visuell arkeologisk analyse av veitraseene hvor målet har vært å vurdere veiens tilstand og behov for istandsetting og rydding av vegetasjon. Arbeidet har blitt utført ved fotografering, kartfesting og registering av tilstanden til veiens ulike elementer som stikkrenner, bruer, veidekke og andre veirelaterte kulturminner.

3.2.1 Registreringsnivå – visuell tilstandsvurdering av veien

Veitraseene er vurdert visuelt ut fra hvordan de ser ut i dag, hvilke skader og endringer som har oppstått på veien siden forrige registrering i 1993. Veiens synlighet i landskapet har vært viktig å vurdere i forhold til grad av gjengroing og hvor det bør gjøres skjøtselsarbeid. Behovet for restaurering/istandsetting av veien er vurdert ut fra størrelsen på skader forårsaket av naturprosesser. Synligheten er sentralt i forhold til veien som kulturminne og for å kunne legge til rette for turmuligheter med historisk innblikk. Veien som helhet, og i sammenheng/relasjon med andre kulturminner som ligger langs en strekning, kan også vurderes ut fra opplevelsesverdien den vil ha for brukere av veien.

3.2.2 De ulike tilstandsgradene

Fastsetting av tilstandsgrader har vært vurdert ut fra hvor skadet veien er, og hvor stort behovet er for istandsetting. Referansenivået for de ulike tilstandsgradene er satt med utgangspunkt i registreringsgradene i Askeladden og Statens vegvesens «Rettleder for skjøtsel, vedlikehold og restaurering», og har følgende inndelinger:

3.2.2.1 TG0 – Ingen umiddelbare behov

Kulturminne har ikke skjøtselsbehov eller har blitt omdefinert fra fredet til ikke-fredet. Kulturminner med denne tilstandsgraden har ingen synlige skader og ingen tiltak er nødvendig. Moderne veitraseer som sammenfaller med postveiens trase ligger innunder denne kategorien, da linjeføringen er bevart, men alle spor etter opprinnelig postvei er borte.

Eksempel på TG0
Bildet er tatt ved Kvanne og er veitrase ned til Skrivarstuvoren. Veien fremstår som avflatet og utvidet moderne grusvei for biler.

3.2.2.2 TG1 - Ordinært behov for tiltak

Kulturminnet er intakt eller ikke har behov for tiltak utover normal skjøtsel. Normal skjøtsel innebærer rensing av vegetasjon i for eksempel murer, rundt stikkrenner og grøfter, fjerning av små trær og/eller løsmasser.

Eksempel 1
Bildet av brufundamentet i gamle Folla bru er et eksempel på en TG1. Steinene i fundamentet ligger jevnt og har ingen skader eller sig. Som man ser av bildet, så er muren godt tilvokst av mose og andre småvekster fremfor og oppå. I slike tilfeller fjernes mosen som vokser på og mellom steinene, og småvekster som unge trær og busker.

Eksempel 2
Bildet viser godt gjengrodd veilegeme med stort skjøtselsbehov, TG1. Grøftene er ikke synlige på grunn av tett vegetasjon og gresset gir inntrykk av at veien går i ett med grøftene.

Det kan skjule seg andre skader under veier som har denne graden av tilgroing og veien bør sjekkes for dette i forbindelse med skjøtselsarbeidet.

3.2.2.3 TG2 – Moderat behov for tiltak

Kulturminnet er skjemmet eller har en mindre skade, og det er behov for tiltak. Graden referer til skader med behov for utbedring og at det gjøres en vurdering på hvor raskt tiltak bør igangsettes. Det er behov for at utviklingen overvåkes, hvis tiltaket ikke settes i gang innen rimelig tid.

Eksempel på TG2
Bildet viser et eksempel på TG2 av en stikkrenne hvor vannet har funnet nytt løp over veien.
Her er stikkrennen enten delvis tett eller røret som går i denne ikke er dimensjonert for større vannmengder som gir stor vannføring. Vannet vil over tid grave ut veien og istandsetting bør gjøres innen rimelig tid.

3.2.2.4 TG3 – Betydelig behov for tiltak

Kulturminnet er skadet og har stort behov for tiltak. Gjelder for veiminner med omfattende skader som krever snarlig tiltak. Skader av denne typen utgjør en risiko ved bruk og krever strakstiltak eller sikring ved avsperring for ferdsel. Dette kan gjelde murer og brufundamenter med stor fare for utrasing på grunn av rotsprengning fra store røtter. Graden brukes også i tilfeller der det allerede har skjedd et sammenbrudd/funksjonssvikt.

Eksempel 1
Liten steinhellebru/stikkrenne med sig i fundamentet og fare for kollaps ved jevnlig bruk.

Eksempel 2
Store skader. Bru som har kollaps i ett av løpene. Flere hull i brudekket gjør brua utrygg for ferdsel og bør sikres og sperres av til den er istandsatt. Krever umiddelbare tiltak, for at den ikke skal bryte helt sammen.

3.2.2.5 TG4 – Tapt

Kulturminnet er tapt på grunn av inngrep eller naturforhold. Eksempler på dette er moderne veitrase er lagt opp på samme veitrase som postveien og alle spor etter denne er borte, eller vegetasjonen kan ha gjort så store skader at kulturminnet har gått i oppløsning.

3.3 Arbeidsverktøy

For registreringer i felt, har det digitale arbeidsverktøyet Collector blitt brukt sammen med kart og data fra registreringen i 1993. Collector er en app med digitale kartdata med oversikt over postveiens trase gjennom fylket. Den viser hvor postveien har gått, både den som ble bygd i 1785 og den i 1830. Appen har innlagt GPS og man kan se hvor man beveger seg i terrenget til enhver tid. Markeringer i form av punkter og linjer kan legges inn i Collector og til disse kommer det opp egne vinduer som man kan skrive notater i og legge inn tilstandsgraden på veien og kulturminnene. Markeringene viser også hvor i terrenget et kulturminne står eller hvor veien har gått.

I tillegg til Collector, har kartleggingen og registreringen av postveien i 1993 dannet utgangspunktet for befaringen og er et sammenligningsgrunnlag av postveien per 2019.

Etter kartleggingen i felt, registreres alle data og bilder inn i kulturminnedatabasen Askeladden. Dette er en database over kulturminner, kulturmiljøer og enkeltminner i hele Norge. Den gjør det mulig å holde oversikt over kulturminnene som er registrert, tilstandsgraden og hvilket behov for tiltak hvert enkeltminne har. Databasen brukes av fagfolk som arbeider med kulturminner og andre som har behov for tilgang. Informasjonen som ligger i Askeladden er sammenkoblet med nettstedet kulturminnesok.no, som kan brukes av alle som er interessert i mer kunnskap om et kulturminne eller kulturmiljø. I kulturminnesøk finnes de samme kulturminnene som ligger i Askeladden, men beskrivelsene av disse skal være tilpasset folk flest.

4 Registrering i Askeladden

4.1 Nivåinndeling av postveien

Veiene i Surnadal kommune er bevart i ulik grad gjennom kommunen og bevaringskategoriene strekker seg fra autentiske veier til traseer som er sammenfallende med motorvei.

4.1.1 Autentisk vei

Med autentisitet menes at veiens utforming i forhold til oppbygning av veikropp, bredde, grøfter og linjeføring er bevart. Dette utgjør postveiens særtrekk. Veidekket kan variere med hvor i terrenget veien ligger og type vegetasjon. Bildet under er et eksempel på en autentisk vei.

Autentisk vei over Ørskogfjellet.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.1.2 Linjeføring

Postveiens særtrekk er borte, men linjeføringen av veien er bevart. Et eksempel på vei som har bevart linjeføringen. Bildet er fra veien på Honnstad.

Bevart linjeføring på Honnstad.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.2 Veirelaterte kulturminner

Med veirelaterte kulturminner menes enkeltminner som kan knyttes til direkte bruk av postveien som rodesteiner og bruer. Bygninger som poståpnerier/postgårder og skysstasjoner utgjør også en del av postveien som kulturminne, men er indirekte knyttet til postveien.

4.2.1 Bruer

Bruene har varierende bevaringsgrad og består hovedsakelig av stein eller steinheller, både med og uten hvelving. Fleste av bruene er rester av bruer i form av brukar/fundamenter, hvor det har vært tredekke på bruspennet.

Bildet viser et eksempel på eldre brufundamenter med nyere brudekke i parsell 3, Surnadal.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.2.2 Landingsvorer

For post som kom sjøveien ble det bygget landingsvorer som en forlengelse og videreføring av postveien. Disse har vært bygget i stein og tre, og er i noen tilfeller bevart, men er gjerne erstattet av dampskipskaier eller moderne fundamenter i betong i senere tid.

Eksempel på en landingsvor i stein. Denne ligger ved Amdamsneset i Ørskog.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland.

4.2.3 Stikkrenner

Stikkrennene ble bygd opp av steinheller for at ikke vannet skal erodere bort veibanen over tid. Disse finnes i ulike størrelser og de største kalles også for steinhellekister og er en mellomting mellom liten bru og stikkrenne.

Eksempel på stikkrenne som er modernisert med plastrør og konstruert på nytt.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.2.4 Støttemurer

Langs postveien er det på enkelte strekninger satt opp støttemurer for å gi en jevn veibredde og for å holde massene på plass. Murene er tørrmurte, det vil si det er brukt naturstein uten noen form for binding og det er steinenes plassering som gjør muren stabil.

Et eksempel på støttemur for vei ved Stangvik, parsell 1.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.2.5 Rodesteiner og merkesteiner

Rodesteiner, merkesteiner og milesteiner ble satt langs postveien for å markere ulike funksjoner. Rodesteinene ble brukt for å markere hvilke delstrekninger av veien hver gård hadde ansvar for. Gårdene langs veien ble delt inn i roder (strekninger) hvor de hadde plikt til å vedlikeholde veien. Rodesteinene var risset inn med rodenummer og gårds- og bruksnummer.

Merkesteiner står gjerne ved bruer med opplysning om brunavn, både med og uten årstall.

Milesteinene viste avstander mellom steder, og kunne for eksempel fortelle hvor langt det var igjen til et knutepunkt, tettsted eller by.

Rodestein med innskrift på Kvammen gård.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.2.6 Skysstasjoner og poståpneri

Skysstasjoner ble opprettet på utvalgte gårder langs veien, hvor bøndene hadde skyssplikt ovenfor adelen, kongen og embetsmenn. Fri skyss med hest og vogn skulle gå helt frem til neste skysstasjon, og det ble fort en heldagsjobb for bonden. I tillegg til skyss var også stasjonene et gjestgiveri med tilbud om overnatting og mat.

Poståpneriene var små postkontorer som ble opprettet på gårder, skysstasjoner og vertshus. Poståpneren hadde fullmakt til å åpne postskreppen for å ta ut og legge inn post. Ansvaret ble lagt på den som var lese- og skrivekyndige, som prester, embetsmenn eller gjestgivere.

Det har eksistert to skysstasjoner i Surnadal, Skrivarstua i Kvanne og gården på Røv. Langs postveistrekningen var det også to poståpnerier, hvor ett lå i gården «Nelåna» på Kvanne og det andre i Ytre Stangvik Østigard. I tillegg var Haugentunet liggested for post til videresending.

Røv skysstasjon
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

5 Postveiens muligheter i kommunen

5.1 Oversiktsbilde – postveien gjennom hele kommunen

Postveien i Surnadal kommune byr på gode muligheter til å tilrettelegge veien for bruk og til historieformidling om både postveien og posthistorie. I tillegg til formidling om selve veien er det også spennende historier knyttet til gårdene Røv og Skrivarstua. Hele veistrekningen er på omtrent 50 km og går hovedsakelig gjennom jordbrukslandskap. Traseen starter ved landingsvoren i Kvanne, gjennom gårdstunet på Skrivarstua og over Mo golfbane, som er knutepunktet for veitraseen fra 1800-tallet, til Grytskogan. Herfra slynger veien seg på og langs elvesletta vekselvis gjennom jorder og skoger til Skei sentrum. Veien videre fortsetter på elvesletta og passerer gjennom gårdstunene på Honnstad og Røv frem mot kommunegrensen til Rindal.

Det har eksistert to landingsvorer i Surnadal, Skrivarstuvoren og Stangvikvoren. Sistnevnte vor hører til den yngste veitraseen fra 1800-tallet som gikk mellom Mo og Stangvik, og ble bygd i 1839. Postbåten ankom Stangvikvoren med post fra Bølset i Tingvoll. Voren var i bruk frem til 1868 og ble da nedlagt fordi posten ble fraktet med dampbåt isteden. Veistrekningen Mo - Stangvik går som asfaltert vei mellom Mo og Vang, deretter som gruset vei fra Vang til Bruvollen gård gjennom skogs- og våtmarksområde. Mellom Stangvikvoren og Bruvollen er veien smal og asfaltert. Veistrekningen var godkjent som hovedvei mellom Mo og Stangvik like etter den ble bygd.

5.2 Veitraseer og kulturminner som kan fremheves

I forbindelse med kartleggings- og registreringsarbeidet ble veistrekningen delt inn i fire parseller med tilhørende enkeltminner. Inndelingen er tatt med utgangspunkt i knutepunkter som Mo, Skei sentrum og fra anløpene til postbåten. Parsellene er som følger:

- Parsell 1: Stangvik – Mobøen/Mo golfbane
- Parsell 2: Kvanne landingsvor – Skei sentrum
- Parsell 3: Skei sentrum – Rindal kommunegrense
- Parsell 4: Røv bru, nordlig side – Nyset

For hver parsell er det forslag til hva kommunen kan fremheve og bruke aktivt i formidling om postveihistorie.

5.2.1 Parsell 1: Stangvik – Mobøen/Mo golfbane

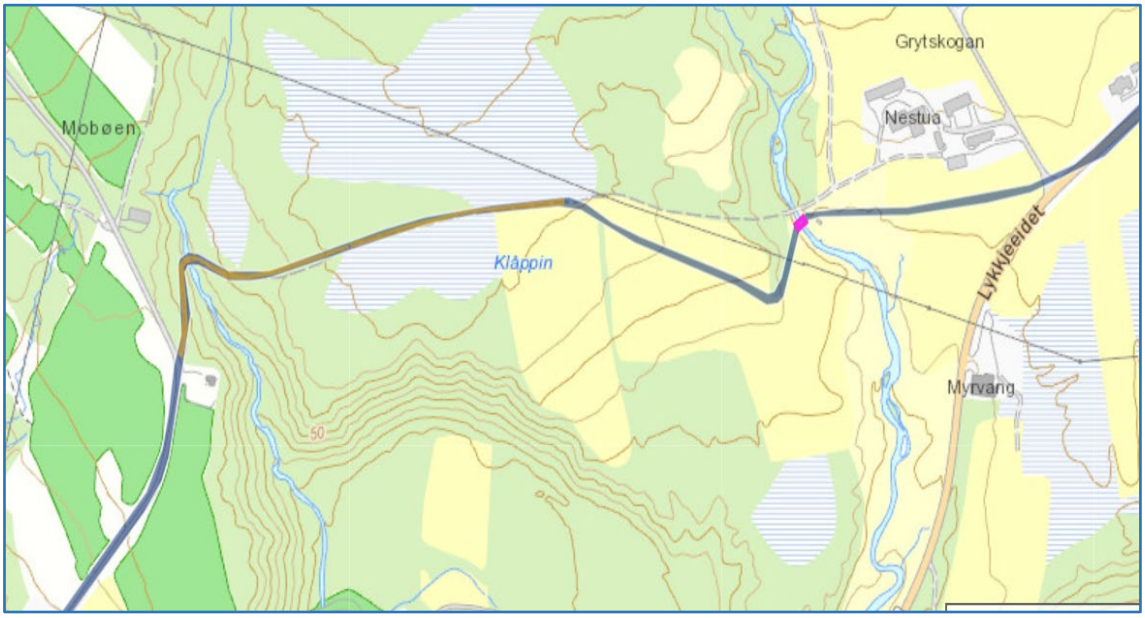
Strekningen mellom Bruvollen og Vang kan bli en flott turvei gjennom skog og våtmark med opprusting av veidekke. Skilting med informasjon om postveien kan settes opp ved parkeringen på Vang. Postveiens historie og hvorfor veien ble bygd i denne retningen i perioden 1831-1841 kan være mulige formidlingstemaer. Ved veiskille mellom skogsbilveien og bygdeveien er det ideell plass å settes opp retningsskilt med postveilogo som viser at veien videre er postveien.

Postveien som bygdevei videre fra skogsbilveien. Retningsskilt kan settes opp her.
Motsatt retning kan ses i bildet på neste side.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

Veiskille mellom skogsbilvei og bygdevei. Flott sted å sette opp retningsskilt og et lite informasjonsskilt om strekningen videre. Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

5.2.2 Parsell 2: Kvanne landingsvor – Skei sentrum

Denne parsellen har en flott turvei over Klåppin som er verdt å fremheve og som brukes som turvei i dag. Strekningen egner seg til korte turer og for å gi en liten følelse med postveiens strake linjeføring. For den gresskledde delen av veistrekningen er det tydelig veikropp og grøfter som gir en god følelse av å gå på en eldre vei. Veistrekningen vil ha nytte av informasjonsskilt om postveien, gjerne i samme område som skiltene som er avbildet på neste side. Retningsskilt og informasjonsskilt med postveilogo kan også settes opp ved parkeringen på Mo golfbane og ved Nestua gård. Se kartutsnitt fra Askeladden for lokalisering. På denne måten gjør man også golfentusiaster bevisste på at Den Trondhjemske postveien har gått i dette området. Denne strekningen er også ideell for den som ønsker å kombinere en kortere gåtur på postveien med golfspilling.



Kartutsnitt fra Klåppin. Veitraseen er markert med gult på innsiden av den blå traseen.

Informasjonsskilt om postveien kan settes opp her.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

5.2.3 Parsell 3: Skei sentrum – Rindal kommunegrense

5.2.3.1 Foksnes/Faksnes veihistorisk miljø

I denne parsellen er det to steder som anbefales å fremheves som spennende kulturminne. Det ene er et av kommunens flotteste veihistoriske miljø Foksnes og er et sammensatt kulturminne med både vei, steinhellebru og merkestein med brunavn, Askeladden ID-nummer 267146-7, 267146-8 og 267146-10. Veiens flotte fremtoning på åkeren er verdt besøket i seg selv, da denne ligger godt synlig over åkeren med kraftig oppbygd veikropp. Brufundamentene er også kraftige og er anlagt som store steinkar. Dette flotte smykket på åkeren som kan få komme til sin rett og gjøres tilgjengelig for folk flest, da det gir et bilde på et helhetlig historisk veimiljø. Anbefalte tiltak for dette området er foreslått lengre bak i rapporten, i kapittel 6.

I tillegg til anbefalte tiltak for det veihistoriske miljøet, kan det også fremheves ved å sette opp skilt med beskrivelse av veiens historie og info om det sammensatte kulturminnet. Det anbefales videre å sette opp retningsskilt langs riksveien som viser at her ligger det et kulturminne. Her kan skilt med den nye postveilogoen brukes.

Veikroppen ligger er tydelig og fremtredende i terrenget.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

5.2.3.2 Røv skysstasjon

Det neste som anbefales å fremheves i denne parsellen er skysstasjonen på Røv som har mye spennende historie om prominente overnattingsgjester siden siste del av 1600-tallet. Over inngangspartiet til skysstasjonen henger det treplater som forteller om kong Christian den V sin overnatting på gården. Gode formidlingsmuligheter kan være historier om gjestenes opphold, hvorfor Røv ble brukt av kongelige gjester og opphavet til treplatene.

Treplatene forteller om kongelig overnattingsbesøk og de til venstre er satt opp i forbindelse med Christian 5 besøk i 1685.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

I kirken som ligger på nordsiden av Surna henger det en minnetavle over besøket til kong Christian i 1685. Kirkestedet har historie tilbake til 1500-tallet, og den eldste omtale av kirka er fra 1589. Dette kan være et spennende stoppested for sykkelturisten eller de som vil oppleve postveien med bil.

Minnetavle for kong Christians reise i Surnadalen, 1685, i kirken på Moen.
Foto: Bernt Bøe

Skysstasjon på Røv. Bildet er tatt i 1937 av Henriksen & Steen, Nasjonalbiblioteket

5.2.4 Parsell 4: Røv bru, nordlig side - Nyset

Denne parsellen har en spennende veitrase som går som en hylle i terrenget og kan gi et innblikk i hvordan slike veier ble bygd i bratt, skrånende terreng. Hyllen ligger på Omkløvhølen og med istandsetting og vegetasjonsrydding, vil dette bli en liten omvei som del av en løype egnet for sykkelturer i vakre naturomgivelser og jordbrukslandskap. Veistrekningen er på 9 km og går hovedsakelig som asfaltert vei på nordsiden av Surna og man kan på denne turen gjøre et stopp innom kirken på Moen og se på den flott utsmykkede minnetavlen for kong Christian.

6 Parseller i Surnadal og anbefalte tiltak

Veien er delt inn i fire parseller og for hver av parsellene er det registrert tilhørende enkeltminner for strekningen. Dette gjelder traseer med tydelig oppbygd veikropp og linjeførte strekninger. Veirelaterte enkeltminner som bruer, ulike type steiner som viser brunavn, milesteiner, rodesteiner og landingsvorer er registrert som enkeltminner for hver parsell. Skysstasjoner og poståpnerier er registrert som egne kulturminner, siden disse ikke hører til veien direkte.

For hver enkelt parsell er objekter med problempunkter rangert fra de mest kritiske øverst og som haster mest å få satt i stand, til de som kan avventes i tid. Vurderingen av tilstandsgradene har blitt sett i sammenheng med hvordan veien og veirelaterte kulturminner skal brukes og bevares videre.

Den resterende delen av hver strekning, som ikke er fremhevet som problempunkter, har generelt skjøtselsbehov på årlig basis. Dette innebærer rydding og fjerning av vegetasjon langs veikanten og i midten av veien for å unngå gjengroing.

6.1 Parsell 1: Stangvik – Mobøen/Mo golfbane

Askeladden ID: 267273

6.1.1 Om strekningen generelt

Strekningen mellom Stangvik og knutepunktet ved Mo golfbane er på omtrent 6 km. Veien er lagt gjennom en skiftende vegetasjon og terreng. Fra Stangvikvoren er veien asfaltert og går forbi eldre bebyggelse hvor det har vært poståpneri og videre gjennom jordbrukslandskap frem til Stangvik gård (Bruvollen). Herfra går strekningen gjennom skogs- og våtmarksområde som gruset vei frem til Vang gård, og denne er på ca. 3,4 km. På denne strekningen er veien utvidet med moderne grøfter like ved Vang. Postveiens særtrekk i form av bredde, grøfter og oppbygning er ikke bevart, mens linjeføringen er intakt. I dette området er det skogsarbeid med tunge biler som henter og frakter tømmer, se bildet. Veistrekningen er på omtrent 700 meter og blir tungt belastet av tømmertransport fra Vang til veiskillet mellom postveien og vei som går opp mot Grønnessetra. Veien videre fra Vang og ned mot Mo golfbane er asfaltert og blir brukt som bilvei til gårder og hytter som ligger i området. På denne strekningen går veien gjennom jordbrukslandskap avbrutt av korte strekker med skog.

Parsell 1

6.1.2 Problempunkter på strekningen

Objekter med problempunkter er rangert fra de mest kritiske øverst og som haster mest å få satt i stand, til de som kan avventes i tid.

Den resterende delen av strekningen som ikke er fremhevet som problempunkter har generelt skjøtselsbehov på årlig basis. Dette innebærer rydding og fjerning av vegetasjon langs veikanten og i midten av veien for å unngå gjengroing.

6.1.2.1 Objekt nr. 267273-4 Steinhellebru ved Evjehaug

Sammenrast steinhellebru over bekk. Steinene er gjengrodd med mose, gress og lyng. Samme bredde som veien, 3,5-4 m. Se bildet som viser sammenrast bru. På grunn av tett vegetasjon var vanskelig å få tatt et godt bilde.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Steinhellebru	Sammenrast steinhellebru. Fortsatt mulig å gå på, men gir ulendt underlag siden den ligger som en steinhaug i terrenget.	Rekonstruering av steinhellebrua til opprinnelig stand. Viktig å skaffe fagfolk som kan historisk tørrmuring.

Bildet viser den sammenraste steinhellebrua.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.1.2.2 Objekt nr. 267273-4 og 267273-5 Støttemur for vei

Støttemurene er oppbygd av tørrmurt stein. Muren med ID-nummer 267273-4 ligger nord for Grønnesåsen/Evjehaugen og mur med ID-nummer 267273-5 ligger omtrent 350 meter i vestlig retning ovenfor Bruvollen.

6.1.2.2.1 Objekt nr. 267273-4 Støttemur

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG2	Støttemur	Muren er dekket med mose og lyngplanter. Holder på å skli ut enkelte steder.	Muren bør holdes under oppsikt, slik at endringer kan fanges opp og tiltak iverksettes. Ved istandsetting må dette gjøres i samarbeid med fagkyndig på historisk tørrmuring.

ID 267273 – støttemur ved Grønnesåsen/Evjehaugen.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.1.2.2.2 Objekt nr. 267273-5 Støttemur

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG2	Støttemur	Steinene i muren buler litt ut og muren er tynget av tykt lag med mose som henger over og nærmest dekker muren helt.	Murens tilstand bør overvåkes over tid for å ha kontroll på mulige endringer. Ved større sig i muren, iverksettes tiltak med å istandsette muren.

ID 267273-5 Støttemur med sig i enden.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

ID 267273-5 Støttemur med sig.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.1.2.3 Objekt nr. 267273-1 Veitrase Lykkjevegen

Det er søkt om utbedring av veien på denne strekningen, kalt «Lykkjevegen» og veistrekningen er derfor tatt med under dette kapittelet om problempunkter. Denne veien er allerede utvidet og har moderne, dype grøfte. Postveiens særtrekk er på grunn av tidligere utbedring fjernet, men veiens linjeføring er bevart. For å bevare denne videre kan ikke veien utvides mer enn slik den fremstår i dag. De første 150-200 meterne er dekket med tykt lag grovgrus som er lite egnet til å gå på. Veien videre har flere steder blitt fikset med samme type grovgrus i hull og dumper, og gir et inntrykk av brutt linjeføring og et veldig varierende dekke å gå på. Viser også til uttalelse fra Kulturvernseksjonen i fylkeskommunen den 4.06.20, hvor det også er påpekt at veien er ubrukelig som turvei slik den står i dag.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veganlegg	Veien har varierende grad av vedlikehold og er oppgradert med grovgrus som topplag og i dumper og hull i veibanen. Den er også utvidet og har moderniserte grøfter.	1.Utbedring av veidekke Tiltak for å utbedre veiens varierende tilstand vil være å legge et finkornet gruslag/topplag på strekningen for en helhetlig opplevelse av veien som turvei og gjøre veien egnet til å gå på. Veibredden og grøfter beholdes slik det er i dag. 2.Utbedring av overgangen mellom skogsbilvei og videre postvei. Finkornet gruslag/sand legges som topplag over pukken.

Veistrekningen ved Vang. I enden av bildet er det tungbil som laster tømmer.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

Bildet viser overgangen til videre postvei i veiskillet Grønnessetra.
Grovgrus/pukk skjemmer overgang til postveien videre mot Stangvik.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.1.2.4 Objektnr. 267273-2 Veistykke ved Evjehaugen

Veistykket som er på ca. 200 meter er tett gjengrodd av lyng vegetasjon og trær. Veikroppen er derfor lite synlig, og fremstår mer som en sti. En sammenrast steinhellebru er en del av veien.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG2	Veianlegg	Veien er tett gjengrodd og fremstår som sti i terrenget. Varierende grad av grøfter, lite synlige på grunn av vegetasjonen. En sammenrast steinhellebru ligger i traseen.	Rydding og fjerning av vegetasjon for å synliggjøre veibredden. Sette opp retningsskilt som viser at postveien har gått i denne retningen.

Veistykket på 200 meter som er godt gjengrodd og stipreget.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2 Parsell 2: Kvanne – Skei sentrum

Askeladden ID: 267264

6.2.1 Om strekningen generelt

Denne parsellen går fra Skrivarstuvoren i Kvanne til Skei sentrum og er på omtrent 16 km. Fra Grytskogan ligger veien på elvesletta til elva Søya og følger elva opp til gården Ellevset, en strekning på ca. 8 km, hvor elva og veien går i hver sin retning, og veien herfra går videre mot Skei. På denne parsellen veksler veien mellom å være sammenfallende med dagens bilvei og turveier, for enkelte steder å bli borte over jordene og i byggefelt.

Parsell 2

Fra Skrivarstuvoren går veien som gruset bilvei gjennom tunet på Skrivarstua, hvor det har vært poståpneri i gården «Nelåna», og skysstasjon. Gjennom Kvanne og frem til Øverbø/Saghaugen går veien som asfaltert moderne vei. Veien har passert husene Evjen (1938), Melen (1860) og Leittbrekkja på Lykkjegjerdet og vises i dag som gruset boligvei her. Videre herfra er veien sammenfallende med bilvei frem til Bakkan, hvor den går som gruset vei på sørøstre side av veien.

Postveiens særtrekk er ikke bevart her, i likhet med veitraseene som er sammenfallende med dagens riksvei. Fra Mo golfbane går veien som turvei gjennom skog og våtmarksområde. Videre følger veien elvesletta opp til Åsen, hvor den har gått gjennom tunet på bygdemuseet. Herfra i rett linje til frem til Skeisnebba og gjør en jevn sving mot Stormyra, og blir borte i boligfeltet i Modalen. I dette området har veien måtte vike plass for boliger, men ligger enkelte steder under dagens bilvei til boligfeltet. Deretter er postveien sammenfallende med riksveien frem til Skei sentrum.

6.2.2 Problempunkter

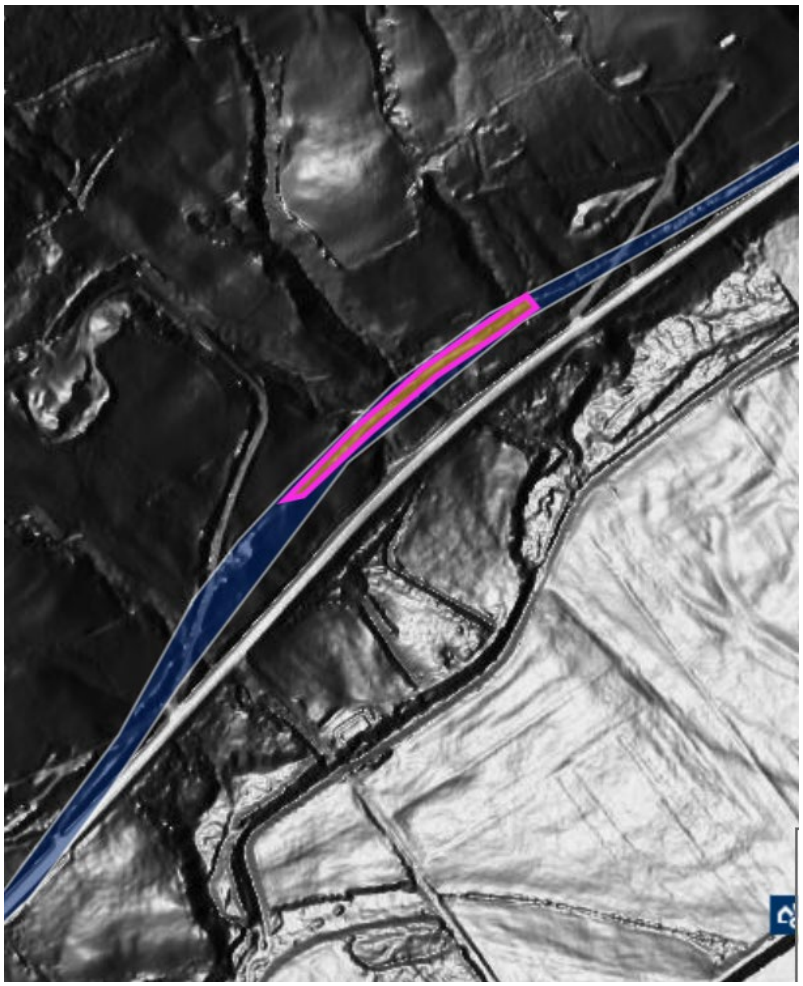
I denne parsellen er det flere kritiske punkter hvor veien kan forsvinne på grunn av tett vokst vegetasjon. På flere av strekningene i denne parsellen er postveien i ferd med å forsvinne helt i vegetasjonen, og dette gjelder på Øverbø/Saghaugen, ved Åshaugen gård, ved Åsen bygdemuseum og ved Beinvegen på Stormyra. Veiene her har vært vanskelig å gjenfinne og lese i terrenget på grunn av tettvokst vegetasjon. Store deler/biter av disse veiene har gått i oppløsning ved at planter, busker og trær har vokst seg inn i veien og sprengt ut steiner og fyllmaterialet. Dette gjør at det er vanskelig å skille mellom natur og kultur, og veiene og vegetasjonen går i ett. Objektnummer 267264-3 er tatt med som et eksempel på hvordan disse veienes tilstand er per i dag.

6.2.2.1 Objekt nr. 267264-6 Liten steinhellebru/steinhellekiste på Hyllbakkan

Steinhellebrua ligger på oversiden av dagens riksvei og har tilhørende veirest på ca. 50 meter som er synlig på gressplenen. I Lidar vises tydelige spor av hele veiens strekning som utgjør en lengde på omtrent 700 meter selv om ikke denne var mulig å lese i terrenget. Utsnitt fra Askeladden med lidar er tatt med som eksempel på neste side. Et gammelt flyfoto fra 1963 ligger ved for å vise veiens trase før den nye riksveien ble anlagt og man ser at den er sammenfallende med veien i terrengmodellen i lidar.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Steinhellebru/ Steinhellekiste	Brua er oppbygd i tørrmurt stein med dekke som består av to store steinheller. Brukaret på vestlig side har kraftig sig og vil med tiden kollapse hvis ikke denne rettes opp innen rimelig tid. Brua kan kollapse ved ferdsel med kjøretøy som traktor, da den ikke vil tåle en slik tyngde. Trær vokser inn i brufundamentet og sprenger på steinene.	Sikring av bru eller snarlig tiltak kreves. Brukaret rettes opp og settes istand av fagkyndig på tørrmuring. Fjerning av trær og vegetasjon som forringer bruas bevaringsgrad.

Betydelig sig i brua som krever tiltak innen rimelig tid.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Utsnitt med lidar fra Askeladden. Blåmarkering viser veitrase ovenfor dagens riksvei. Rosa markering er steinhellebru med lesbar vei i terrenget.

Utsnitt av flyfoto fra 1963 ved Hyllbakkan, Askeladden.

6.2.2.2 Objektnr. 267264-12 Postveien

Veien er lite gjenkjennelig som postvei, men veikantene er fortsatt tilstedeværende under gresset og bregnene som vokser langs kantene og i grøftene.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG2	Veianlegg	Veien er på denne traseen, nedsunket fra begynnelsen på helningen og frem til Mo golfbane, en strekning på ca. 200 m. Veikroppen forsvinner og bare veiskuldrene står igjen, dvs. disse står høyere enn selve veien/veikroppen. Det er lite som minner om at det har vært vei her en gang i tiden.	Skjøtselarbeid med rydding og fjerning av vegetasjon for å synliggjøre veikantene og hindre videre nedbryting pga. av voksende vegetasjon. Nytt gruslag med finkornet legges for å jevne ut sporene i veibanen.

Nedsunket veibane med høyere kanter på hver side, id 267264-12.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2.2.3 Objektnr. 267264-11 Postveien

Veistrekningen blir i dag brukt som turvei. Traseen ved Grytskog/Nestua går som traktorvei ca. 200 meter. Videre går den som gresskledd vei over myr- og torvområde, og er en strekning på ca. 200 meter.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG2	Veganlegg	Veistrekningen er grovsporet og har flere hull. Veien er dekket med gress og trær i grøftekantene.	Istandsetting og skjøtsel for bedre underlag å gå på og for å gi en bedre turopplevelse. Hullene fylles med grus i riktig kornstørrelse. Gressdekke beholdes, men krever jevnlig skjøtselsarbeid gjennom året.

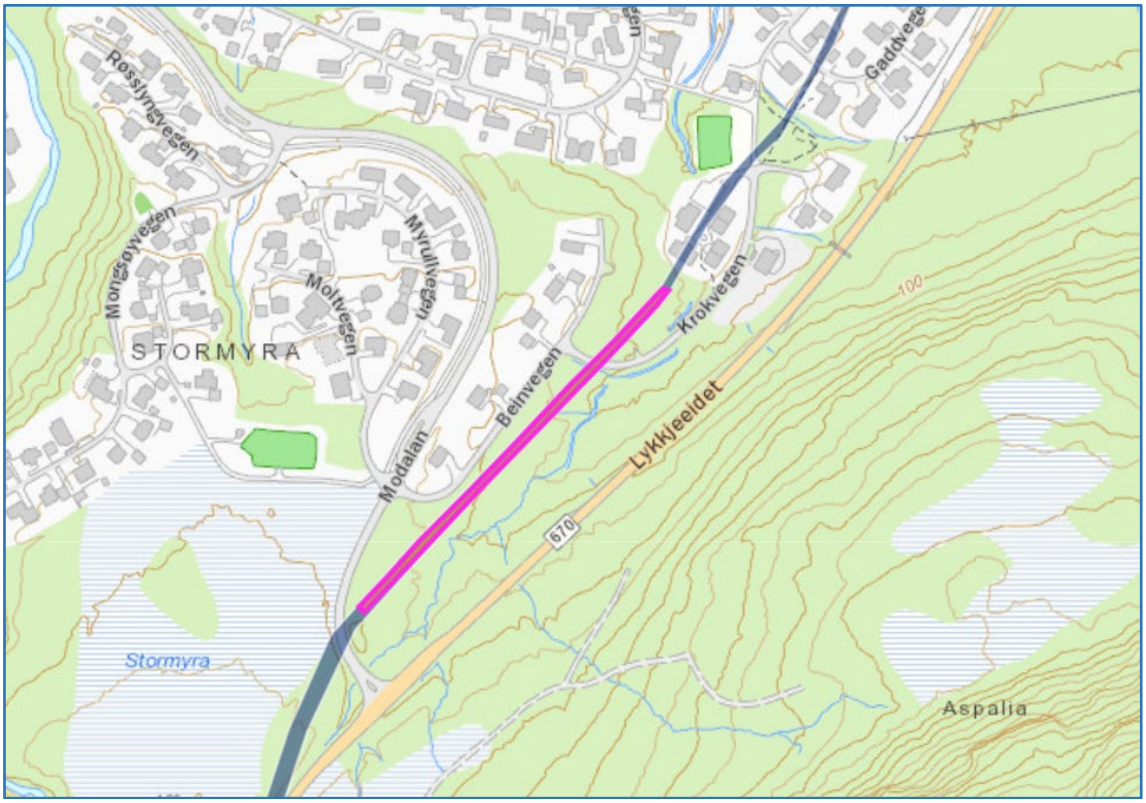
Gresskledd postvei over Klåppin, id 267264-11.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

Gresskledd trase over Klåppin, id 267264-11.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2.2.4 Objektnr. 267264-1 Postveien Beinvegen på Stormyra

Denne veien er en av de fire veitraseene som er nevnt i innledningen til dette kapittelet som er satt med tilstandsgrad 3 på grunn av sterk gjengroing og vegetasjonens tæring på veien. Tilsvarende gjelder også for objektene med Askeladden ID-nummer 267264-2, 267264-3 og 267264-8. Disse veiene er så sterkt gjengrodde at de er i ferd med å forsvinne helt i vegetasjonen, og tiltak innen rimelig tid kreves om disse veiene skal bevares for ettertiden.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3/4	Veianlegg	Veistykket er sterkt gjengrodd av løvtrær, bringebærbusker, lyng og bregner. Den er i ferd med å bli "spist opp" av vegetasjonen og vil forsvinne helt hvis vegetasjonen får fortsette å vokse fritt. Veien er gropete, mange store hull og lite lesbar.	Kreves omfattende tiltak for å istandsette denne veistrekningen, da denne er helt gjengrodd og nesten ikke mulig å se i vegetasjonen. Traseen er sterkt ødelagt av vegetasjon og er trolig for skadet til å settes i stand. Vurderes som tapt.



Veitrase ved Beinvegen/Stormyra. Kartutsnitt fra Askeladden.

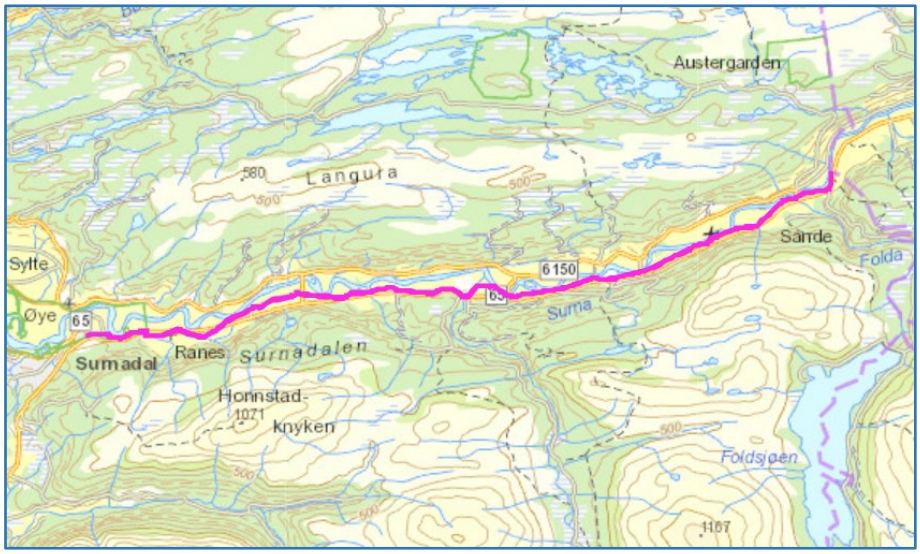
Gjengroing av postveien på Stormyra. Tilsvarende også på andre steder nevnt i kapittelets innledning.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3 Parsell 3: Skei sentrum – Rindal kommunegrense

Askeladden ID: 267146

6.3.1 Om strekningen generelt

Parsellen er omtrent 21 km lang og går fra parkeringsplassen ved butikksenteret i Skei sentrum og til kommunegrensen mot Rindal. Veien er anlagt på og i ytterkant av elvesletta til elva Surna og følger riksveien gjennom Surnadalen. Postveien har gått over åker og jorder, og gjennom gårdstun på Honnstad, Røv og Kvammen. Røv har vært skysstasjon og det er noe usikkert hvor veien har gått i dette området, om den har hatt traseen gjennom gårdstunet til nabogården, om veien har gått rundt denne eller om postveien er sammenfallende med dagens bilvei. Mer om denne problemstillingen i punkt 6.3.13 i rapporten. En del av etterarbeidet har vært å kartlegge hvor denne veien har gått rundt Røv skysstasjon og vil bli presentert under eget punkt/delavsnitt. Tilsvarende gjelder også for veitraseen ved Mauset, hvor det går veier i to retninger, og blir beskrevet i avsnitt 6.3.10.



Parsell 3

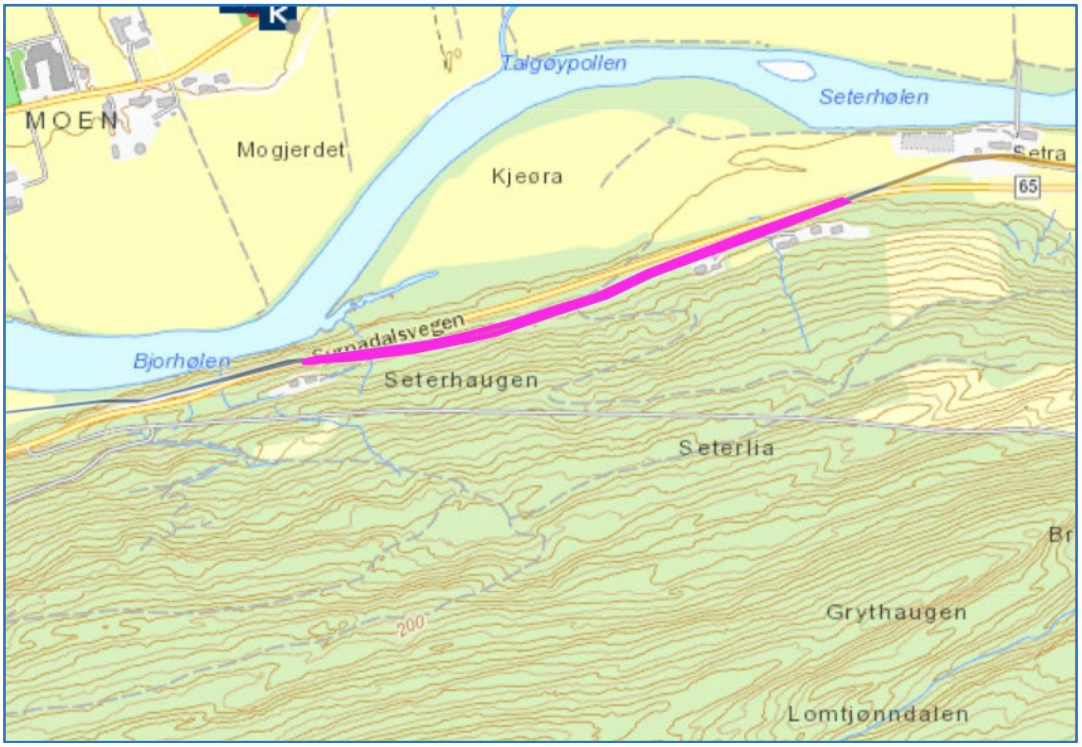
6.3.2 Problempunkter

Objekter med problempunkter er rangert fra de mest kritiske øverst og som haster mest å få satt i stand, til de som kan avventes i tid. Vurderingen av tilstandsgradene har blitt sett i sammenheng med hvordan veien og veirelatert kulturminner skal brukes og bevares videre. Den resterende delen av strekningen som ikke er fremhevet som problempunkter, har generelt skjøtselsbehov. Dette innebærer rydding og fjerning av vegetasjon langs veikanten og i midten av veien for å unngå gjengroing.

6.3.2.1 Objekt nr. 267146-12 Veitrase Kjeøra/Seterhaugen

Veitraseen ligger i et område hvor det har foregått mye skogsarbeid med tunge biler og maskiner. Store, dype spor på stedet viser dette. På sommerstid er veien helt dekket av bregner og frodige bringebærbusker vokser i veiens grøft på nordøstlig side.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Veianlegg	Veidekket er gjengrodd med høyt gress, og enkelte partier med bringebærbusker. På strekningen forbi bolighusene er veien blitt borte i forbindelse med utgravd parkering og skogsvei. Det er også gravd en stor, skjemmende grøft tvers over veien like etter veien blir krysset av skogsbilvei. En bekk renner igjennom grøfta. Mulig det har vært en kollapset stikkrenne som er gravd bort.	Fjerning og rydding av vegetasjon. Veiens tilstand generelt bør vurderes nærmere etter at vegetasjonen er fjernet. Grøften fylles igjen for å få en helhetlig og farbar vei for turgåere. Stikkrenne bygges opp før tetting av grøft for vannavrenning.



Kartutsnitt som viser veitraseen ved Kjeøra, Askeladden.

Utgravd grøft på tvers av veien.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

Veitrase ved Kjeøra. Denne er tettbevokst av bregner i veibanen på sommeren i likhet med veien på Faksnes. Stort behov for skjøtsel.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

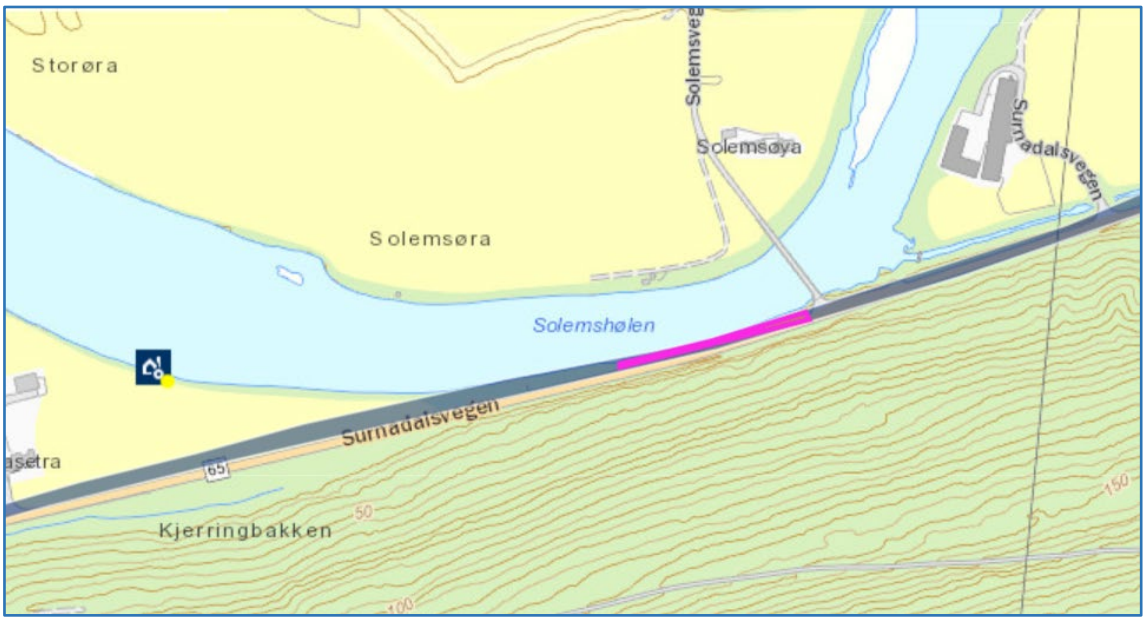
Veitraseen ved Kjeøra. Tett gjengrodd på sommeren, i likhet med Faksnes.
Stort behov for skjøtsel. Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3.2.2 Objekt nr. 267146-21 Stikkrenne Kjeøra/Seterhaugen

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG9 **Ikke registrert grunnet tett vegetasjon**	Stikkrenne	Det er lagt plastrør i stikkrennen. Ikke mulig å se steinhellene pga. tettvokst med mose, bregner og bringebærbusker i området. Usikker på om steinhellene fortsatt er i stikkrenna. Sjekkes ut.	Fjerning av vegetasjon for å undersøke om steinhellene fortsatt er der eller fjernet pga. plastrøret.

6.3.2.3 Objekt nr. 267146-4 Støttemur på Solemsøra

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veianlegg	Støttemuren ligger langs elvesiden på sørlig side og består av tørrmurt stein. Muren er ca. 3-4 m høy. Muren ser ut til å bestå av stykker med både nyere og eldre stein. I den nyere steinen er det lagt et rør. Ifølge registreringen i 1993 er dette veistykket dekket med fylling fra riksveien. Veidekket består av jordblandet grus og er gjengrodd med gress. Et stykke av steinmuren er tilgrodd med mose og gress. Små trær og busker vokser på de øverste steinene. Røttene på trærne vil sprenge ut steinene etter hvert som de vokser.	Fjerning av trær og busker på synlig veistykket for å unngå at steinene sprenges ut.



Kartutsnitt fra Askeladden viser beliggenhet for støttemur, rosa markering, på Solemshølen.

Godt gjengrodd støttemur for vei, Solemshølen.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

Støttemur på Solemshølen.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3.2.4 Objekt nr. 267146-7 Faksnes/Foksnes bru

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG2	Brukar	Kraftig bygd, brukar i steinheller. Brudekket er gjengrodd med gress og mose. Brusteinene er tettvokst med mose, både på og mellom steinene. Trær vokser langs bruens kanter. Røttene vokser ned mellom steinene og vil sprenge ut disse over tid.	Fjerning av mose og trær som er i ferd med å gjøre skade på brua.

Faksnes bru har behov for skjøtsel.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

Veidekket på Faksnes bru og på veistykket.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3.2.5 Objekt nr. 267146-10 Veitrase Faksnes

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Veianlegg	Markert og tydelig oppbygd veilegeme som er godt bevart, beliggende på et jorde. Veien er dekket med mose og det vokser bringebærlyng i kantene. Mange røtter fra busker og trær bryter opp veien, og gjør den hullete.	Sterkt behov for skjøtsel, for at veien skal bevares i ettertid. Store røtter fra trær og andre vekster i veibanen bør fjernes for å hindre videre nedbrytning av veien. Grusing av hull og fordypninger bør gjøres for å et jevnt veidekke.

Veistykket på Faksnes har tettvokst vegetasjon. Gresset skjuler mange hull som man lett kan snuble i.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

Bildet over viser hvor stor betydning vegetasjonen har å si for synlighet av veien. Veien fremstår som veldig smal og nesten borte på grunn av den tette vegetasjonen som vokser på hver side av veien. Bildet som er tatt i november måned, når varmekjære trær og bukser har mistet løvet, viser hvor mye plass den frodige vegetasjonen tar. På bildet på neste side kan man se hele veiens bredde og oppbygning tydelig. Dette viser også hvor viktig det er med god skjøtsel på årlig basis for at veien ikke skal gro helt igjen.

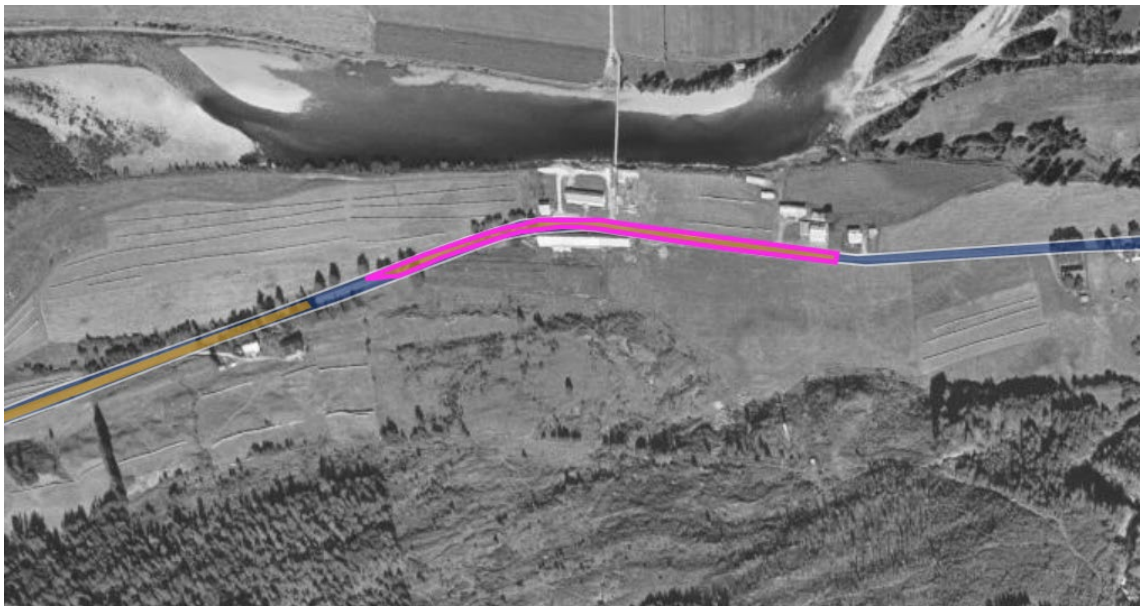
Faksnes. Samme vei som forrige bilde, men tatt i november måned.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3.2.6 Objekt nr. 267146-11 Veitrase på Setra gård

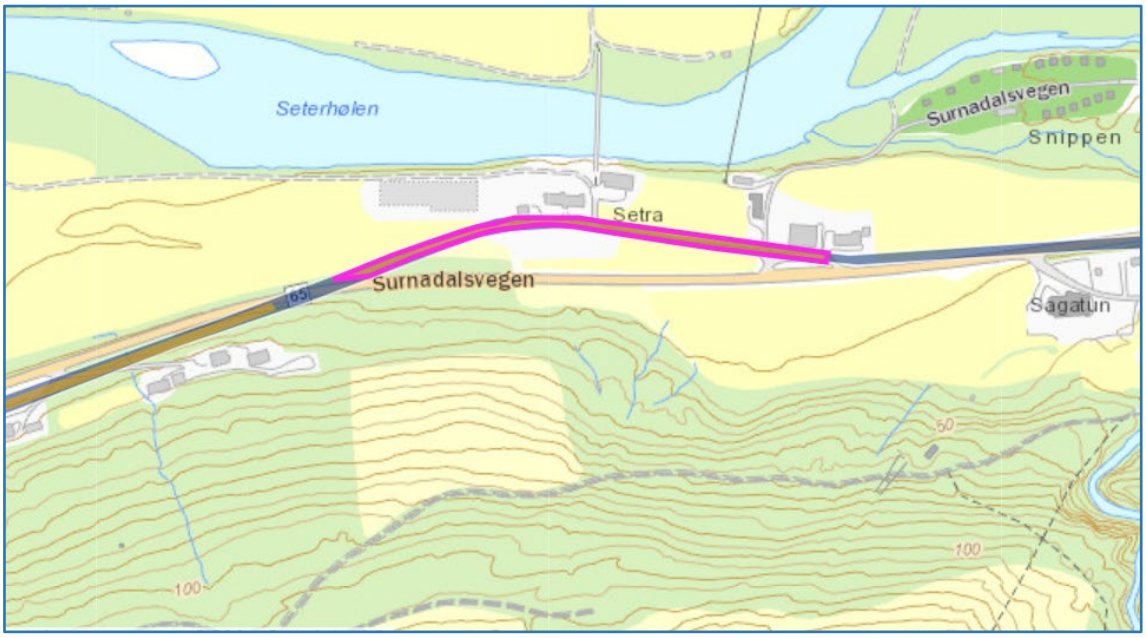
Det var her diskusjon om utbygging på denne gården under møtet med Surnadal kommune. Veistykket som ligger i åkerens ytterkant, bør ikke bli berørt av dette. Flyfoto fra 1963 og kartutsnitt fra Askeladden viser hvor veien har gått tidligere i forhold til riksveiens trase i dag. Flyfotoet viser tydelig at veien har gått gjennom tunet til gården Setra før den ble lagt om.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veianlegg	Veien går som gruset gårdsvei forbi bolighus og gårdstun. Ikke fremtredende som postvei her. Etter gårdstunet fremstår veien som en tydelig oppbygd veilegemet. Bestående av grus og stein. Veien her ble brukt som gruset bilvei på 1960-tallet. Den går i ytterkant av åker og er overgrodd med gress.	Generelt skjøtselsarbeid for å passe på at veien ikke gror igjen.

Veien ligger midt i bildet, hvor den svinger mot riksveien.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Utsnitt av flyfoto fra 1963 viser veien som går gjennom gårdstunet på Setra, Askeladden.



Kartutsnitt fra Askeladden viser hvor veien går i forhold til gården Setra i dag.

6.3.2.7 Objekt nr. 267146-13 Veistump på Leirkleiva

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veianlegg	Veistump på Leirkleiva, ca. 90 m lang. Den er tydelig oppbygd med grøft på sørlig side. Trær vokser langs kanten på vestlig side. Selve veidekke er gjengrodd med bregner og gress. Tett vegetasjon gjør veistumpen godt skjult og er ikke synlig på sommeren.	Normal skjøtsel

Veistump ved riksveien på Leirkleiva. Om sommeren er denne helt skjult for bilveien.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

Veistump ved riksveien på Leirkleiva. Om sommeren er denne helt skjult for bilveien.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3.2.8 Objekt nr. 267164-14 Veistykke ved Honnstadøyan

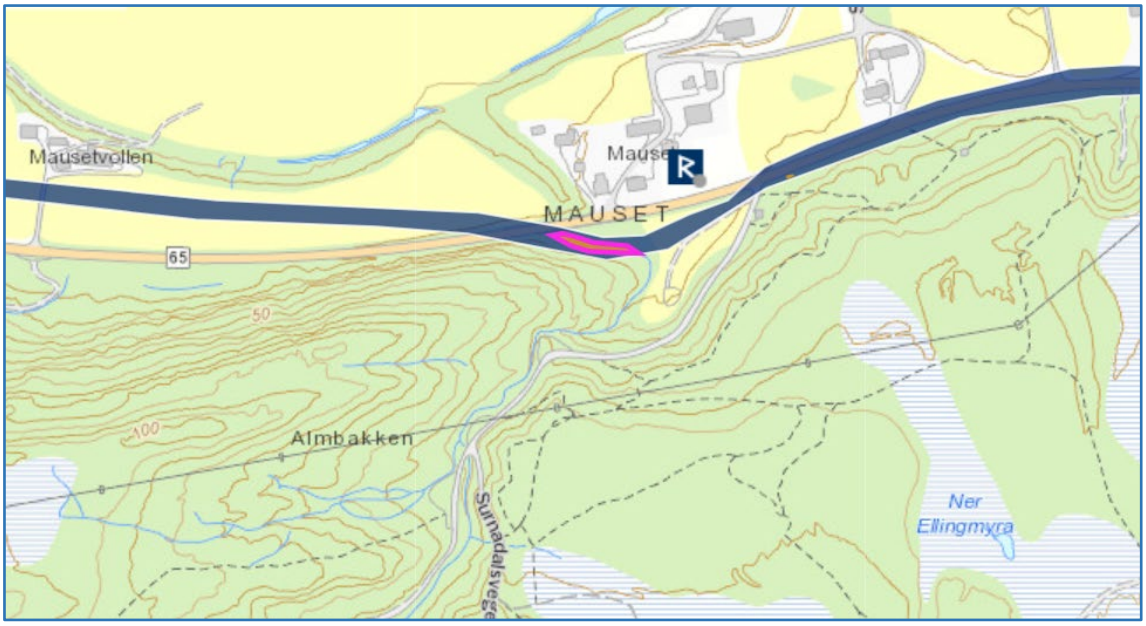
Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veianlegg	Tydelig oppbygd veistykke, ingen grøfter. Dyp kant på nordlig side av veien. Bredde på veien ca. 4 m. Veien er gjengrodd av gress, bregner og løvtrær. Noen trær har falt ned og ligger tvers over veien. Ikke mulig å se muren pga. tett vegetasjon. Veien er fremkommelig til fots. Den er vanskelig tilgjengelig for bruk, siden den ligger så nære riksveien og i tillegg er den for kort til å egne seg som turvei.	Sterkt behov for skjøtsel. Fjerning av falne trær og rydding av vegetasjon som vokser på veien.

Veitraseen på Honnstadøyan går parallelt med riksveien. Mye vegetasjon.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3.2.9 Objekt nr. 267146-18 Veistump Mauset

I dette området går veien i to retninger, hvor den ene går parallelt med riksveien og den andre svinger i øst-sørøstlig retning. Begge veiene er trolig moderne traktorveier, siden disse er bredere enn postveien. Det bør undersøkes nærmere for vurdering om veien kan ha hatt flere retninger i dette området eller om det er en kantet forhøyning som ligger igjen etter modernisering av eksisterende vei.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG9 **Ikke vurdert pga. vanskelig fremkommelighet**	Veianlegg	I dette området går det to veitraseer, hvor en ligger uframkommelig til, pga. tett vegetasjon, og den andre går parallelt med riksveien. Den uframkommelige veistumpen går over bergknaus langs bekken som renner her. Vegetasjonen gjør det vanskelig å vurdere veiens tilstand.	Tilstanden på veien er ikke vurdert på nært hold og bør undersøkes for vurdering av tiltaksbehov og potensiale for bevaring. De ulike veiretningene bør undersøkes nærmere.



Kartutsnitt av Mauset og postveiens retning, Askeladden.

Veien går i to retninger, opprinnelig postvei skal ha gått mellom disse. Bildet tatt mot sør.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

Veien som går parallelt med riksvei sett mot nordlig retning.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3.2.10 Objekt nr. 267146-19 Stikkerenne/steinhellebru ved Ranesåsen/Rostigbekken

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Stikkrenne/ steinhellebru	Tørrmurt steinhellebru som ligger rett ved loddrett fjellvegg med fossefall. Det er innlagt store plastrør i brua. Veistumpen vises som en tydelig kant mellom bjørketrærne som vokser langs sørsiden av kanten, ellers ikke lesbar vei.	Generelt skjøtselsarbeid. Fjerning av vegetasjon rundt steinhellene for å unngå gjengroing.

Veikant ligger under gresset og trærne til venstre i bildet.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

Stikkrenne/steinhellebru med mye vegetasjon rundt.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3.2.11 Objekt nr. 267146-20 Vindøla bru

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Brukar i stein	Brukar i stein som ligger ved nytt betongelement. Trolig av nyere dato. Løvtrær vokser på brukarhylle, og det vokser en del mose på steinenes overflate.	Fjerning og rydding av trær som vokser på hylla.

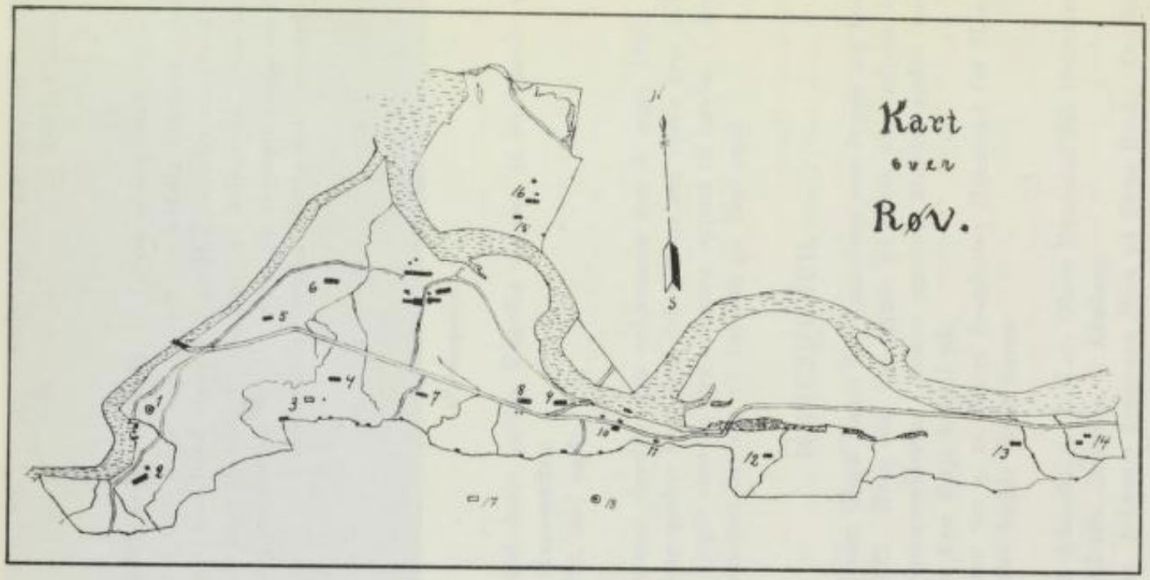
Vindøla bru med brufundamenter i stein.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3.2.12 Objektnr. 267146-9 Veitrase på Røv

Denne veitraseens markering i Askeladden er noe usikker, da det ser ut til at det ikke har vært sammenhengende vei gjennom Røv og over til gården Røvsgjerdet i utskiftingskartet over Røv. Utskiftingskartet over Røv viser ikke en sammenhengende linje mellom skysstasjonen og nabogården på Røvsgjerdet, men som to adskilte veier. Det kan se ut som om postveien har gått i samme trase som dagens bilvei istedenfor at den passerte skysstasjonen, slik markeringen er i Askeladden.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG0	Veianlegg		Nærmere undersøkelse av for postveien faktisk har gått.

Kartutsnitt over Røv, Askeladden.



Kart over Røv. (Frå utskiftinga).

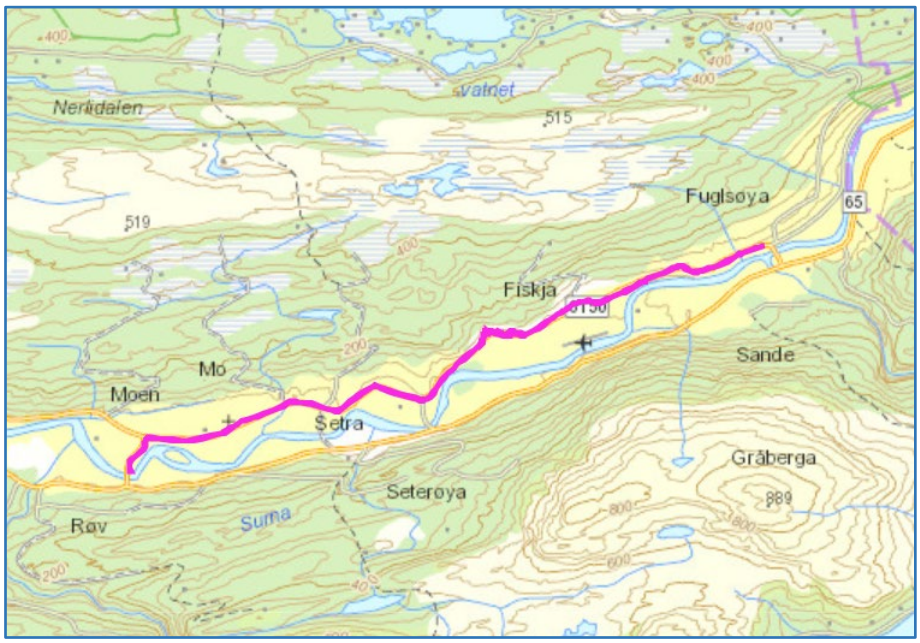
1. Røvssagja. 2. Sagatrøa. 3. Aspaflätten. 4. Høgmoen. 5. Røvstrøan. 6. Røvsgjeret. 7. Litlbakken. 8. Mælavollen. 9. Røvsmælen. 10. Haukarbakken. 11. Djupdalen. 12. Høgkleiva. 13. Ytterkleivan. 14. Austerkleivan. 15. Ei løe, visstnok på same tuftene som Eivind Olson. 16. Røvsøya. 17. Ytre Nyvegen. 18. Austre Nyvegen. NB.: Mælatrøa må visstnok vera den vesle prikken tett vestafor Haukarhaugen.

6.4 Parsell 4: Røv bru, nordlig side – Nyset

Askeladden ID: 267213

6.4.1 Om veistrekningen generelt

Denne veistrekningen går som asfaltert vei gjennom jordbrukslandskap og er sammenfallende med dagens veitrase og er omtrent 9 km lang. På Omkløvhølen/Nordsida går veien i to retningen, hvor den ene går i samme trase som dagens vei og den andre ligger nord for denne. Den nordlige veien går over beitemark og ligger videre som en hylle i terrenget til den møter gruset boligvei. Herfra blir den nordlige veien sammenfallende med dagens trase og veien fortsetter som asfaltert vei frem til gården Fiskja, hvor den går som gruset vei gjennom tunet. Den har gått videre gjennom tunet på Alvstua og over jordet hvor den blir borte, for deretter å bli sammenfallende med dagens asfalterte vei igjen.



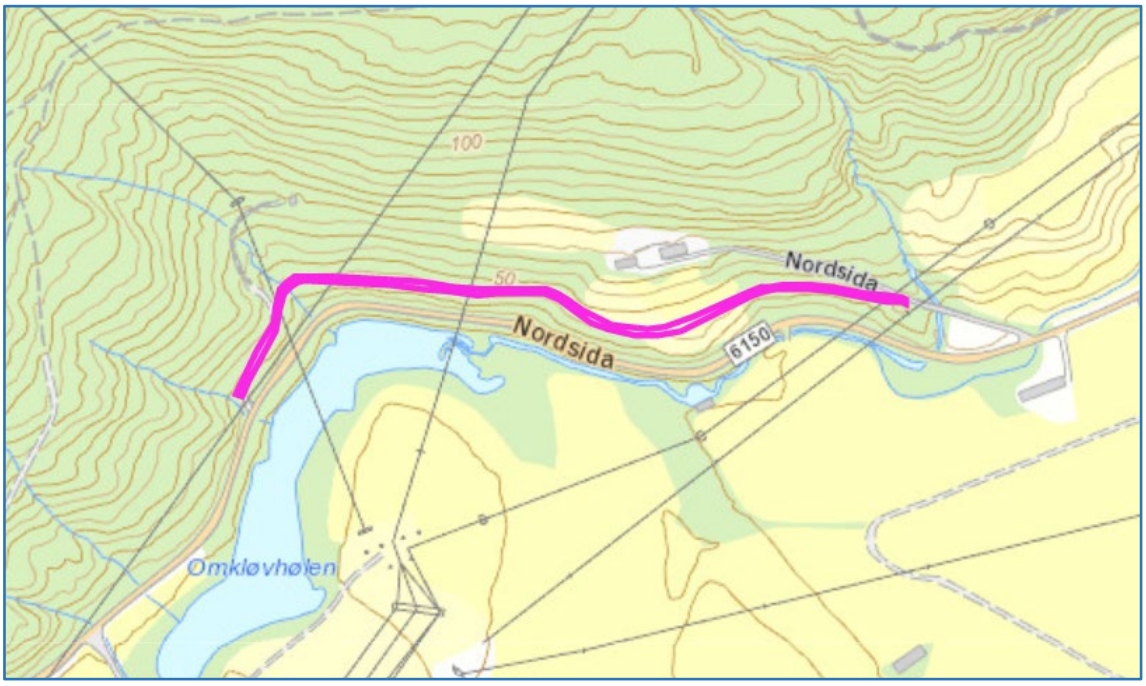
Parsell 4

6.4.2 Problempunkter

Objekter med problempunkter er rangert fra de mest kritiske øverst og som haster mest å få satt i stand, til de som kan avventes i tid. Vurderingen av tilstandsgradene har blitt sett i sammenheng med hvordan veien og veirelatert kulturminner skal brukes og bevares videre. Den resterende delen av strekningen som ikke er fremhevet som problempunkter, har generelt skjøtselsbehov. Dette innebærer rydding og fjerning av vegetasjon langs veikanten og i midten av veien for å unngå gjengroing.

6.4.2.1 Objektnr.267213-1 Øvre veitrase på Nordsida

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Veianlegg	Veien går på en hylle på nordlig side av dagens vei. En jevn kant langs postveiens sørlige side, er noe synlig gjennom vegetasjonen. Veien er vanskelig tilgjengelig pga. tett vegetasjon. Tett vegetasjon gjør veien ufremkommelig og det er derfor vanskelig å gjøre en visuell vurdering av hvordan tilstanden på veien og støttemuren er. Fra bekken går veien som traktorvei over beitemark. Tilstanden på stikkrenne og steinmur er ikke sjekket pga. okser på beite.	Traseen bør ryddes for vegetasjon slik at veiens tilstand kan vurderes nærmere. Ved rydding av vegetasjon bør tilstanden på stikkrenne og steinmur også undersøkes. Veistrekningen kan bli fin for kortere turer til fots, og det bør tilrettelegges for det.

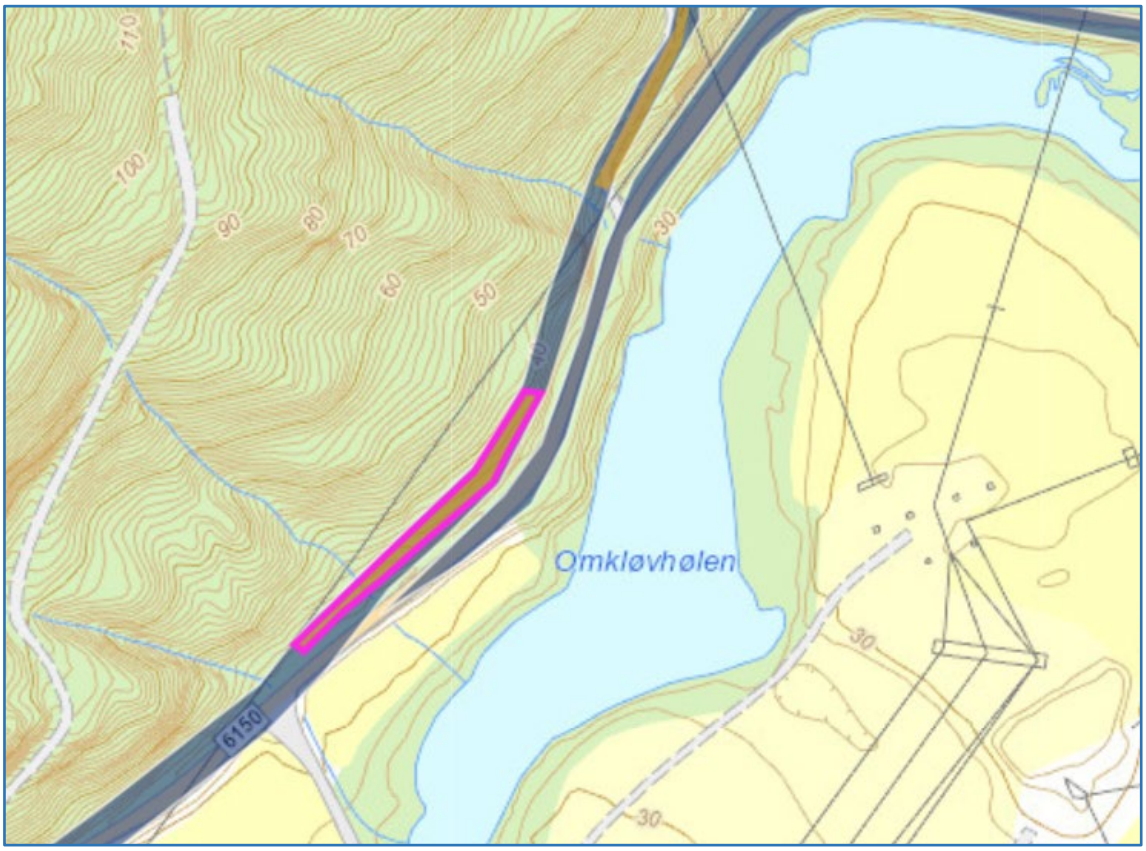


Kartutsnittet viser veitraseen som går på oversiden av dagens vei, Askeladden.

Veitraseen som hylle i terrenget. Tettvokst vegetasjon gjør den vanskelig å lese.
Veien ligger omtrent midt i bildet.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.4.2.2 Objektnr. 267213-2 Veitrase på Omkløvhølen

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Veianlegg	Ufremkommelig veistykke pga. tett vegetasjon. Det vokser en allè med løvtrær langs sørlig veiskulder. Selve veien er gjenvokst med bregner, busker og gress. TG3 er satt fordi veien er i ferd med å forsvinne i vegetasjonen og krever tiltak innen rimelig tid. Det går også et veistykke noe østover for denne veien, og kan oppfattes som en del av/videreføring av postveien i retning beitemarka.	Fjerning av vegetasjon. Nærmere undersøkelser av veiens tilstand, da den tette vegetasjonen kan skjule mer omfattende skader på veien. Det bør også gjøres en undersøkelse av veistykket som ligger øst for denne for å finne ut om det også er en del av postveien.



Postveien på Omkløvhølen har gått bak alleen med bjørketrær.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

7 Oppsummering

Tilrettelegging, skjøtsel og istandsetting av veien gjøres ut fra veiens tilstand, og med minst mulig inngrep, slik at veien ikke endrer karakter. Det er viktig å bevare veiens utseende og form i størst mulig grad, for at dens historiske verdi opprettholdes. For et helhetlig skjøtsels- og istandsettingsarbeid av postveien oppfordres det til godt samarbeid kommunene imellom på hele strekningen. Postveien vil da kunne fremstå som et kulturminne hvor skjøtsel og istandsetting fremstår som en helhet. Vurdering av tiltak gjøres i samarbeid med kulturvernmyndighetene for en best mulig bevaring av postveien.

Det anbefales at arbeidet startes med en kartlegging av enkeltminner som har TG3 og TG2, for å vurdere hvilke tiltak som skal igangsettes og hvor omfattende arbeidet blir. Vurderingen kan gjøres i kombinasjon med normalt skjøtselarbeid på veien og enkeltminnene som er merket med TG1.

Forslag til videre arbeid:

- En profesjonell prosjekthåndtering hvor kulturminnefaglige byggeledere og rådgivere påkobles i felt
- Viktig å huske på at arbeidet ved istandsetting av historisk vei er en *byggeplass* og da må alle HMS-rutiner på plass.
- Kostnadsberegning for skjøtsel og istandsetting
- Hvem skal ha ansvaret for arbeidet som skal utføres? Samarbeid med kulturvernmyndigheter er viktig for korrekt utført istandsetting og skjøtsel. Vil det være behov for opplæring?
- Opprette kontakt med grunneiere, historielag og andre som blir berørt/er relevante for postveien
- Lage en plan for årlig skjøtselsarbeid, hvem som har ansvar for det og i hvilket tidsrom det skal utføres.
- Ta stilling til om det kreves flere tiltak med veien enn de som er oppført i rapporten
- Eventuelt annet som kan dukke opp av arbeid knyttet til postveien

8 Vedlegg

8.1 Fotoliste

8.1.1 Parsell 1 Stangvik – Mobøen/Mo golfbane

Foto 5772 til 5781

Foto 5783 til 5788

8.1.2 Parsell 2 Kvanne landingsvor – Skei

Foto 5754 til 5757

Foto 5759 til 5771

8.1.3 Parsell 3 Skei – Rindal kommunegrense

Foto 5730 til 5738

Foto 5740 til 5752

Foto 6152 til 6168

Foto 6174 til 6210

8.1.4 Parsell 4 Røv bru (nordsida) – Nyset

Foto 6169 til 6172

8.2 Kilder

Berrum, Hans (1902): Norges posthistorie 1647 – 1719. Kristiania MCMII J. W. Cappelen.

(1906): Norges posthistorie 1720 – 1814. Centraltrykkeriet Kristiania.

Skyssplikt. Lokalhistoriewiki.no
https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Skyssplikt [Lesedato: 20.10.2020]

Skysstasjoner. Lokalhistoriewiki.no
https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Skysstasjon [Lesedato: 20.10.2020]

Statens Vegvesen (2019): Postvegen Stavanger – Bergen – Trondheim. Rettleiar for skjøtsel, vedlikehald og restaurering. Norsk Vegmuseum

Vegminner i Møre og Romsdal fylke. Veghistorie i Norge – med hovedvekt på tidsrommet 1537 – 1960. Statens vegvesen Møre og Romsdal, 2001