



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Tilstandsrapport Den Trondhjemske postvei

Ålesund kommune



Siw Helen Myrvoll Grønland
26.10.2020

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: Amdamsneset – Sjøholt.....	19
5.2.2	Parsell 3 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken 1785.....	20
5.2.3	Parsell 4 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken 1830.....	20
5.2.4	Parsell 6 Singlarbakken – kommunegrense Vestnes 1785.....	20
6	Parseller i Ålesund og anbefalte tiltak.....	25
6.1	Parsell 1: Amdamsneset – Sjøholt	25
6.1.1	Om strekningen generelt.....	25
6.1.2	Problempunkter	26
6.2	Parsell 2 Sjøholt - Pinå/Gjerdsbratuta.....	34
6.2.1	Om strekningen generelt.....	34
6.3	Parsell 3 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken	35
6.3.1	Problempunkter	35
6.4	Parsell 4 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken. Trase fra 1830-årene.	48

6.4.1	Generelt om strekningen.....	48
6.4.2	Problempunkter	48
6.5	Parsell 5 Singlarbakken – kommunegrense Vestnes	54
6.5.1	Om strekningen generelt.....	54
6.5.2	Problempunkter	54
6.6	Parsell 6 Singlarbakken – kommunegrense Vestnes	62
6.6.1	Om strekningen generelt.....	62
6.6.2	Problempunkter	62
7	Oppsummering.....	76
8	Vedlegg.....	77
8.1	Veiens tilstandsgrader i hver parsell.....	77
8.1.1	Oversikt over tilstandsgrader parsell 1.....	78
8.1.2	Oversikt over tilstandsgrader parsell 2.....	79
8.1.3	Oversikt over tilstandsgrader parsell 3.....	80
8.1.4	Oversikt over tilstandsgrader parsell 4.....	81
8.1.5	Oversikt over tilstandsgrader parsell 5.....	82
8.1.6	Oversikt over tilstandsgrader parsell 6.....	83
8.2	Fotoliste	84
8.2.1	Parsell 1 Amdam – Sjøholt.....	84
8.2.2	Parsell 2 Sjøholt – Pinå/Gjerdsbrauta.....	84
8.2.3	Parsell 3 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken – 1785 strekning	84
8.2.4	Parsell 4 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken – 1830 strekning	84
8.2.5	Parsell 5 Nysæterbakkane – kommunegrense Vestnes – 1830 strekning	84
8.2.6	Parsell 6 Singlarbakken – kommunegrense Vestnes – 1785 strekning	85
8.3	Kilder	85

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 skapte 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, siden den er 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. Ålesund kommune har en flott strekning på Ørskogfjellet som er verdt å fremheve og ta vare på for ettertiden. Her kan det gjøres tiltak med å gjøre veien bedre farbar og sette opp skilt for å vise frem postveien og turmuligheter i dette området.

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 18. – 25.06. 2019. Vær og føre: Skiftende vær, noen dager oppholdsvær og vindstille. Det har vært flest regnværsdager, hvor enkelte dager har vært sure og kalde med kraftig vind. Det dårlige været gjorde arbeidet mer utfordrende i forhold til fotografering, da det ble mye fukt i kameraet og det gikk dermed mer tid på å få tatt gode bilder. I tillegg gjorde værforholdene det mer krevende å gjøre nødvendige vurderinger og beskrivelser av veien. 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. Fotografering, kartfesting og registrering 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 har følgende inndelinger:

3.2.2.1 TGO – Ingen umiddelbare behov

Kulturminne har ikke skjøtselsbehov eller 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 TGO

Bildet viser veitrase ved Sjøholt camping. Veien fremstår som avflatet og utvidet moderne grusvei og asfaltert vei 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 på TG1

Bildet viser vei over Kleivane som behov for normal skjøtsel. Vegetasjon i grøftene og på veikanten kan fjernes for en mer fremtredende veikropp.



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. Slike skader krever istandsetting av for eksempel kollapsede eller tette stikkrenner med rennende vann som finner nytt løp over veien, store trær som sprenger på steinene i muren eller at muren har sig i form av en «mage».

Eksempel på TG2

Bildet er tatt på postveitraseen i Tingvoll og viser stikkrenne hvor vannet har funnet nytt løp over veien.

I dette eksemplet 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 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 på TG3

Bildet er tatt av postveien ved Nysæternakken. Veidekket har blitt skadet av hesteridning og rennende vann har dermed kunne grave seg ned i veien og vaske bort veidekket.



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 Ørskog kommune er bevart i ulik grad gjennom kommunen og bevaringskategoriene strekker seg fra autentiske veier og 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. Nedenfor er et eksempel på en autentisk veistrekning.



Autentisk veistrekning på Ørskogfjellet.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

4.1.2 Linjeføring

Postveiens særtrekk er borte, men linjeføringen av veien er bevart. Bildet viser eksempel på bevart linjeføring og er tatt på veien ved Valgermo.



Linjeføring på Valgermo.
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 som er registrert i Askeladden er av 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.



Tverrelv bru.

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. Vorene gjorde det enklere for postbåten å legge til da den kom i land. Ålesund kommune har en landingsvor på Amdam forbundet til postveien.



Landingsvoren på Amdam.
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.



Stikkrenne med steinhelle og plastrør.
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.



Støttemur ved Amdam.
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.



Merkestein for bru.

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. Gården Nedre Lande har vært skysstasjon.

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. Ansvarer ble lagt på den som var lese- og skrivekyndige, som prester, embetsmenn eller gjestgivere. Det har eksistert ett poståpneri langs strekningen Amdam – Ørskogfjellet som lå i Ørskog prestegård.

5 Postveiens muligheter i kommunen

5.1 Oversiktsbilde – postveien gjennom hele kommunen

Ålesund kommune har mange muligheter til å utvikle og formidle om postveien og posthistorie. En lang, flott sammenhengende vandrerrute på 8-9 km kan tilrettelegges for fotturer fra Valgermo til Fremstedal. I samarbeid med Vestnes kommune kan denne ruten utvikles til et spennende turmål hvor det er mulig å gå kortere og lengre etapper. Veien går gjennom vekslende terreng, fra skog i dalen til myr- og våtmark i fjellet. Variasjonen i vegetasjon og naturmiljø, vil også kunne by på varierte naturopplevelser og dyreliv. Dagsturhytter er under planlegging av arkitekt og vil stå langs denne strekningen. Hyttene vil gi muligheter for enkel overnatting med kokeplater og toalett.

Naustene på Amdamsneset har spennende historier knyttet til seg og som passer veldig godt i formidlingssammenhengen om postveien. Det eldste naustet i laftet tømmer skal være fra 1700-tallet ifølge grunneier og ble brukt som postnaust. I dette området står det også en rodestein og landingsvor i stein. Området er derfor et spennende sammensatt miljø hvor det er gode muligheter for en helhetlig formidling av postveihistorien og ulike elementer som kan forbindes med postleveransene på 1700- og 1800-tallet.

Holane har en vakker hvelvbru over kanalen og området fremstår som en idyllisk og fredelig plett. Den kan innby til naturfotografering og for den tegneglade, et harmonisk objekt å tegne. Her kan postveien og brua gi en følelse av å reise tilbake i tid, bort fra en hektisk hverdag. Opplevelsesverdien av veien og brua som historisk tilbakeblikk kan derfor være høy på slike steder.

5.2 Veitraseer og kulturminner som kan fremheves

I forbindelse med kartleggings- og registreringsarbeidet ble veistrekningen delt inn i seks parseller med tilhørende enkeltminner. Veistrekningen som går gjennom Ålesund kommune er delt inn i følgende parseller:

- Parsell 1 Amdamsneset – Lunden/Sjøholt
- Parsell 2 Sjøholt – Pinå/Gjerdsbrauta
- Parsell 3 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken – 1785 strekning
- Parsell 4 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken – 1830 strekning
- Parsell 5 Nysæterbakkane – kommunegrense Vestnes – 1830 strekning
- Parsell 6 Singlarbakken – kommunegrense Vestnes – 1785 strekning

Inndelingen er basert på knutepunkter langs veistrekningen som veikryss der veier møtes og går sammen eller går i hver sine retninger. For hver parsell er det registrert tilhørende enkeltminner for strekningen som autentiske veistykker og traseer, linjeførte veitraseer, bruer, steiner som merke-, mile- og rodesteiner, poståpneri, skystasjoner, og landingsvorer der postleveransen har gått via sjøveien.

5.2.1 Parsell 1: Amdamsneset – Sjøholt

Denne parsellen har et postnaust, fra 1700-tallet, som ble brukt i forbindelse med postbåten, og her er mulig å lete frem historier som kan være spennende utgangspunkt for formidling om postveihistorien. Naustet er under utarbeidelse som del av prosjektet om dagsturhyttene langs postveien. På Holane er det idyllisk kanalanlegg med vakker utformet hvelvbru gjenoppbygd med opprinnelige steiner rundt 1900.

Strekningen kan fremheves som en flott, kortere etappe, på ca. 3,5 km, hvor fjord- og kanalopplevelse settes i fokus. Historieformidling knyttet til postnaustet og postveihistorien i tillegg til fotturister også her rettes mot de som er ute på tur med båt på fjorden, kanoer, småbåter og lignende. Området ved postnaustet er godt egnet til informasjonsskilt om veien og til formidling om landingsvoren og postnaustet.



Det midterste naust skal ha vært postnaust og er fra 1700-tallet.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Steinhvelvingsbrua på Holane.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

5.2.2 Parsell 3 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken 1785

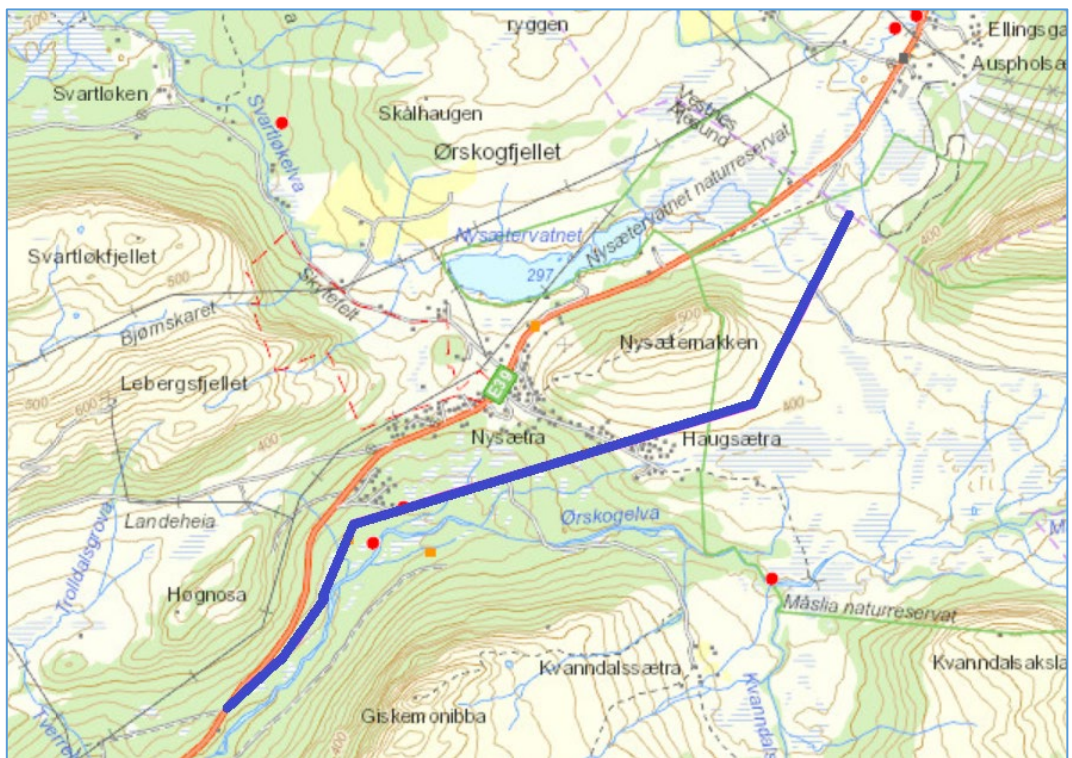
5.2.3 Parsell 4 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken 1830

5.2.4 Parsell 6 Singlarbakken – kommunegrense Vestnes 1785

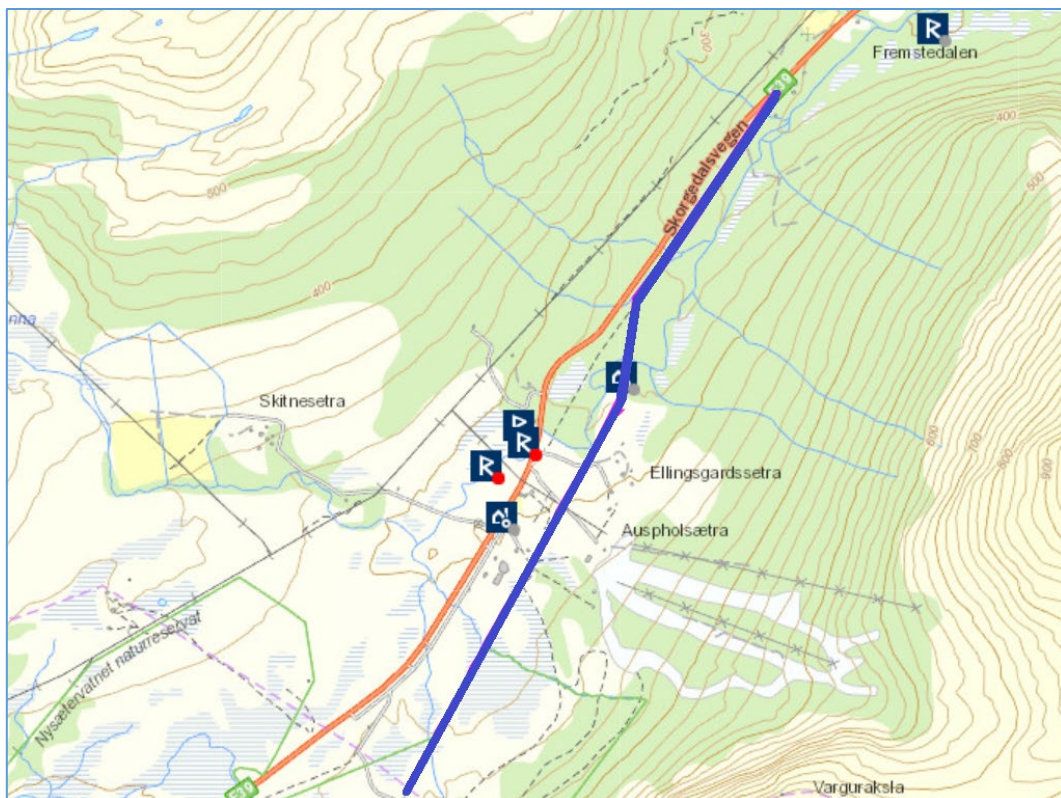
For Ålesund kommune oppfordres det til samarbeid med Vestnes kommune om en helhetlig og langstrakt turstrekning som skal gå fra Valgermokrysset til parkering i Fremstedal. Strekningen er tenkt å gå langs den eldste veitraseen fra Valgermo over Tverrelva, krysningspunktet over Europaveien ved Singlarbakken. Deretter videre over Haugsæter og langs Nysæternakken. Til sammen utgjør avstanden på strekningen omtrent 8-9 km, og egner seg flott til både lengre og kortere etapper. Dette gjelder parsell 3, deler av parsell 4 og parsell 6, se kartutsnittene for strekningen. Askeladden kulturminnedatabase anbefales for nærmere informasjon om hver av parsellene.



Den blå markeringen viser anbefalt rute for parsell 3 og deler av parsell 4.



Turløype videre fra veikrysningen på Singlarbakken, parsell 6.



Strekningen videre på Ørskog, i Vestnes kommune.

Før arbeidet med å tilrettelegge og istandsette veien som turvei kan igangsettes, kreves det grundigere vurderinger og tiltak. Ved krysningspunktet Europavei – Singlarbakken er det behov for å tilrettelegge for trygg ferdsel ved veien, siden det er stor trafikk med høy fart på Europaveien. Hvilke tiltak som skal gjøres, kan for eksempel vurderes i sammenheng med utviklingen av krabbefeltet for biler som er planlagt i dette området. Det anbefales at kommunen ser på ulike alternativer til hva som kan gjøres for at turgåere kan ha trygg adkomst til postveien i begge retninger, mot Sjøholt og mot Ørskogfjellet. Gode parkeringsmuligheter for postveien og skilting av postveien anbefales også på dette stedet, se foto på neste side.

Per i dag er det trygg adkomst til postveien fra en side av Europaveien og det er fra eksisterende parkering. En god løsning for å beholde noe av parkeringen for vandrere langs postveien, anbefales prioritert samtidig. Parkeringen som er tilgjengelig i dag, gir en flott mulighet til å gå tur på postveitraseen i en retning, mot Ørskogfjellet.



Farlig krysningspunkt for vandrere. Behov for tiltak her for en trygg overgang eller en annen løsning for trygg adkomst til begge postveitraseene.

Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Parkeringsplass ved Singlarbakken. Anbefales at deler av denne beholdes, pga. flott parkering for vandrere langs postveien.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6 Parseller i Ålesund og anbefalte tiltak

6.1 Parsell 1: Amdamsneset – Sjøholt

Askeladden ID: 264227

6.1.1 Om strekningen generelt

Strekningen mellom Amdamsneset og Sjøholt er på omtrent 3,5 km lang og starter ved landingsvoren på Amdam. Voren er oppbygd i stein og går ut til et skjær. Veistrekningen som går til Sjøholt sentrum har varierende grad av bevaring og går fra å være tapt til godt bevart veikropp med ulike veidekke, som asfalt og gress.

Veitraseen ved og ovenfor naustene på neset har blitt fjernet i forbindelse med anleggelse av vei på 1980-tallet. Dette området er på befaringstidspunktet gjengrodd med høyt gress, og vanskeliggjør muligheten til å vurdere hvorvidt det ligger igjen rester etter postveien. Veien videre går over til gresskledd traktorvei frem til gården på Amdam, og deretter går den som asfaltert vei og blir en del av riksveien frem til Einerhaugen gård. Deretter ses den som nygruset vei med støttemur ned mot slåttemarka, se bilde 2.



Veitrase i parsell 1

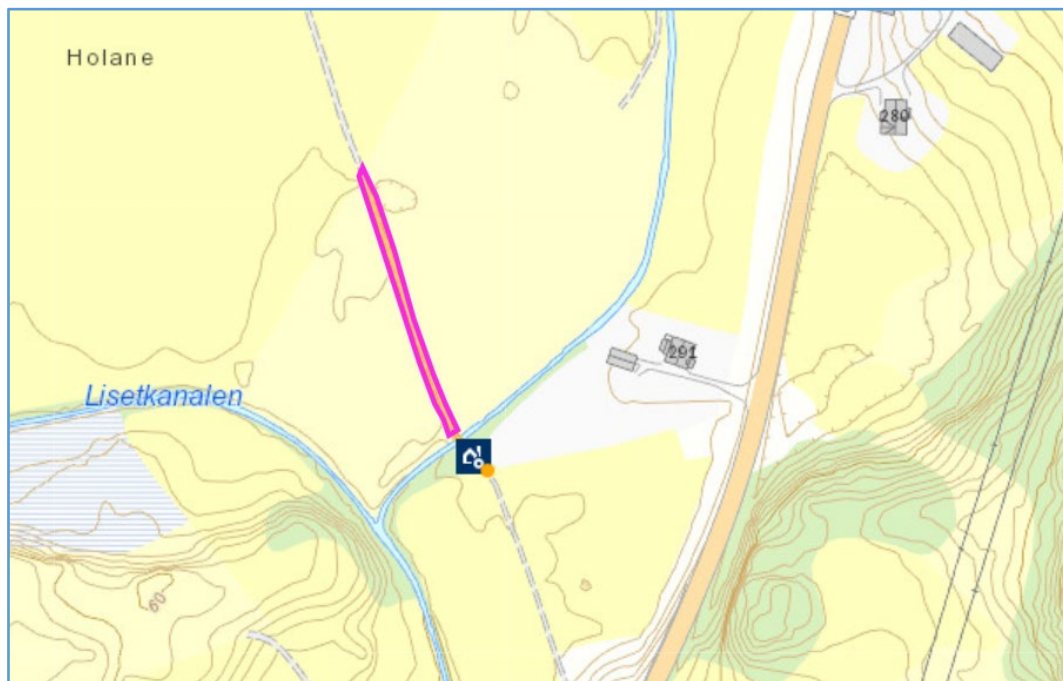
6.1.2 Problempunkter

Objekter med problempunkter er rangert fra de mest kritiske øverst og som haster mest å få satt i stand, til de som kan avvendes i tid. Vurderingen av tilstandsgradene har blitt sett i sammenheng med hvordan veien og veirelaterte kulturminner skal brukes og bevares videre. Objekter som ikke krever tiltak eller er tapt står ikke oppført under problempunkter. Det gjelder objekt 264227-3 Stikkrenne ved Sjøholt camping.

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. 264227-2 Veitrase på Holane

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Veianlegg	Rest av veistykke som er helt dekket av gress. Godt synlig og markert veikropp i terrenget, ligger ca. 0,5 m forhøyet over jorden. Veien ser ut til å bestå av en del store steiner, noen av disse ligger åpent i vegetasjonen. Flere store hull og forsenkninger i veien, største ca. 8 m i lengde.	Hull og forsenkninger fylles igjen, og torv legges over for et jevnt dekke. Gresset krever normal skjøtsel på årlig basis.



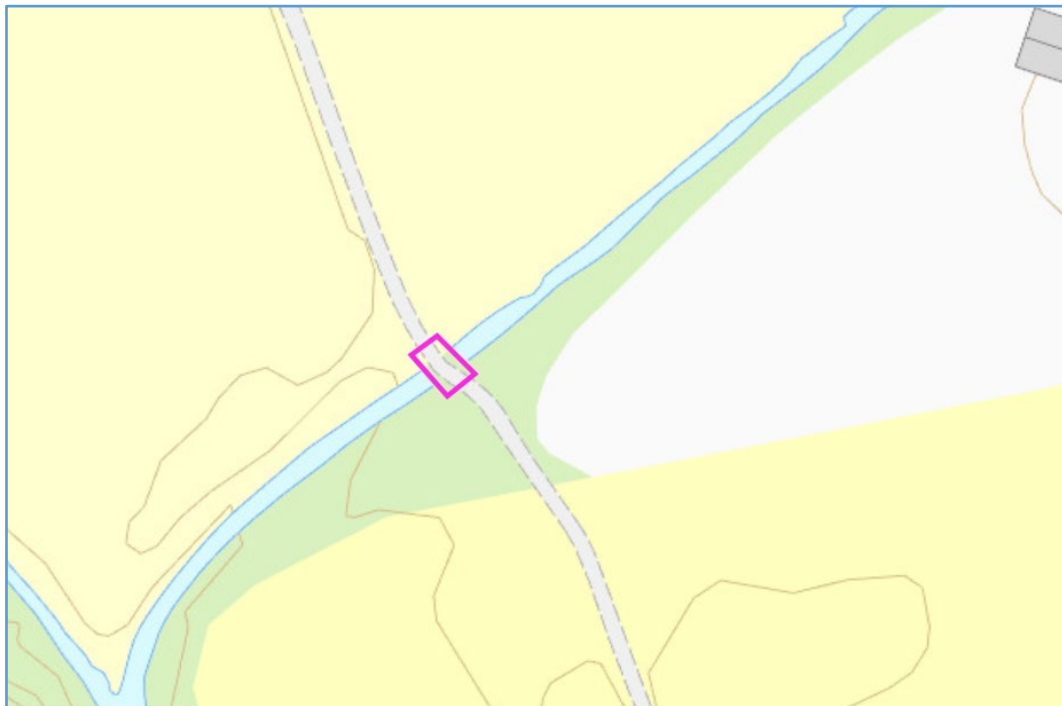
Veitrase på Holane



Veien har forsengkninger og hull.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.1.2.2 Objekt nr. 264227-1 Steinhvelvingsbru på Holane

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Hvelvbru	Steinhvelvingsbru over kanal ved Holane. Steinene i brua skal være fra den eldre brua som har stått her tidligere. Dagens bru er fra ca. år 1900. Brua er godt bevart, men noen steiner har falt ut på hver side. Mose vokser på og mellom steinene, og små busker og unge trær i kanalmuren like ved brufundamentet.	Steinene i brua renses for mose. Busker og unge trær som vokser inntil og i kanalmuren fjernes skånsomt. Brua holdes under oppsikt, og ved endringer som f.eks. at flere steiner løsner, anbefales det at nødvendige tiltak vurderes av fagkyndig.



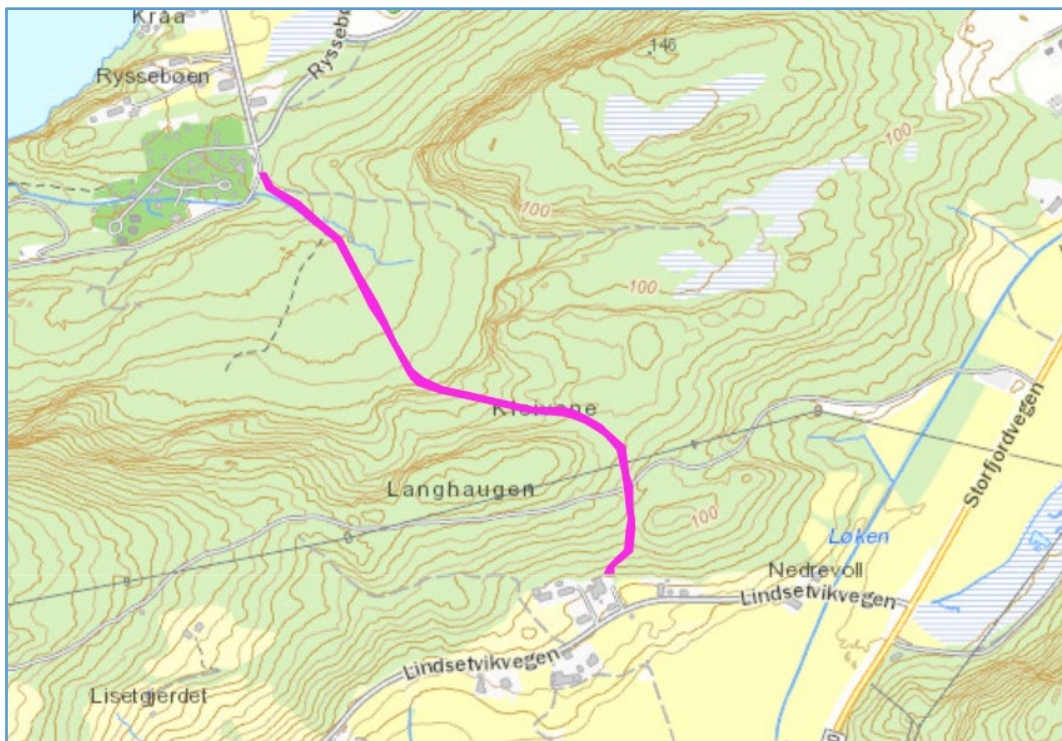
Steinhvelvingsbru på Holane



Steinhvelvingsbrua er godt bevart. Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.1.2.3 Objekt nr. 264227-5 Veitrase over Kleivane

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veianlegg	Veien går som gruset vei over Kleivane, ned ved Sjøholt camping. Strekningen er ca. 1 km. Veien har en tydelig veikropp og grøfter. Veien ble i 1993 registrert som veldig bløt og flere steder forsvunnet i myra. Veien, slik den eksisterer i dag, er trolig oppbygd etter 1993 og derfor moderne. Mye vegetasjon langs veikantene og i grøftene.	Normalt skjøtselsarbeid. Fjerning av busker og bregner i grøftene. Gresset kuttes lavt.



Veitrase over Kleivane



Veien ved Smebakken.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Veitrase over Kleivane.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



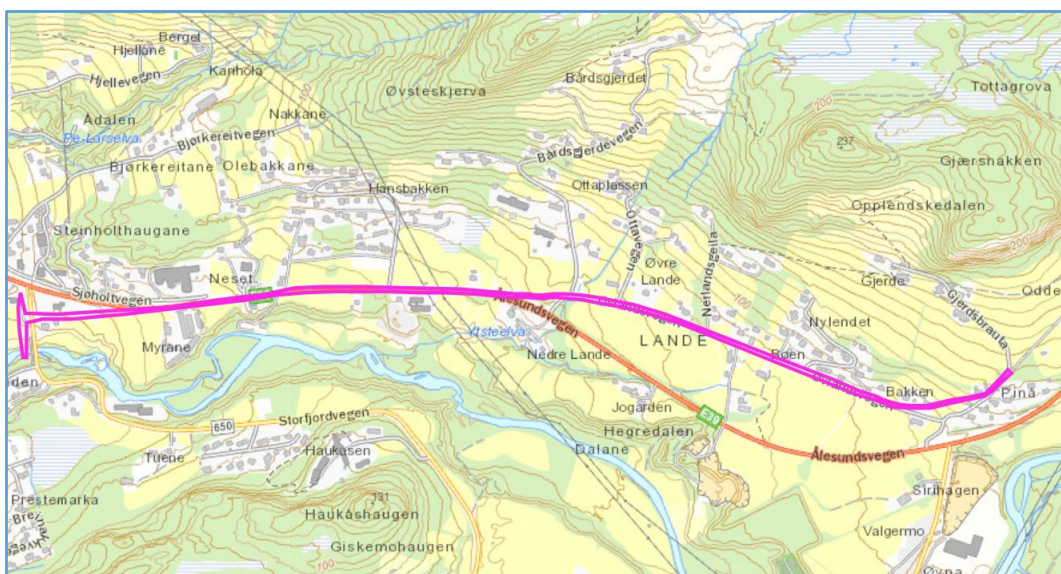
Veitraseen ved Sjøholt camping.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.2 Parsell 2 Sjøholt - Pinå/Gjerdsbratuta

Askeladden ID: 264504

6.2.1 Om strekningen generelt

Denne strekningen er hovedsakelig preget av asfaltert vei og er i bruk som riksvei, og er på omtrent 2 km. Parsellen går fra krysningspunktet over Ørskogelva, på nordlig side, hvor det skal ha stått en trebru som ble brukt frem til ny steinhvelvingsbru sto ferdig i 1910. Like ved brua ligger det også en kraftstasjon som er vernet. Etter å ha passert brua gikk veien videre fra det eldre veikrysset vestover mot i samme trase som dagens vei frem til Lande, hvor veien i dag kan sees som smalere, asfaltert bilvei som brukes til adkomst for boligene som ligger langs veien. Ved Bakken gård, svinger veien mot nord og nordøst og har gått over jordet, før den igjen blir sammenfallende med dagens boligvei.



Parsell 2 markert med rosa

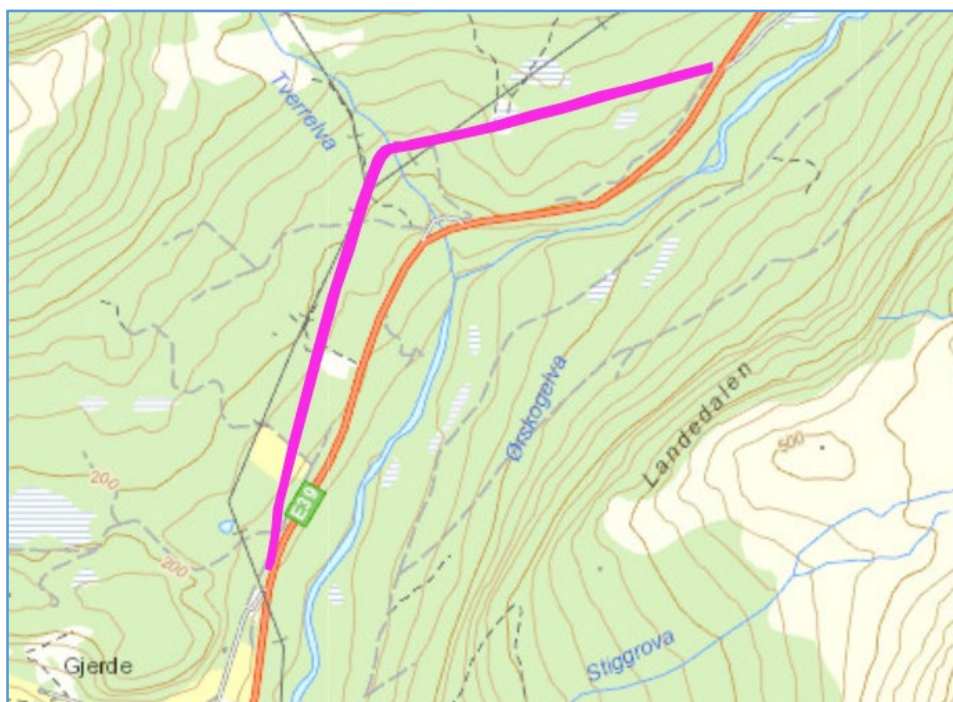
Veien er godt vedlikeholdt som moderne, utvidet og smalere asfaltvei, og har ingen kritiske punkter med umiddelbare behov for tiltak.

Denne strekningen har ingen kritiske punkter med umiddelbare behov for tiltak og har derfor ingen problempunkter. Veien er godt vedlikeholdt som moderne asfaltert bilvei.

6.3 Parsell 3 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken

Askeladden ID: 265501

Parsellen er på omtrent 2 km og strekker seg fra veiknutepunkt mellom eldre og yngre trase på Gjerdsbrauta til veiknutepunktet mellom eldre trase og riksveien på Singlarbakken. Denne veistrekningen er den eldste av traseene som går i dette området. Veien fremstår som utvidet skogsvei med dype grøfter og har mye skader i form av spor og hull etter tunge skogsmaskiner. Høyt oppbygd og tydelig markert veikropp i terrenget som er godt gjengrodd av vekster som gress, våtmarksvegetasjon og tettvokste trær. På deler av strekningen ligger det flere trær på tvers av veien og sperrer for ferdselen. Det er sterkt behov for skjøtselsarbeid på hele strekningen i tillegg til enkelte kritiske punkter som krever tiltak innen rimelig tid. På grunn av den tettvokste vegetasjonen, er fremstår veien mer som sti enn en vei. Langs denne parsellen er det registrert 4 enkeltminner og disse er hellebru, en stikkrenne, en steinhellekiste og merkestein med brunavn. I tillegg er to veitraseer registrert som enkeltminner, da de har ulik fremtoning i terrenget.



Parsell 3 Pinå/Gjerdsbrauta - Singlarbakken

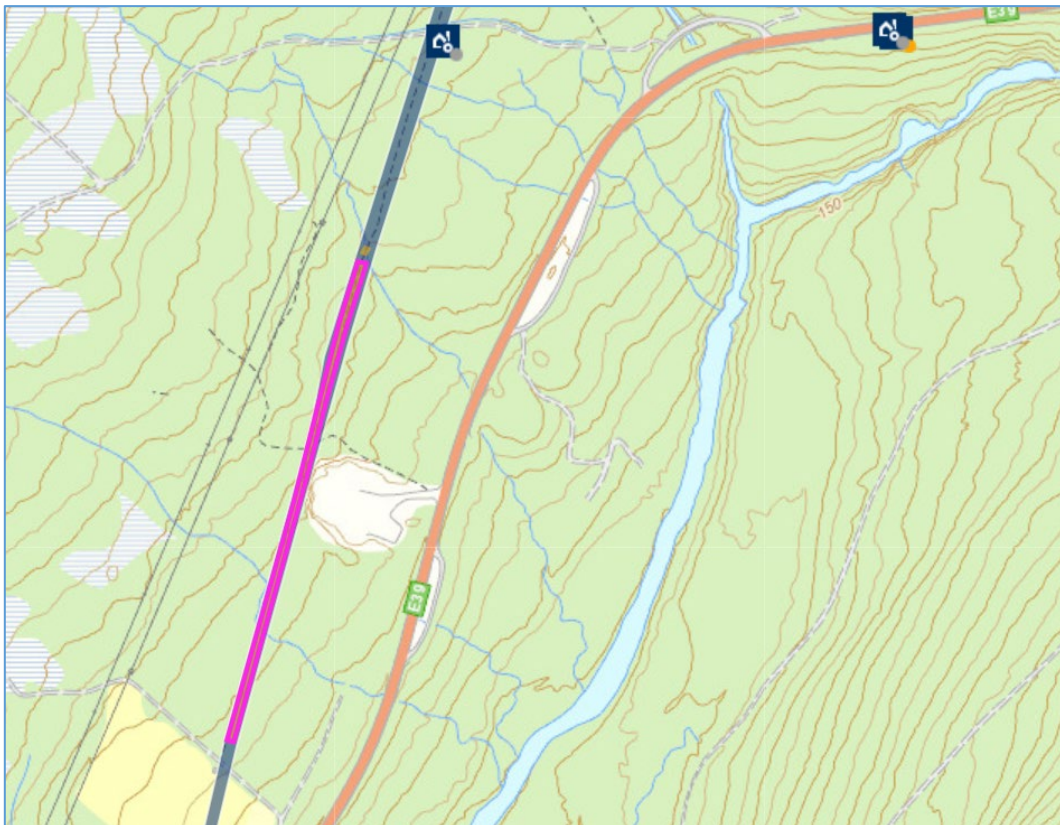
6.3.1 Problempunkter

Objekter med problempunkter er rangert fra de mest kritiske øverst og som haster mest å få satt i stand, til de som kan avvendes 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 på årlig basis. Dette innebærer rydding og fjerning av vegetasjon langs veikanten og i midten av veien for å unngå gjengroing.

Objekter som steiner med utydelig innskrift, objekter som ikke krever tiltak eller er tapt, står ikke oppført som problempunkter. Det gjelder for 265501-6 Merkestein med brunavn – Tverrelv bru. Steinen med innskrift har behov for at den blir mer synliggjort, men ellers ingen ytterligere tiltak. For mer informasjon om objektet henvises det til Askeladden kulturminnedatabase.

6.3.1.1 Objekt nr. 265501-4 Veitrase ved steinbrudd/grusuttak

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG2	Veianlegg	<p>Markerte og tydelige grøfter på hver side av veien. Tydelig oppbygd veikropp som er typisk for postveien.</p> <p>Veitraseen er gjengrodd av gress og ved jordet er det tett med løvtrær.</p> <p>Stipreget vei på deler av strekningen, særlig like ved og ovenfor masseuttaket.</p>	<p>Veien har behov for årlig skjøtsel og på flere punkter på strekningen er det behov for utbedringer/istandsetting.</p> <p>Ovenfor steinbruddet er veien sterkt skadet og det er her hull og større nivåforskjeller på veien. Hull i veien fylles igjen med grus og torv legges på toppen.</p> <p>I dette området er det også et stykke på ca. 50 cm som er borte av veien, trolig på grunn av manglende stikkrenne. Stikkrennen bygges opp igjen, slik at det blir en hel vei.</p>



Kartutsnitt Askeladden ID: 265501-4 markert i rosa.



Veitrase ved steinbruddet/masseuttaket.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



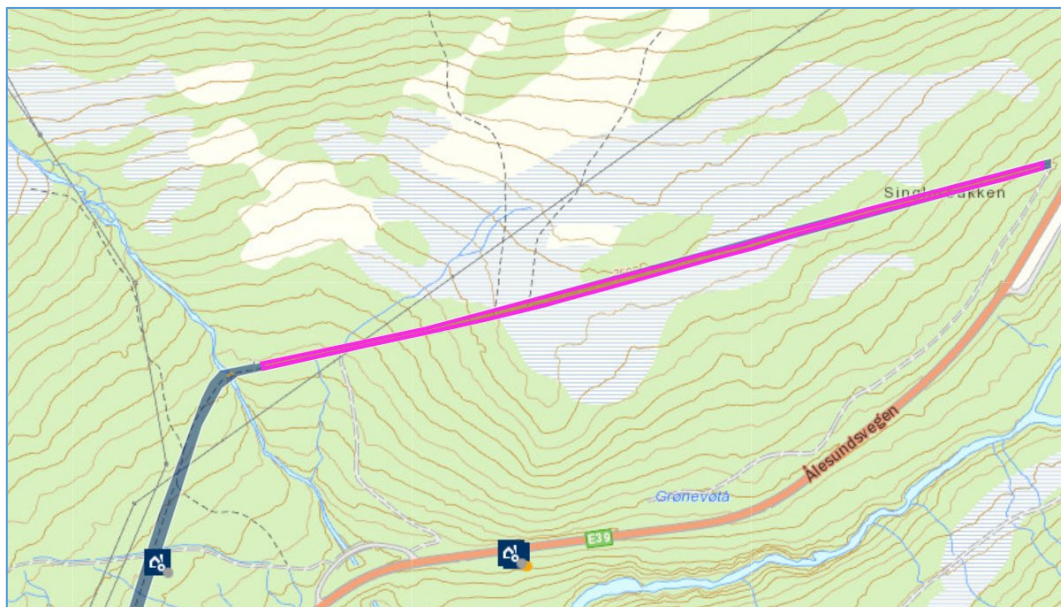
Veien er brutt på tvers ved masseuttaket.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Veitrase ved masseuttaket.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3.1.2 Objekt nr. 265501-5 Skogsveipreget trase

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veianlegg	Veistrekning som fremstår tydelig i terrenget med dype grøfter på hver side, ca. 0,6-0,7 m dype. Dybden på grøftene indikerer at de er gravd ut i senere tid, trolig i forbindelse med avskogingen. Veien er ca. 4 m bred. Tydelig oppbygd veikropp. Noe sporete vei i N-NØ-lig retning. Veien er gjengrodd av gress, mose og lyng. I NØ-lig ende, ved motorveien i Singlarbakken er det synlig pukk/grov grus og større stein blandet med rødbrun, sandig jord. Her er enkelte steder er det tynt lag med mose.	Årlig skjøtselsarbeid med rydding av vegetasjon langs veiens kanter og klipping av gresset på veibanen. Hull i veibanene tettes med grus og torv legges som dekke over, slik at det blir likt som resten av veidekke.



Kartutsnitt Askeladden ID: 265501-5 markert i rosa



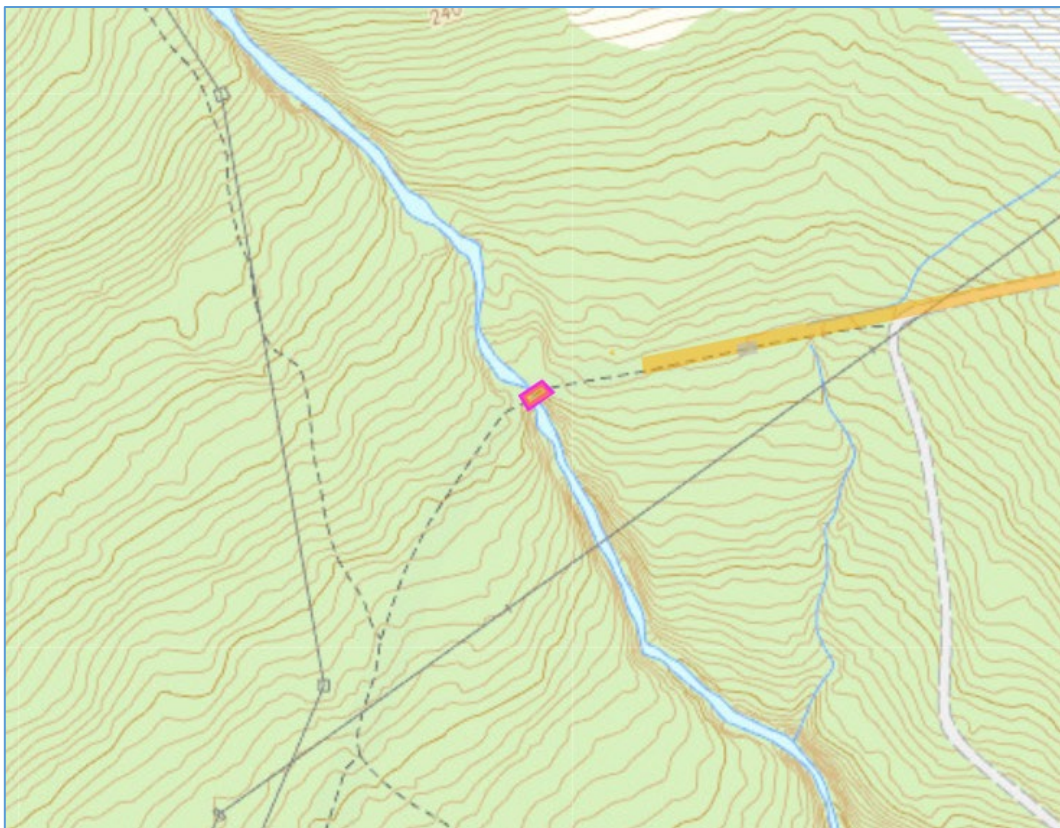
Veitraseen er brukt til tunge skogsmaskiner.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Veitrase ved Singlarbakken.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3.1.3 Objekt nr. 265501-1 Tverrelv bru

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Steinhellebru	<p>Tverrelvbru av hellestein. Bredde på bru ca. 3 meter.</p> <p>Brua er bygd opp igjen i nyere tid, men steinene er originale fra den tiden brua ble bygd på 1800-tallet.</p> <p>Steinhellene virker litt løstsittende.</p> <p>Brua er dekket av gress og mose. Små løvtrær vokser i muren på hver side av brua.</p>	Normalt skjøtselarbeid på årlig basis.



Rosa markering viser bruas plassering. Kartutsnitt fra Askeladden.

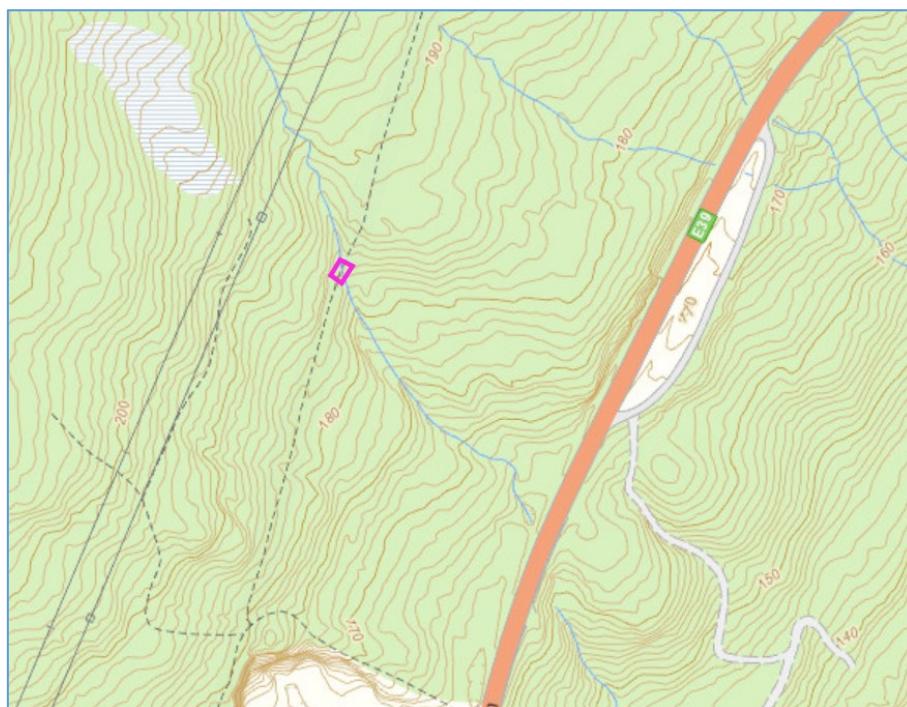


Tverrelv bru.

Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3.1.4 Objekt nr. 265501-2 Tverrgående steinkiste

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Steinkiste/ liten steinhellebru Bygd i nyere tid	Lengde ca. 3 m, bredde ca. 2 m. Mosegrodd og gresskledd dekke over steinkista.	Normal skjøtsel på årlig basis.



Rosa markering viser steinhellekistens plassering.



Tverrgående steinkiste.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.3.1.5 Objekt nr. 265501-3 Stikkrenne

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Stikkrenne	Stikkrenne med steinheller, ca. 4 m bred. Steinene rundt stikkrennen ligger usystematisk og preges av hastverksarbeid. Rotete inntrykk. Den har innlagt plastrør i løpet. Ikke registrert i 1993, nyere stikkrenne eller ikke funnet?	Steiner i stikkrennen legges på nytt, for et ryddigere inntrykk og mindre anleggspreg.



Stikkrenne ved rosa markering.



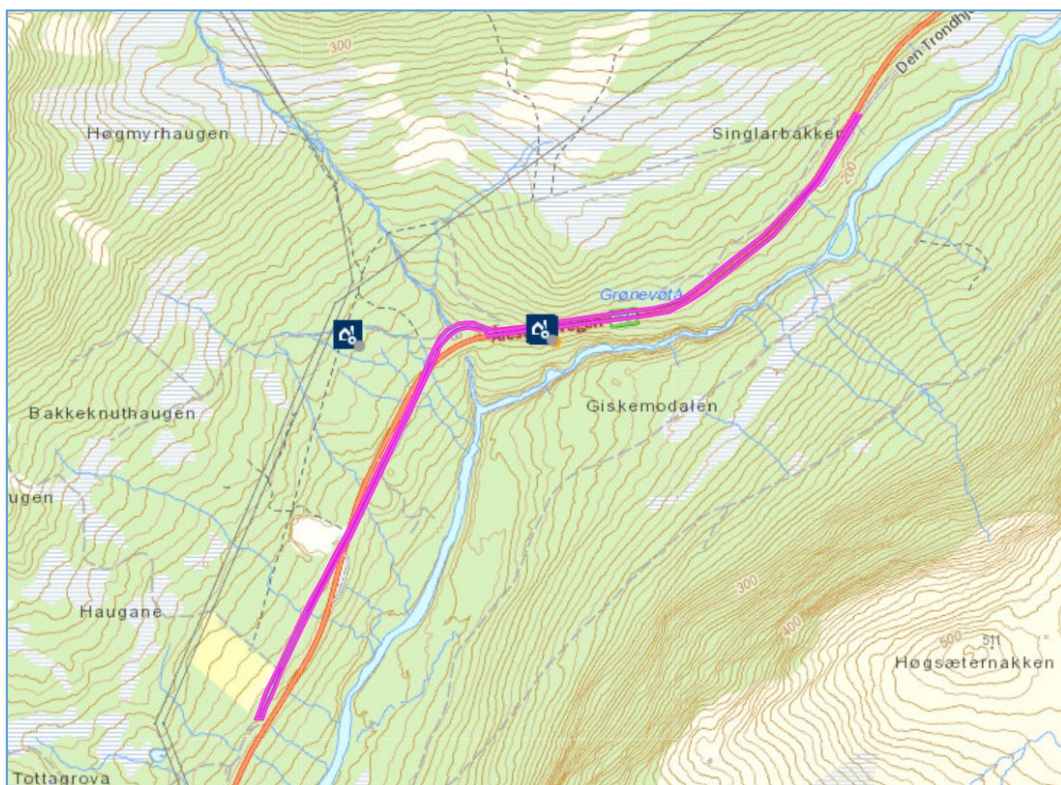
Stikkrenne med innlagt rør.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.4 Parsell 4 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken. Trase fra 1830-årene.

Askeladden ID: 262405

6.4.1 Generelt om strekningen

Denne parsellen ble anlagt i 1830-årene og utgjør her ca. 1.7 km mellom jordet ved Haugane og veiknutepunktet i Singlarbakken. Langs med jordet går veien som gruset gårdsvei 100 meter, deretter er veien videre dekket med gresstovr og har flere våte partier med hull som har ansamlinger av vann. Denne strekningen er på omtrent 100 meter og blir brått stoppet av dyp grøft i veien og en vegg med tettvokste løvtrær. Deretter har veien gått i strak linje opp til Tverrelva, hvor den har tatt en sving og fortsatt videre i samme trase som motorveien opp til veiknutepunktet Singlarbakken – Stortrøna. Veistrekningen har ett veirelatert kulturminne, som er tverrelvbrua med tilhørende veitrase på hver side.



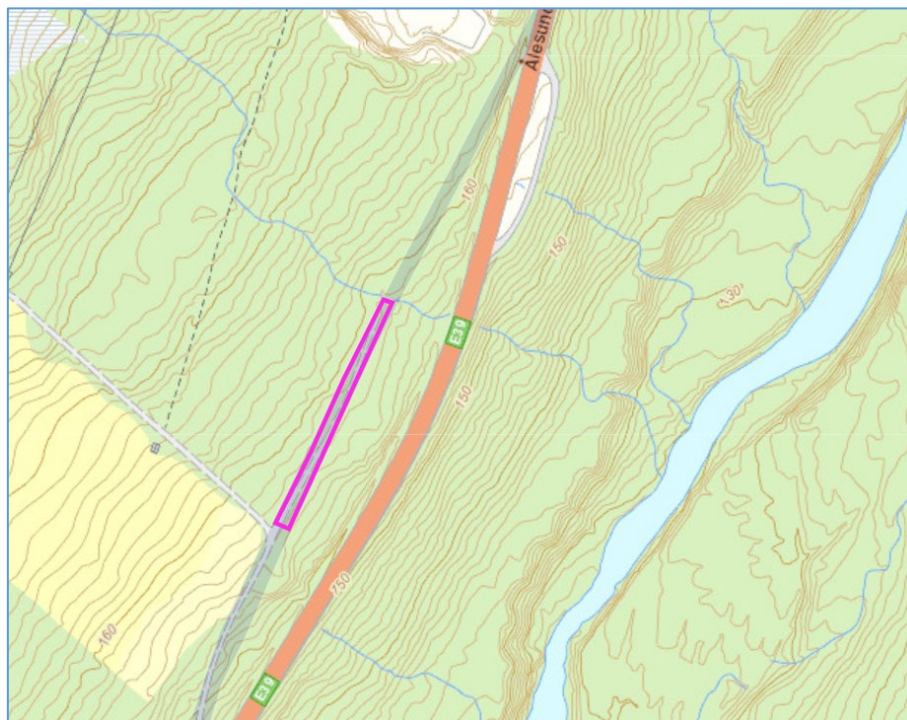
Veitrase for parsell 4 markert i rosa

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 avvendes i tid. Denne veien har to problempunkter, ett for veien og ett for bru, som ikke kunne registreres på grunn av tett vegetasjon og vanskelig fremkommelighet. Vurderingen av tilstandsgradene har blitt sett i sammenheng med hvordan veien og veirelatert kulturminner skal brukes og bevares videre.

6.4.2.1 Objekt nr. 262405-3 Vei nedenfor Haugane

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG2	Veianlegg	<p>Veien er dekket av gress og har flere våte partier med vannansamlinger. De våte partiene har hull det er behov for at disse tettes.</p> <p>Lite synlige grøfter på grunn av tett vegetasjon. Noe lesbar vei med antydning til grøfter. Langskantene/grøftene vokser det trær og kratt som gjør grøftene lite synlige.</p> <p>Veien blir stoppet av tett skog med løvtrær i nord. Ikke mulig å se veitraseen videre. Området her er oppgravd og tilgrodd med høyt gress.</p>	<p>Hull i veien tettes. Veiens kanter og grøfter ryddes for vegetasjon for å gjøre veien mer fremtredende. Deretter årlig skjøtsel langs kanter og klipping av gresset som ligger på veibanen.</p>



Veistykket med id 262405-3 markert med rosa. Veien har TG2.



Mye vann i veibanen på traseen.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



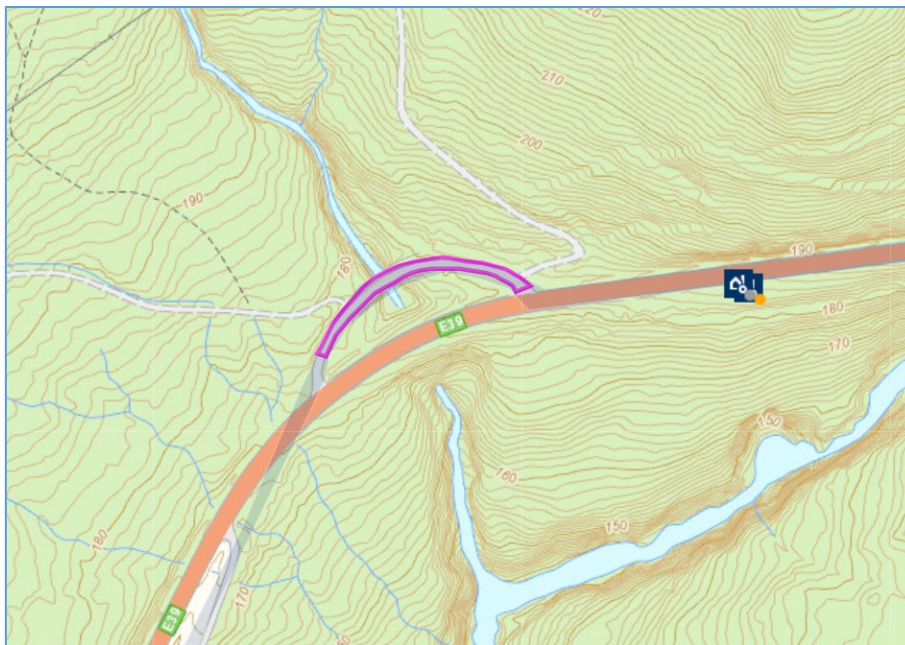
Fordypninger med vannansamling på veien.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Veien blir stoppet av dyp grøft med tett skog.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.4.2.2 Objekt nr. 262405-4 Bru med eldre veitrase

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG9 Ikke registrert	Hvelvingsbru med veitrase	Bru med eldre, gruslagt veitrase. Brudekket består av grus/pukk og sand. Betongmurer på bruens kanter/sider. Rustet gjerde i jern midt på brua. Ikke mulig å se hvelvingen under brua på grunn av tett vegetasjon. Ifølge registreringen i 1993 skal brua ha en steinhvelving som kjerne.	Bruas tilstand undersøkes nærmere, da det på befaringstidspunktet ikke var mulig å få sjekket dette. Fjerning av vegetasjon som vokser fremfor bruas åpning. Gjerdet istandsettes eller byttes ut.



Bru med veitraseer er markert i lilla, id 262405-4.



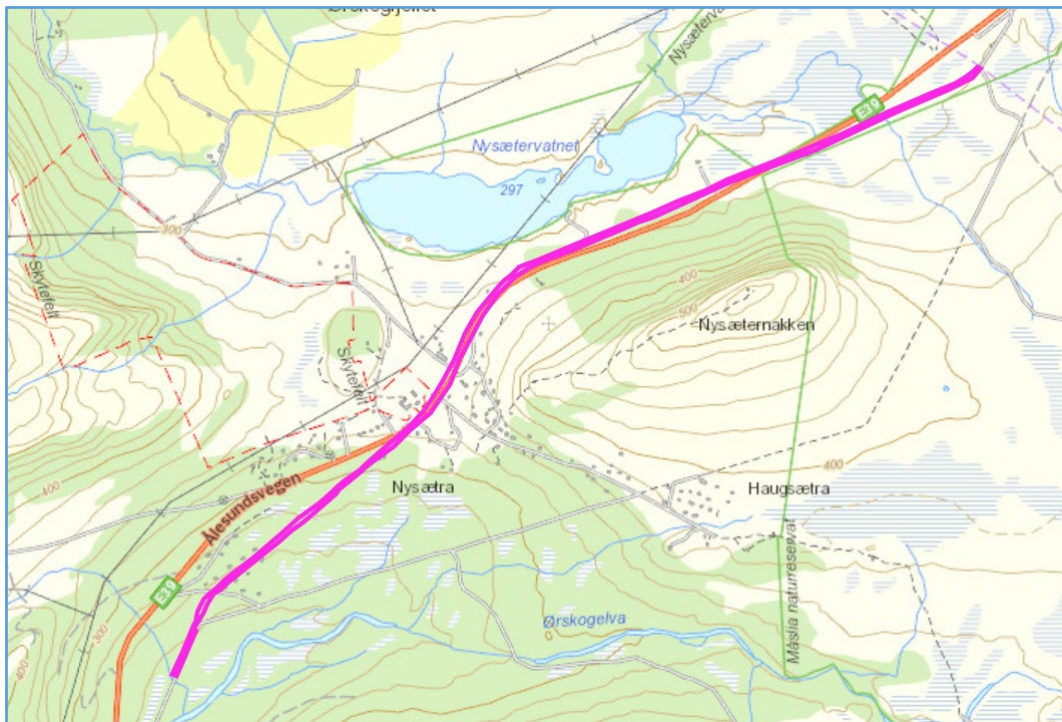
Utvidet veitrase og bru over Tverrelva.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.5 Parsell 5 Singlarbakken – kommunegrense Vestnes

Askeladden ID: 265678

6.5.1 Om strekningen generelt

Parsellen er på ca. 3,5 km og utgjør veien som ble anlagt i 1830-årene. Den går fra veiskillet hvor traseen deler seg i to retninger og den eldre strekningen fra 1780-årene går mot Haugsæter. Den yngste traseen har gått over Nysætra og forbi Nysætervatnet, og blir brutt av dagens riksvei ved grensen til naturreservatet. Traseen kommer til syne igjen på sørvestlig side av riksveien og går gjennom våtmark frem til kommunegrensen. Veien går som gruset hyttevei på Nysæterbakkane og ved utmark som godt vedlikeholdt gresskledd vei i ca. 50 meter. Etter dette gresskledd veistykket går veien videre under tettvokst vegetasjon og i våtmark, med svært våte områder.



Veistrekningen for parsell 5, rosa markering.

6.5.2 Problempunkter

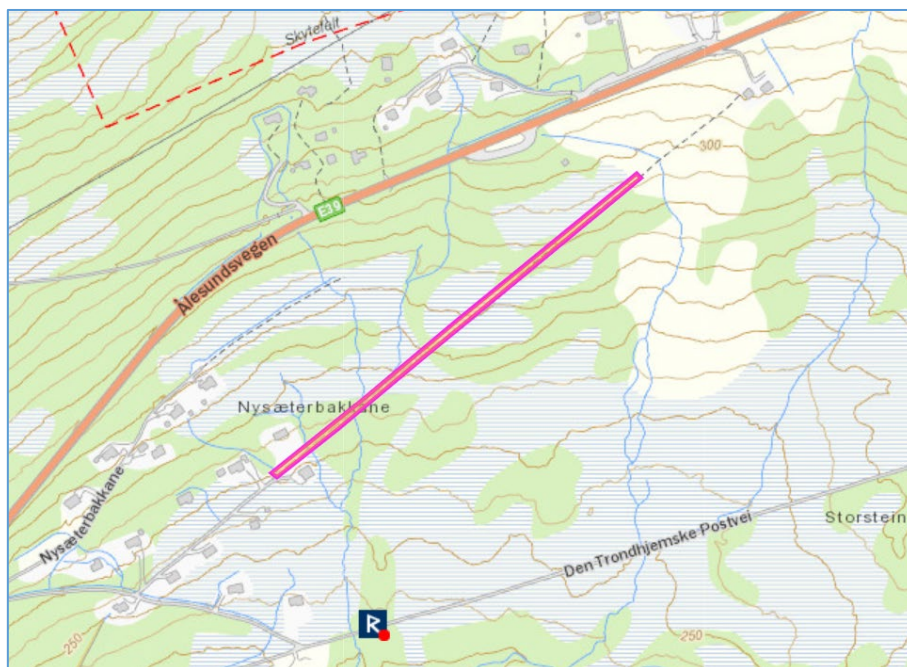
Objekter med problempunkter er rangert fra de mest kritiske øverst og som haster mest å få satt i stand, til de som kan avvendes i tid.

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.

6.5.2.1 Objekt nr. 265678-4 Veistrekning Nysæterbakkane

Traseen er godt vedlikeholdt i ca. 50 meter ved hyttene og går her gresskledd vei. Den er her en TG1 med behov for normal skjøtsel. Etter dette blir den sterkt gjengrodd og går over i TG3, som er beskrevet i tabellen under.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Veianlegg	Veistrekningen er sterkt gjengrodd og har partier med våtmark som har hatt innvirkning på veikroppens synlighet. Deretter går veien over til tett vegetasjon og våtmark, som er vanskelig fremkommelig. Grøfter og veilegeme er synlig under vegetasjonen, men vil forsvinne helt om strekningen får fortsette å gro igjen.	Vegetasjonen som vokser i veibanen og langs kantene fjernes. Trærne kappes nede ved roten. Det er behov for å lage gode løsninger for avrenning av vannet i de våte områdene.



Veistrekningen med TG3 er markert med rosa, id 265678-4.



Veitrase ved hytteområde på Nysæterbakkane.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Veien flyter ut i myra.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

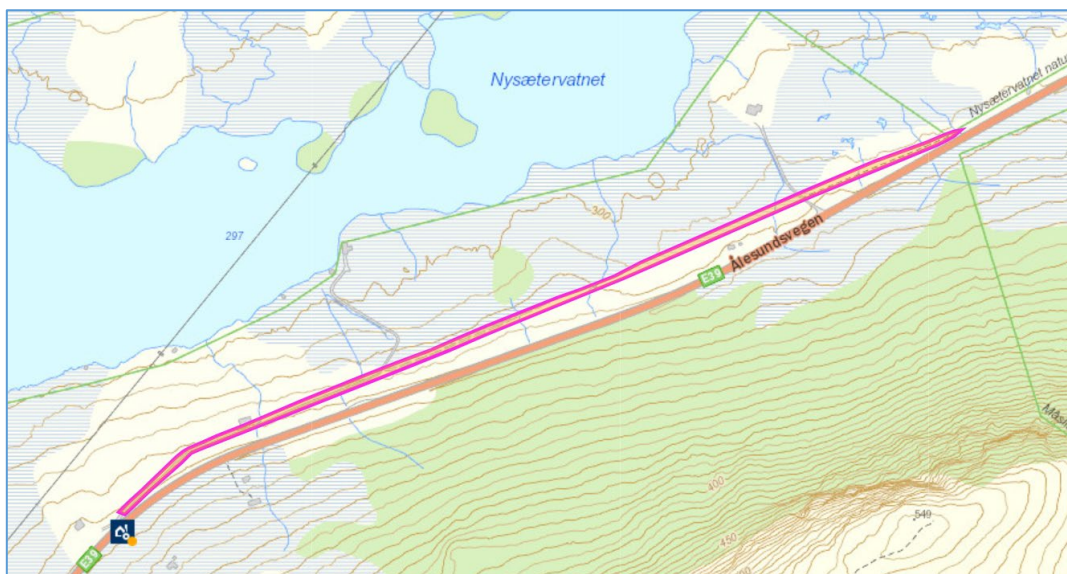


Sterkt gjengrodd trase ved Nysætra.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.5.2.2 Objekt nr. 265678-5 Veitrase ved Nysætervatnet

Fra avkjørsel og frem til snuplass/parkering blir veien brukt som hyttevei. Veien her er utvidet og er ca. 5 m bred. Grusdekke og noe sporete. Høytvoksende gress midt på veien og langs kantene. For denne delen av traseen er tilstanden på veien TG1, deretter endrer tilstandsgraden seg til TG3 og er beskrevet i tabellen under.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Veianlegg	Etter parkeringsplassen går veien over i myr/våtmark, ca. 500 meter, og veiens konturer flyter ut. I myrområdet er veien gjengrodd av myrvegetasjon, trær og einer, hvor enkelte partier av veien er forsvunnet. Deretter blir veien godt synlig i terrenget med tydelig og opphøyet veikropp forbi hytte. Veien er ca. 4 m bred. sterkt tilgrodd. Stort behov for skjøtsel og istandsetting. Etter dette veistykket, går veien over i myr og flyter ut.	Trær og lyng som vokser i veibanen ved hytta fjernes. Veien undersøkes nærmere for skader og tilstand vurderes på nytt etter dette. For de våte områdene kan veien bevares ved at det lages en god løsning for avrenning av vannet.



Veitrase med TG3 markert med rosa, id 265678-5



Sterkt gjengrodd trase ved hytte.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Veien flyter ut i myra ved parkeringsplass.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.5.2.3 Objekt nr. 265678-3 Veitrase ved veiskille mellom eldre og yngre trase

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG2	Veianlegg	Liten veitrase med tydelige grøfter på begge sider. Veibredde ca. 4 m. Veistykket er gjengrodd av gress og løvtrær i grøftene. Veien er gjennomtrukket av vann på befaringsstidspunktet. Telefonstolper står midt i veien.	Stort behov for skjøtsel. Trær som vokser på veien og i grøftene fjernes, slik at vannet får bedre avrenning og veilegget blir mer fremtredende.



Veitrase 265578-3 er markert med rosa.



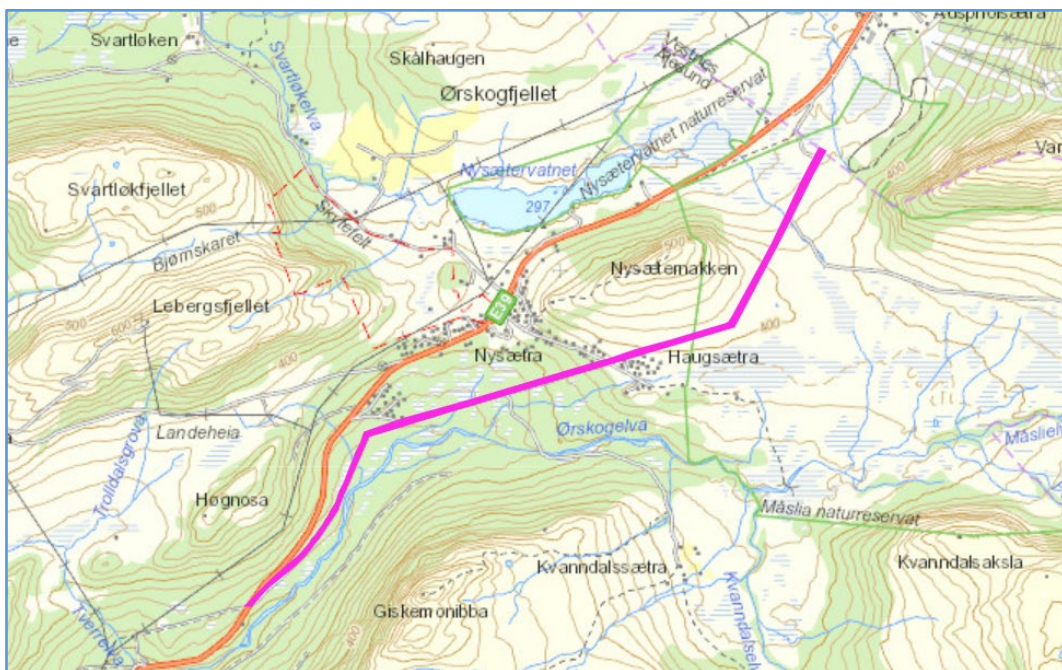
Trase ved veiskillet.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.6 Parsell 6 Singlarbakken – kommunegrense Vestnes

Askeladden ID: 265635

6.6.1 Om strekningen generelt

Denne parsellen går fra parkeringen ved krysningspunktet i Singlarbakken og er omtrent 5 km lang. Fra parkeringen går veien som utvidet, gruset bilvei frem til veikrysset, hvor Kvanndalsvegen svinger østover og postveien fortsetter rett frem. Den snorrette linjen strekker seg fra veikillet ved Nysæterbakkane og frem til veiens knekkpunkt ved Nysæternakken. Fra bakketoppen, ved Haugsæter, er det et flott skue over veiens langstrakte linje nedover i Kvanndalen. Veien ved Nysæternakken ligger i et område med myr- og våtmark og veien over her er derfor ekstra sårbar og utsatt. Deler av strekningen ligger innenfor naturreservat og dette byr på utfordringer i forhold til bevaring av postveien. Her kreves det tett dialog for riktig oppfølging og tiltak, både med hensyn til reservatet og postveien som kulturminne.



Veistrekningen i parsell 6

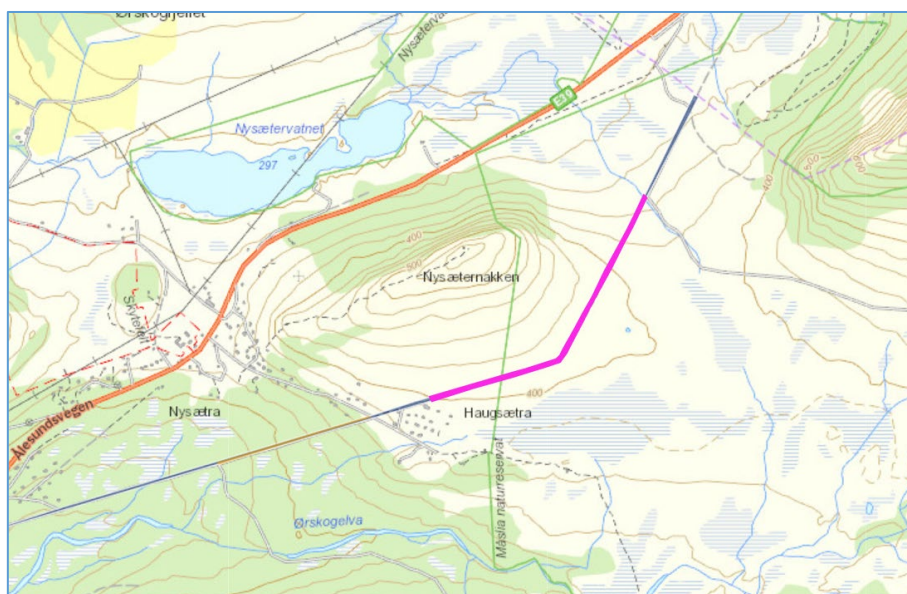
6.6.2 Problempunkter

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

6.6.2.1 Objekt nr. 265635-4 Veitrase fra 1780-årene

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Veianlegg	<p>Autentisk veistrekning med ulik grad av bevaring/tilstand. Første del av veien, som ligger ved hytter, fremstår med tydelig veikropp og er dekket med klipt gress midt på. Gjengrodd med høyt gress langs kantene som gjør veiskuldrene mindre synlig.</p> <p>Etter dette går veien over i våtmark og myr. Her flyter den ut i myra på vestlig side. Området har 4 brudd i veien på grunn av rennende vann. På sørlig side er veikanten synlig. Behov for stikkrenner her, for å bevare veien.</p> <p>Videre er veikroppen godt bevart og stikker seg tydelig ut over det omkringliggende terrenget. Postveiens særtrekk er bevart. Enkelte steder er veikroppen gjengrodd av løvtrær, einer og kratt i klynger. Hele veistrekningen går over myr/våtmark. Flere steder blir veien brutt av bekk/vann, behov for stikkrenner og/eller ny grøfting her.</p> <p>Linjestrukturen er bevart.</p>	<p>Flere steder er veien ødelagt på grunn av rennende vann og myr. Behov for stikkrenner, grøfter og skjøtselsarbeid.</p> <p>Stikkrenner og nye grøfter kan vurderes for veien som ligger i myrområdet ved den øverste hytten, og er utenfor naturreservatet.</p> <p>Nærmere utredning og tilstandsvurdering kreves for å anbefale riktige tiltak, spesielt der hvor postveien går gjennom naturreservatet.</p>



Kartutsnitt for veitrase med TG3 265635-4 i rosa.



Sårbar veitrase som flyter ut i myra.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Veibane gjennomtrukket av vann.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Tydelig oppbygd veikropp flere steder på strekningen. Synlig vei til venstre i bildet.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Veibanen er gjennomtrukket av vann.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

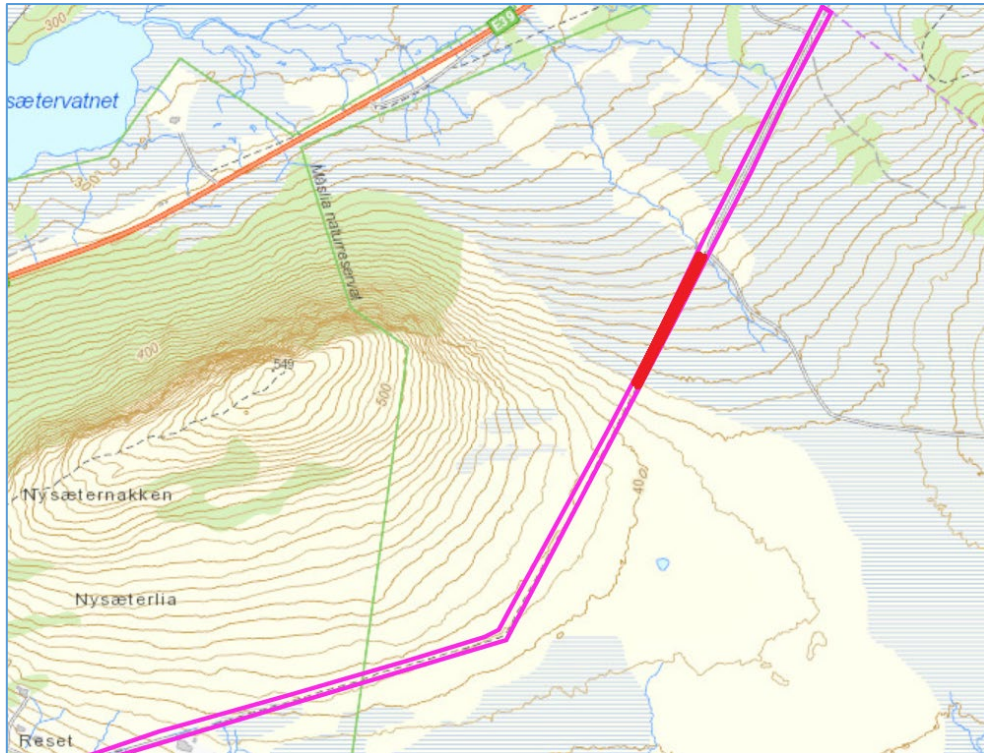


Vannet kan forringe holdbarheten av veien.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.6.2.2 Objekt nr. 265678-4 Ny skade på postveien ved Nysæternakken

Under befaringen på denne strekningen 30. september 2020 ble det oppdaget at det har blitt gjort større skader på veidekket siden registreringen sommeren 2019. Skaden starter like ved elva som ligger ved grusveien og går 250 meter mot foten til Nysæternakken. Det legges derfor en egen tilstandsvurdering for denne skaden og med oppfordring til kommunen å følge opp denne skaden. Veien har blitt brukt til hesteridning i grupper, som har skapt for mye press på veien. Den er sårbar på grunn av beliggenheten i vått myrområde og presses lett utover av tyngden fra hestene. Postveien trenger i dette området tydelig markering med forbudsskilt mot riding på veien.

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG3	Veianlegg	Like ved elva er skadene mindre, men øker med økende stigning mot Nysæternakken. De første 50 meterne er veiens torvlag heldekkende og relativt godt bevart, men har sundtråkket torv midt i veibanen og jorda under har kommet opp i dagen. Videre oppover er mer av midtpartiet forsvunnet og vann har gravd seg ned i veien. Vannet har tatt med seg jord, sand, grus og småstein, det har dermed blitt en langstrakt fordypning midt i veien. Etter dette går veien over til sørpete dekke, hvor mye av torvlaget er forsvunnet og røsket opp av hestens hover. Vannet har også her begynt å grave seg ned i jorda. Denne prosessen er det viktigst å få stoppet tidligst mulig. Veien er mett på vann og veidekket har masse hull med vann over det hele. Her har det meste av jorda kommet opp i dagen og torven forsvunnet.	Enkel skilting av veien er iverksatt av SVV. Dialog med ridesenteret er opprettet av SVV og det ble avtalt at hesteridning skjule skje ved siden av veien eller på andre strekninger. Veiens sårbarhet gjør at det er behov for grundig vurdering av hvilke tiltak som skal iverksette på denne strekningen som går i myrområdet.



Skadet veitrase markert med rødt.



Skader på grunn av hesteridning.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Skader fra hesteridning og rennende vann.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



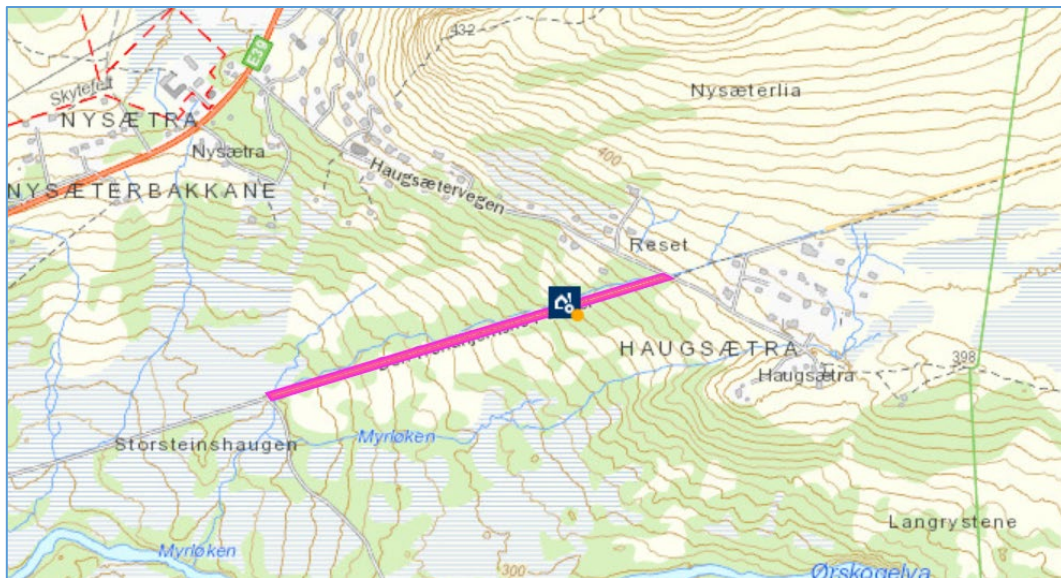
Veien før skade i 2019.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland



Veien før skade i 2019.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.6.2.3 Objekt nr. 265635-3 Veitrase Kvanndalsvegen - Haugsæter

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Veianlegg	Veistrekning fra Kvanndalsvegen og med bratt stigning opp til Reset/Haugsetervegen. Veien er utbedret med to stikkrenne over bekkene etter Kvanndalsvegen svinger av. Nytt lag med grov grus på strekningen og veien er noe tilvokst med gress langs kantene. Veien er bygd opp med steiner på nordre side for å hindre bekken i å grave bort veien (Pkt. U/kartblad 7 Ørskog). Brede på vei ca. 5 m.	Behov for normal skjøtsel på årlig basis.



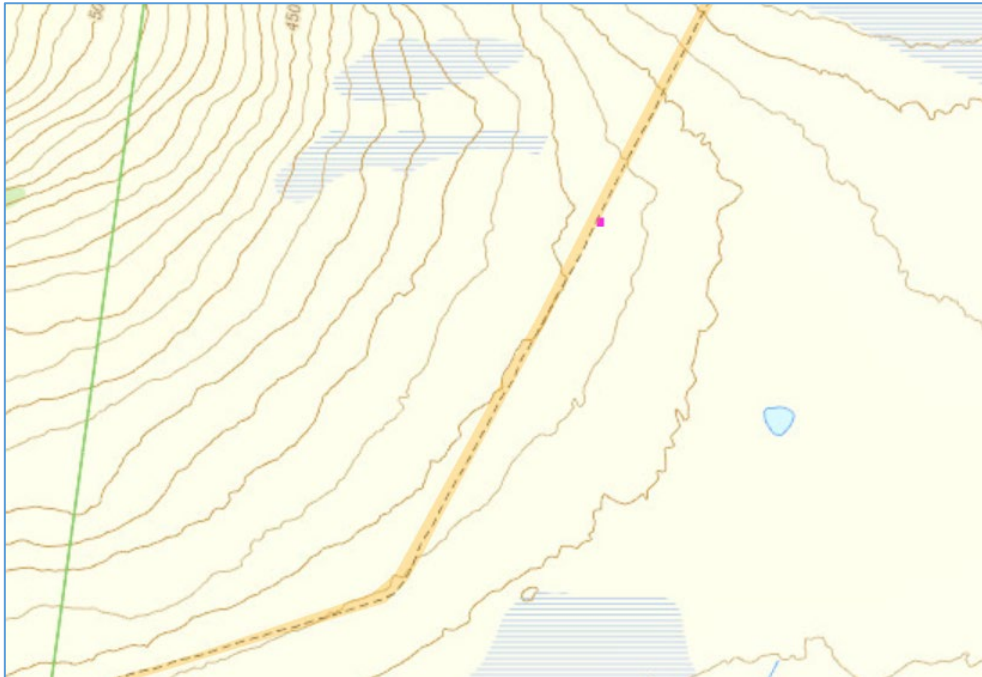
Veistrekning med TG1 markert med rosa, id 265678-3.



Gruset veistrekning mellom Kvanndalsvegen og Haugsæter.
Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

6.6.2.4 Objekt nr. 265678-5 Merkestein på veitrase 265678-4

Tilstandsgrad	Konstruksjon	Tilstand	Anbefalte tiltak
TG1	Merkestein	Merkestein med innrisset +, som ligger på østsiden av veien. Lite synlig på avstand da den er litt nedsunken i myr og mye lyngvegetasjon vokser rundt.	Steinen synliggjøres med og innrisset kan males med egnet maling, slik at det blir tydelig.



Rosa markering viser steinens omtrentlige plassering, id 265678-4.



Stein med + tegn.

Foto: Siw Helen Myrvoll Grønland

7 Oppsummering

Kommunens satsingsområde anbefales for en sammenhengende strekning fra Valgermo langs den eldste traseen og fremmes gjennom godt samarbeid med Vestnes kommune for en helhetlig plan for tiltak som skal gjøres på postveien, særlig på Ørskogfjellet. Veistrekningen som går over fjellet er spesielt sårbart på grunn av beliggenheten i myr- og våtmarksområde, og det kreves derfor en grundigere vurdering av veien og hvilke tiltak som skal settes i verk, før arbeidet med postveien kan begynne. Det anbefales at det blir vurdert tiltak som gir best mulig bevaring av veien på sikt og som ikke sliter unødige på veien gjennom bruk. Enkelte steder som er spesielt sårbare, kan det vurderes å legge en trase ved siden av postveien, slik at ikke veien blir belastet unødvendig mye av ferdsel.

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 skjøtels- og istandsettingsarbeid av postveien oppfordres det til godt samarbeid kommunene imellom, slik at dette arbeidet gjøres mest mulig likt 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 skjøtelsarbeid, 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

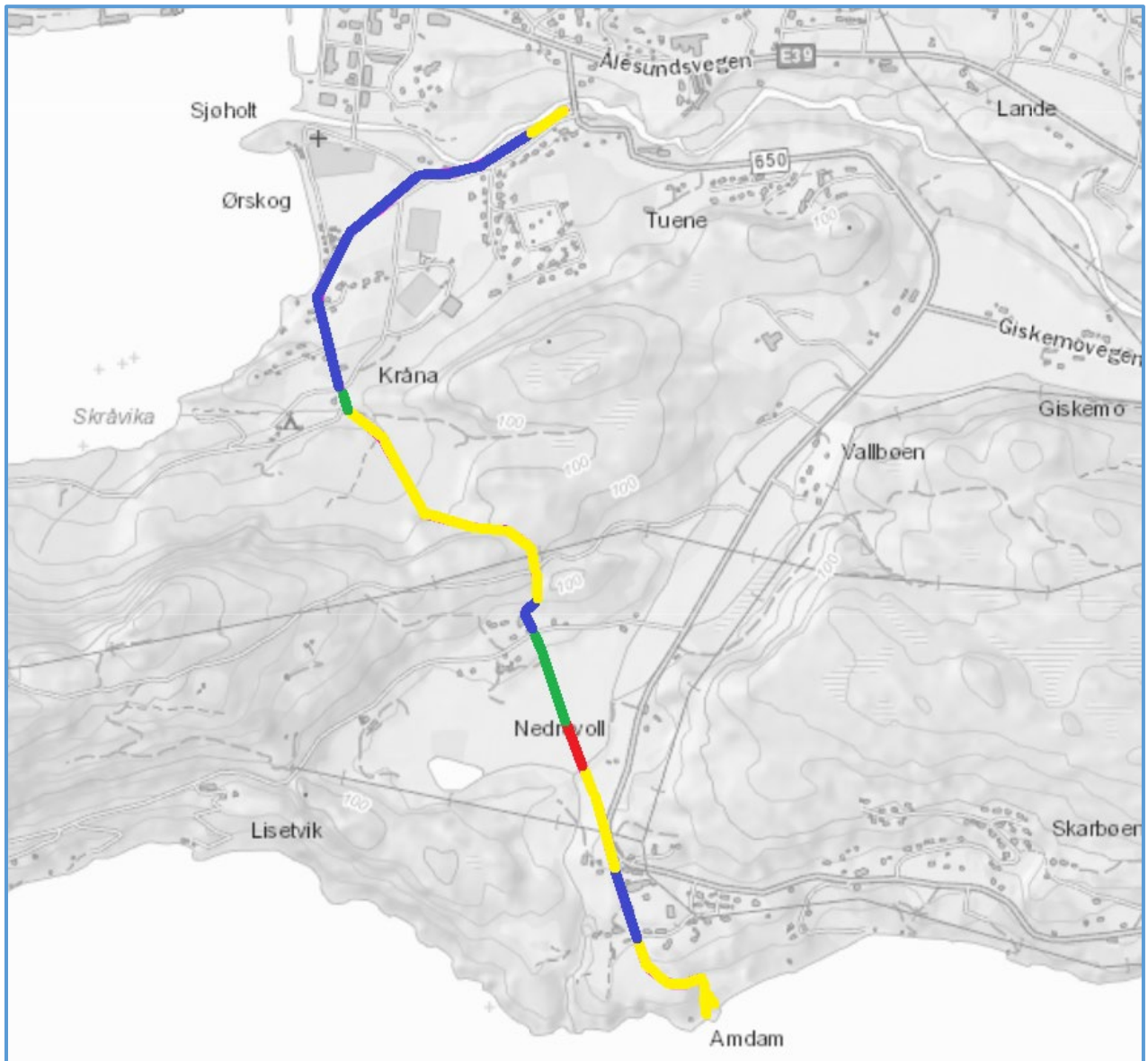
8.1 Veiens tilstandsgrader i hver parsell

Inndelingen av postveien etter tilstandsgrader og behov for tiltak er på følgende måte:

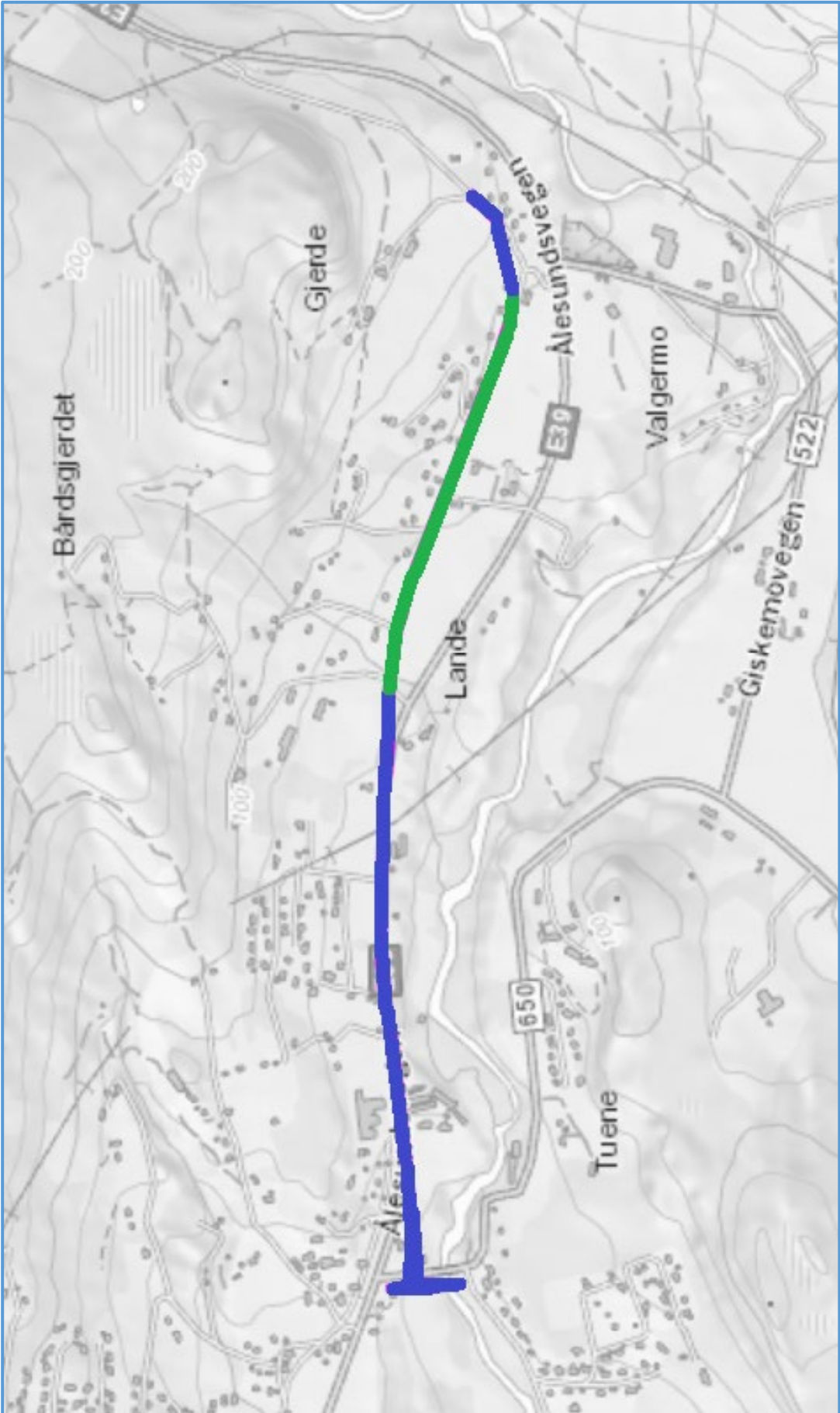
- **Grønn** = TG0 Ingen tiltak nødvendig
- **Gul** = TG1 Ordinært tiltaksbehov
- **Oransje** = TG2 Moderat tiltaksbehov
- **Rød** = TG3 Betydelig tiltaksbehov
- **Blå** = TG4 Tapt vei
- **Grå** = TG9 Ikke registrert

Tilstandsgradene gjelder kun for selve veien og ikke de veirelaterte kulturminnene. Inndelingen av tilstandsgrader for enkeltminnene som er relatert til veien står oppført i tabell.

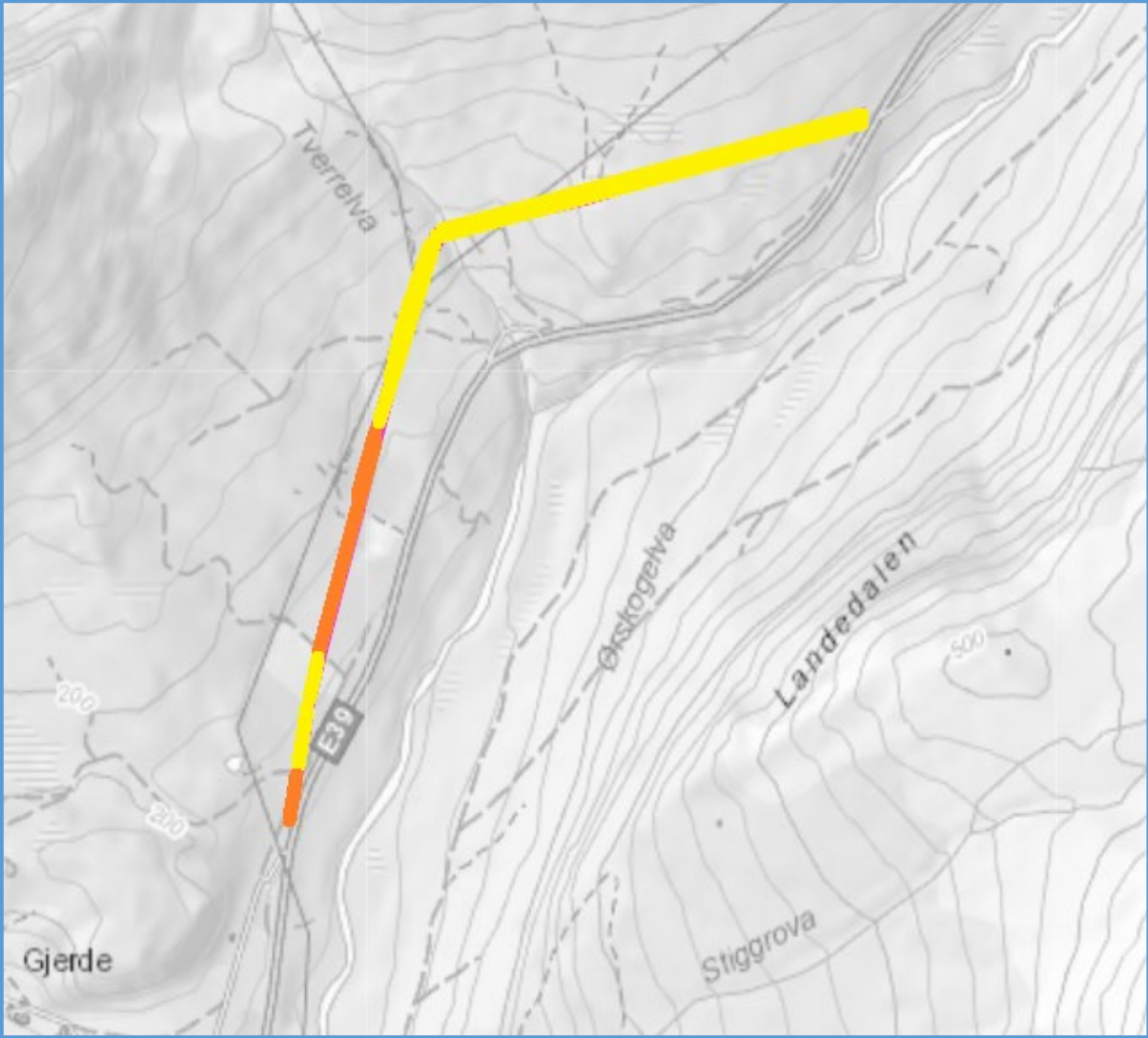
8.1.1 Oversikt over tilstandsgrader parsell 1



8.1.2 Oversikt over tilstandsgrader parsell 2



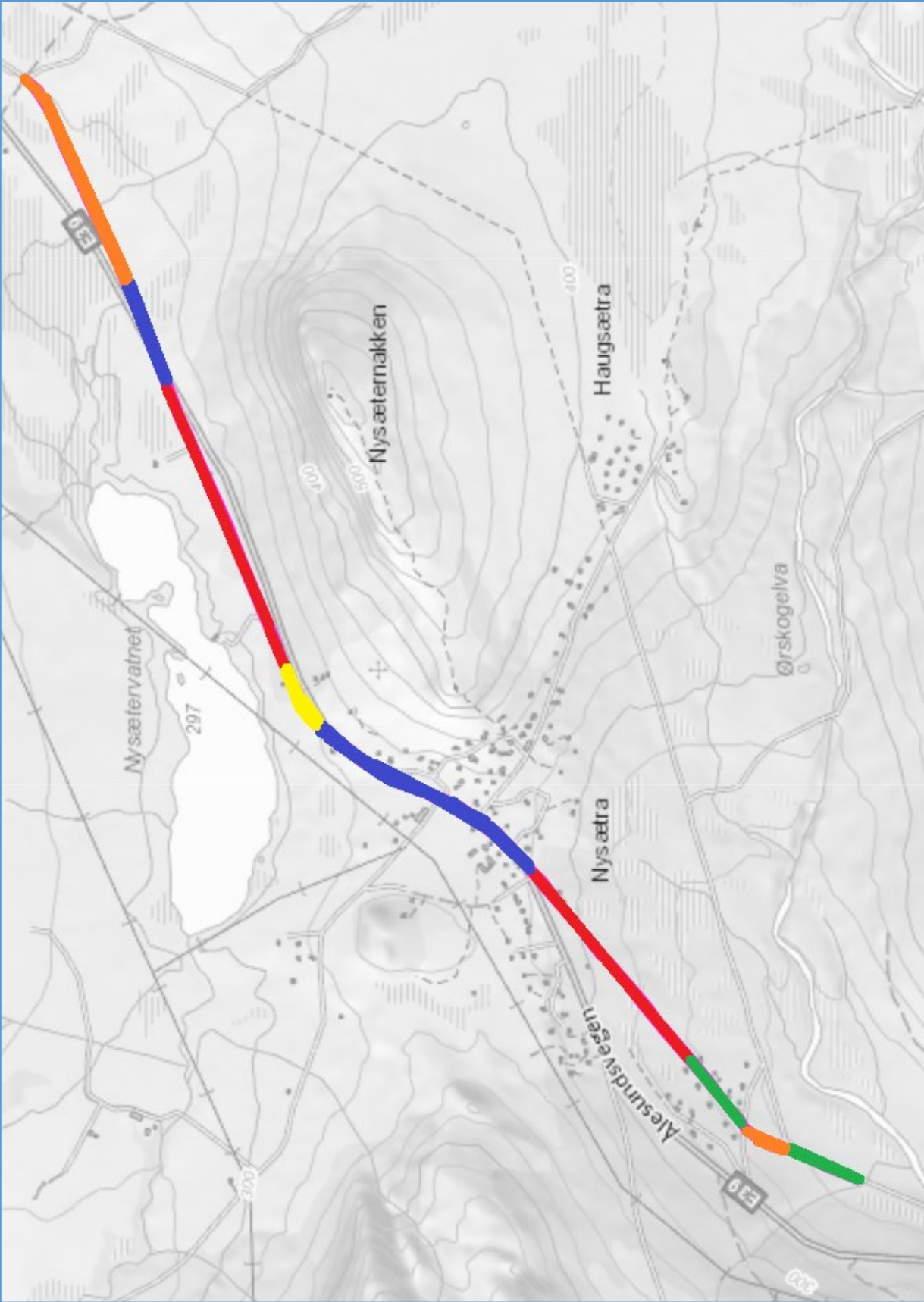
8.1.3 Oversikt over tilstandsgrader parsell 3



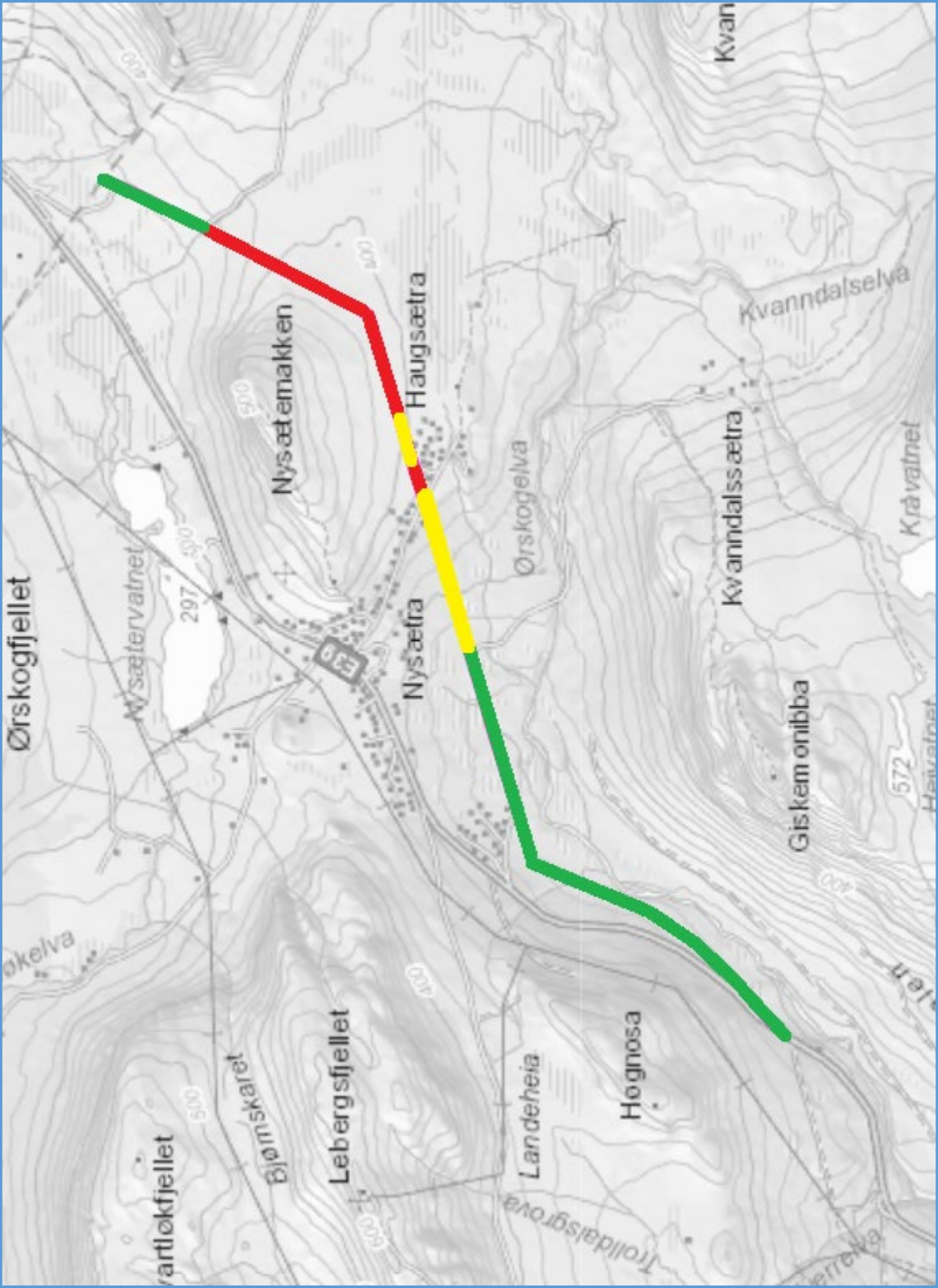
8.1.4 Oversikt over tilstandsgrader parsell 4



8.1.5 Oversikt over tilstandsgrader parsell 5



8.1.6 Oversikt over tilstandsgrader parsell 6



8.2 Fotoliste

Bildene for hele strekningen ligger som elektronisk vedlegg i egen mappe med undermappe for hver parsell. For Ålesund kommune er veien delt inn i seks parseller og bildene er fordelt i tilsvarende underliggende mapper etter jpg.nummer.

8.2.1 Parsell 1 Amdam – Sjøholt

Amdam:	Foto 5460 til 5466
Einehaugen – Holane:	Foto 5467 til 5475
Trase Kleivane – Sjøholt:	Foto 5476 til 5488
Sjøholt:	Foto 5489 til 5495

8.2.2 Parsell 2 Sjøholt – Pinå/Gjerdsbrauta

Foto 6318 til 6319

Foto 6321

8.2.3 Parsell 3 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken – 1785 strekning

Gjerdsbrauta:	Foto 1572 til 1573
	Foto 5497 til 5500
Masseuttaket – Tverrelv:	Foto 1576 til 1579
	Foto 1585 og 1587
	Foto 5503 til 5507
Tverrelv – Singlarbakken:	Foto 1591 til 1592
	Foto 5508 til 5512

8.2.4 Parsell 4 Pinå/Gjerdsbrauta – Singlarbakken – 1830 strekning

Foto 1574 til 1575

Foto 5501 til 5502

Foto 5513

8.2.5 Parsell 5 Nysæterbakkane – kommunegrense Vestnes – 1830 strekning

Nysæterbakkane:	Foto 5515 til 5521
Nysætervatnet:	Foto 5538 til 5541
Ved kommunegrensen:	Foto 5789 til 5795

8.2.6 Parsell 6 Singlarbakken – kommunegrense Vestnes – 1785 strekning

Singlarbakken – Haugsætra: Foto 5522 til 5524

Haugsætra – kommunegrensen: Foto 1603 til 1605

Foto 1609 til 1610

Foto 1614 til 1620

Foto 5527 til 5537

8.3 Kilder

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

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

Skysplikt. Lokalhistoriewiki.no

<https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Skysplikt> [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.