

Veier som åpner nye turiststrøk i Sør-Trøndelag.

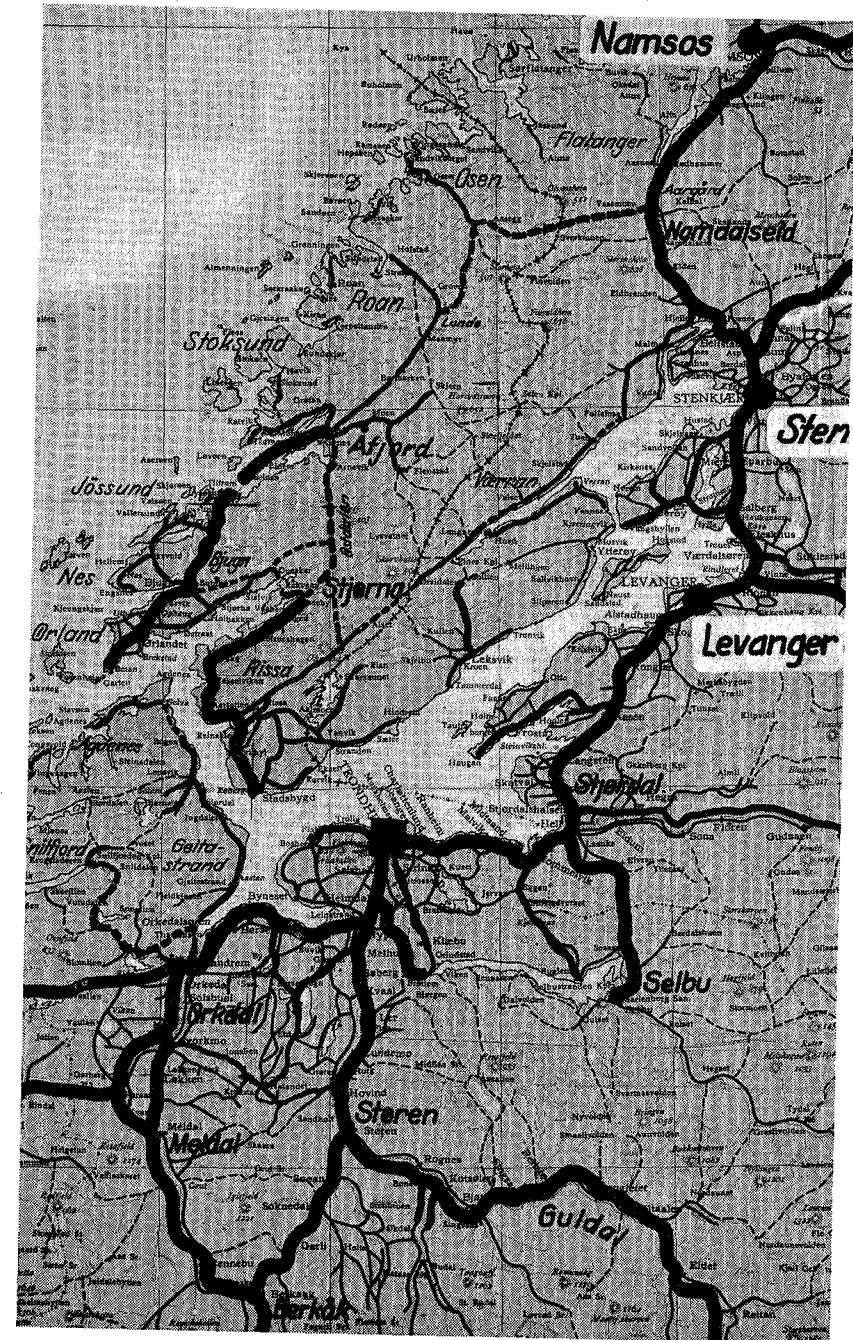
AV OVERINGENIØR A. RODE

Våre turistforeninger er for en stor del blitt en sammenslutning av fotvandrere, som helst holder til i høifjellet uten banede veier. — Når Trondhjems Turistforening nu har bedt om å få en artikkel til sin årbok om veiene i Sør-Trøndelag, så er vel det i bevisstheten om at for å komme til de egentlige turiststrøk, må man nu efterhvert i større og større utstrekning ty til veiene til å begynne med, likesom også mange veier nu efterhvert strekker sig lenger og lenger inn i de egentlige turiststrøk.

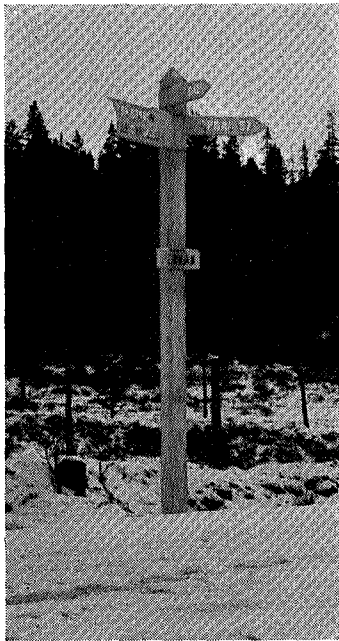
På våre almindelige landeveier må man jo nu si at fotvandlerne er «fredløse» der hvor det er noen biltrafikk av betydning. Den som går tilfots, føler sig så helt hjelpeløs når

de moderne kjøretøier kommer med sin store fart, man har ikke noget å stille op imot en sådan, man er forsvarsløs, så man ser helst å komme sig over på tryggest mulig grunn ved å forlate kjørebanelen, hvor dette er mulig. Og det er vel i en følelse av dette å få slippe skrekken, sjokkene, det enerverende ved biltrafikken, at menneskene nu søker op i egner hvor bilene ikke kan komme, og hvor man iallfall er fri for tutingen, brølene av den slags trafikk.

På den annen side hjelper veiene oss til hurtig å nå frem til



De prikkede linjer viser planlagte hovedveier og bygdeveier i Fosen.



distrikter som det før kun var mulig å rekke for de folk som hadde god tid, og det har som bekjent få mennesker i vår tid — når de da overhodet har noget å gjøre. Denne hurtigere transport til de mere fjerntliggende steder kan skje med jernbane og dampskib, og på veiene med rutebiler, privatbiler og lastebiler, og er jo i den aller seneste tid drevet i en utstrekning som man bare for nogen år siden vilde ansett som helt utenkelig; den har gitt anledning til at mange har fått se andre forhold og utvidet sin sammenligningsevne, fått delta i rekreasjon og samkvem med andre mennesker, og den har muliggjort for dem som *det* vilde, å komme bort fra det altfor intime samkvem med andre.

I Sør-Trøndelag fylke og tilgrensende distrikter har vi noen av de vakreste, mest avvekslende trakter, som søkes av fotturistene. Jeg skal ikke gjøre noget forsøk på å regne op alle disse steder, for det er ikke bare de store som Trollheimen, Sylene, som gir turistanledninger, det er mange ganger man kan ha anledning til den slags utferder, som ligger nær inn på ens egen boplass, når man bare får øinene op for hvordan man hurtig og lettvinnt skal komme dit, og nytte det ut. Men noen av de større adkomster som hovedveiene fører til, kan jeg ta med her:

Vi har jo allerede i flere år kunnet kjøre helt inn i Trollheimen ved å ta til Opdal og Lønset, og kjøre langs Vindøla op til Haugen gård i Stordalalen; da er man så å si midt inne i Trollheimen. Fra en annen kant kan dette terreng også angripes når man forlater veien enten i Rennebu eller i Meldal.

Rørostraktene er også godt kjent av fotturistene, og de kan også nåes med bil såvel innover mot Brekken som nedover mot Femunn og over Selbu og Tydal. Det har vært skrevet før i årboken om forbindelsen her fra Tydal til Brekken, men den er dessverre ikke så lettvinnt som det nu og da fremstilles, for dersom det skal bli nogen rundfart, så må den nuværende setervei fra Aursund til Rien helt nybygges, likedan må Tydalsveien ned til Selbu for store delers vedkommende helt nybygges, dersom den skal kunne opta nogen gjennomgangstrafikk. Men når vi får det bygget, så vil det bli en av de vakre og meget avvekslende rundturer som takket være bilen vil kunne gjøres på kort tid, og gi adgang til mange utstrakte turiststrøk.

Når i sin tid Hemneveien blir ferdigbygget — om forhåpentlig ikke altfor mange år, det vil være avhengig av bevilgningene — så vil vi også åpne muligheter for nye strøk, som nu er lite kjent. Her er naturen og forholdene så meget anderledes enn i innlandsdistrikter at det vil ha nyhetens interesse for mange mennesker og det vil også bli anledning til å stifte bekjentskap med så forskjelligeartede forhold at det vil hjelpe på forståelsen innen distriktet.

Ennu mere forskjelligartet vil forholdene være i Nord-Fosen, som jo fra turistmessig synspunkt har vært temmelig avstengt og lite kjent av den store masse turister. Dette vil bli lettere når gjennomgangsveien i Nord-Fosen blir bygget. Det kan riktignok ta nogen tid, for begynnelsen blir først gjort i år, og det er lange og kostbare veianlegg som må utføres før man på en billig og rimelig måte kan komme frem til de indre deler av Nord-Fosen, selv om de ytre deler har vært lett tilgjengelig med dampskib i lang tid.

Da dette er en så helt ny veirute, kan jeg kort gjennomgå den: Fra byen når man veiens begynnelse ved Røberg med en bilferje, som må bli etablert når det blir større trafikk, enten særskilt for bare biler og passasjerer eller i forbindelse med den almindelige dampskibstrafikk. Fra Røberg går det også nu en vei over til Rissa, men den er dårlig, og må bygges om. Forbi Reinskloster og rundt bukten i Rissa kjører man videre gjennom Ufaret til Hasselvikken over Fevågskaret og langs søndre side av Stjørnfjorden frem til Mælan i bunnen av fjorden, hvortil det nu går vei. Herfra må det bygges helt ny vei om Rødsjø og Krinsvann over Østdalen frem til bunnen av Åfjord, hvor man igjen støter på gammel vei, som må ombygges op Norddalen over vannskillet mot Hofstaddalen, hvor man et parti kan følge en nybygget vei, men så må man over i et nytt terreng igjen, for å finne overgang til Steinsdalen i Osen, og derfra må det bygges over grensen til Nord-Trøndelag, hvor man møter den nuværende Nordlandsvei på Namdalseidet.

Det blir en samlet veilengde fra Røberg på omkring 160 km. Fra denne hovedgjennomgangsvei blir det da mange avgreninger: Fra Rissa op Skaugdalen og ned til bunnen av Værrafjorden i Nord-Trøndelag, når veien øverst i Skaugdalen blir ferdig; fra Krinsvann i Østdalen blir det bygget en avgrening ut mot Bjuga,

hvorved trafikken fra de ytre strøk Ørland, Næs, Bjugn og Jøssund herreder kan komme inn på gjennomgangsveien; fra Åfjord blir det i sin tid en arm utover til Stoksund, og ned Hofstaddalen er det allerede vei, likesom ned Steinsdalen til Osen, Sandvikberget og Vingsand; videre er det veier fra bunnen av Åfjord op de forskjellige daler i dette herred, men det er gamle, bakkede veier som for endel må ombygges.

Med de mange og lange nye veier som kreves alene for denne del av distriktet, vil det forstås at det ikke er så snargjort å få disse ruter tilgjengelig. Det vil være avhengig av bevilgningene, og fordelingen av de penger som samfundet kan avse til bygging av nye kommunikasjoner. Det vil jo alltid være delte meninger om hvordan pengene bør fordeles til de forskjellige kommunikasjoner, veier, jernbaner, dampskib m. v., og det vil også være delte meninger om anvendelsen av veibevilgningen: Den som sitter avstengt langt oppe i en fjelldal, eller ute i en fjord, og ikke kan komme landverts til nærmeste nabo eller til avsetningssted for sine produkter, den vil ha vanskelig for å innse at det kan være nogen mening i å anvende av samfundets midler til utbedring av veier der hvor dog folk kan komme frem. Biltrafikanter derimot kan godt innse at det er nødvendig å bygge om og utbedre veier så han bekvemt kan komme frem til alle årets tider. Og det kan jo også direkte med tall påvises at det er nasjonaløkonomisk berettiget å anvende samfundets midler på utbedringer, når trafikken er stor nok, og derved kan spares meget av trafikantenes utgifter ved transporten — selv om dette ikke direkte kommer inn på de offentlige budjetter.

Det er naturligvis masser av andre veier og ruter i Sør-Trøndelag, både innover innlandet og utover til kysten og på øene, som kunde omhandles, og hvor det pågår og er påtenkt bygning av veier for å lette fremkomsten, men jeg skal ikke ta med mere denne gang.

For strøket fra byen til Nord-Fosen er det tatt med et kart hvor man vil finne iallfall endel av de navn som jeg har nevnt foran i beskrivelsen av de fremtidige veiruter i Nord-Fosen.

Februar 1936.

A. Rode.



Foto: Lothar Pieper,

Fra Storheia.