

# RIASTVEGEN

## Vegen mellom Ålen og Tydal

### 50 år

## Jubileumsberetning 2008



**”Vegen inn i Jon Østeng Hov’s rike”**

**Riastvegen, slik vi kjenner den i dag, har 50-års jubileum i 2008. Her følger en beretning om vegens historie. Beretningen er skrevet av Gudbrand Grøt, lokalhistoriker fra Haltdalen, og mangeårig styremedlem i Riastvegen.**

**I lokalavisa Fjell Ljom 27. april 1908, meldes det om at kjørevei er besluttet bygget fra Stuggudal i Tydalen til Gulhaaen i Guldalen.**

*”De fornødne midler er sikret ved frivillige bidrag. Ved denne vei vil et stort savn blive avhjulpet, og idet en hel bygd faar en letvindt adgang til jernbanen.”*

I Arbeidets Rett 17. februar 1937 skrives at Aalen herredstyre i siste møte behandledes blant annet skrivelse fra de interesserte i veien Reitan – Riasten med krav om at veibyrdene ved veien blir fordelt etter det bruk vedkommende har av vegen, og ikke som nu efter matrikelskyld. De interesserte forlangte overskjønn. Veien Reitan – Målåseteren er privat vei og det kreves at de som ikke interesserte vil benytte veien, må avgift betales. Ordføreren uttalte at dersom de interesserte vil benytte veien over Graftåskjølen for å komme til Kjøli gruber. Angående utgiftene ved det avholdte skjønn vedtokes at kommunen anser seg utgiftene uvedkommende, da de må angå Huitfeldts konkursbo, skriver avisen.

3. september 1937 forteller Arbeidets Rett at de interesserte setereiere denne uke har begynt med utbedringen av seterveien Reitan – Riasten. Til utbedringen skal staten yte 5.000 kroner og med dette beløpet er man i følge avisen i stand til å utbedre veien fra Reitan til Stor-Menna, en strekning på ca 8 kilometer.

Foreløpig har 12 mann begynt med utbedringsarbeidet, men arbeidsstyrken vil bli økt etter hvert. Ca 63 setereiere er interessert i veien og disse skal yte et beløp tilsvarende 5.000 kr (in natura). Dessuten er Kjøli gruber delaktig i veien og skal gjøre en del av arbeidet. Den nye veilinja, som i det store og hele følger gammelveien, er oppstukket av fylkesagronom Næsgård. Det er meningen fortsatt å søke om bevilgning til veien er bygget frem til Riasten.



I Arbeidets Rett 15. juli 1938 fortelles at det har vært en del uoverensstemmelser om vedlikeholdet av veien Reitan – Riasten i Aalen, og det har vært mye bråk for å få i stand en ordning som var tilfredsstillende. I Aalen herredsstyres siste møte forelå en meddelelse fra styret i veien at det er styrets forutsetning at kommunen utbedrer og vedlikeholder en tildelt parsell av veien, da kommunen for tiden driver Kjølvi gruber. Det er også styrets forutsetning at kommunen må betale bilavgift for å kunne trafikere veien.

Kommunestyret vedtok enstemmig at kommunen foreløpig går med på å sette de tildelte veistykker i stand. Formannskapet ble bemyndiget til senere å oppta forhandlinger med styret for veien om en ordning på grunnlag av opphevelse av bilavgiften for alle som er veipliktig i denne veien. Ordføreren og veivokter Sivertsvoll ble valgt til å få utbedringsarbeidet i gang.

### **Trondheim Energi startet bygging av Reitanvegen i 1956**

I 1956-57 ble vegen Reitan-Riasten-Tya (Reitanvegen) bygd av Trondheim Energi som anleggsveg for etableringen av Nea kraftverk i Tydal. På strekningen Reitan – Riasten følger den stort sett den gamle driftsvegen til setrene ved Riasten. Fra Tydalssida går den i større grad etter ny trasé, men kommer i kontakt med gammel driftsveg ved Finnøyvollene.

Ca 26 km av vegen ligger i Ålen, mens ca 8 km ligger i Tydal.



*Befaring på 50-tallet*

Fra Ålen kommune ble det den 15.3.1956 oversendt erklæringer for grunnavståelser. Det var 15 grunneiere av skogteiger/slåtteteiger på strekningen Reitan stasjon til Tverråen, grensen for Gauldal statsalmenning. Grunneierne erklærte seg villige til å avstå nødvendig grunn for transportvegen vederlagsfritt, med forbehold om å kunne få benytte vegen. Fra fire grunneiere som ikke uten videre ville gi fri grunn, fulgte erklæring om at Trondheim Energi gis rett til å

sette i gang vegarbeidet over deres eiendommer og at eventuell erstatning blir å fastsette senere.

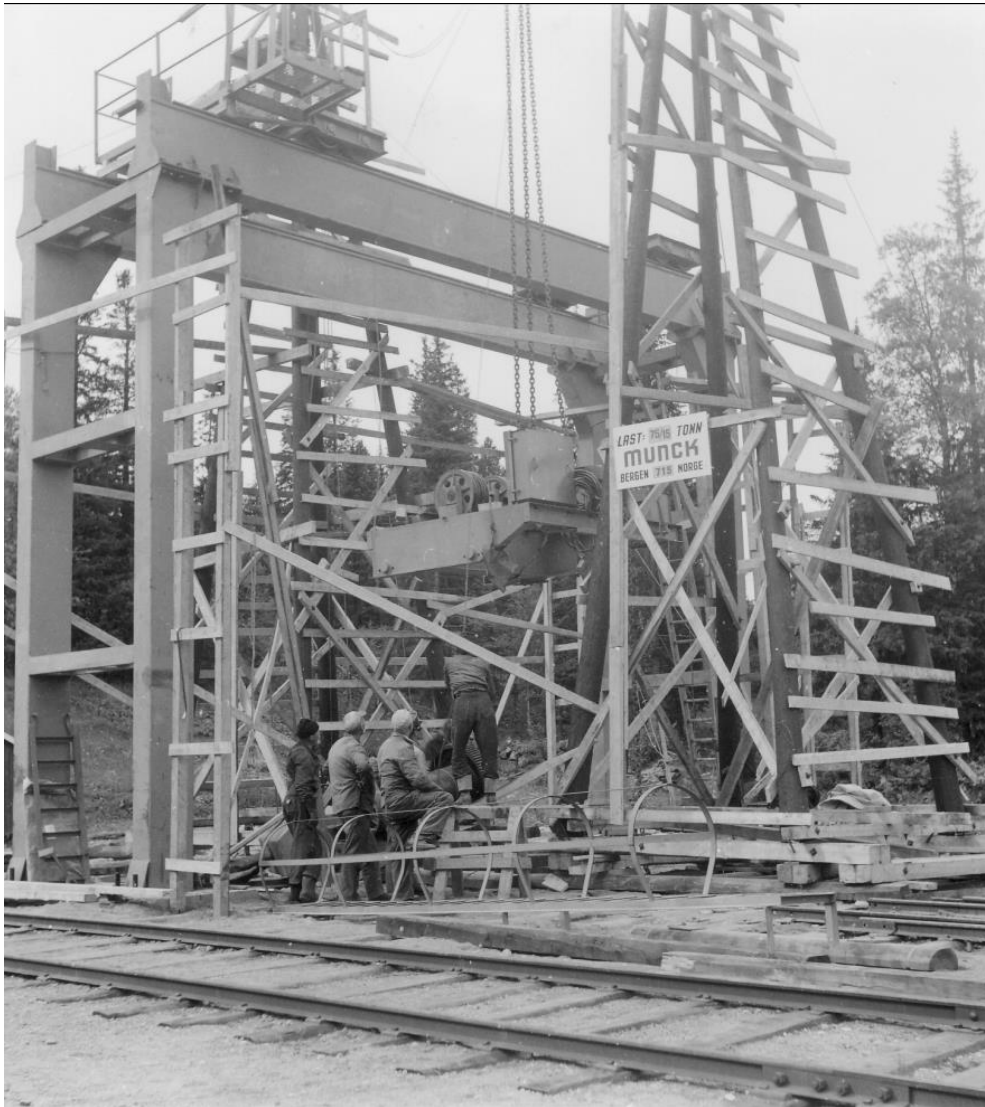
I 1956 ga Landbruksdepartementet Trondheim Energi rett til fri grunn med forbehold om fri bruk av vegen for skogvesenet og de bruksberettigede (rodehaverne i driftsvegen Reitan – Riasten). Dette gjaldt ca 80 bruk og heller intet vedlikehold skulle pålegges.

De gamle setervegene ble opprinnelig holdt i stand ved inndeling av roder som på de enkelte bruksberettigede vedlikeholdet av sin del. Rodens lengde var hovedsakelig avhengig av brukets størrelse. Enkelte bruksberettigede hadde ansvar for flere roder langs vegen. Etter hvert som andre trafikkanter også begynte å bruke vegen med motoriserte kjøretøyer, ble det innført system med betaling av bompenger.



*Fra vegarbeidet på 50-tallet*

Utover høsten 1957 nærmet fullførelsen for veien seg. Arbeidet med veien hadde gått meget bra, men det hadde budt på visse vansker med å skaffe skikkelig grus. Etter en del leting, fant en imidlertid et grustak på ca 5.000 m<sup>3</sup> ved Riasten. Og dette sammen med grustaket ved Stuesjø, har dekt behovet. Ellers har kvikkleire i Tverråbakkene skapt en del problemer slik at veitraséen måtte legges om et stykke.



*Arbeide med kran på Reitan stasjon 18.7.1958*

I samtale med Arbeider-Avisa i begynnelsen av oktober, forteller overingeniør Tormod Moxness i Trondheim Energi at han har kjørt 18 km av anleggsveien fra Reitan innover fjellet og funnet veien i riktig bra stand. Videre er 3 – 4 km. planert, men ikke gruset vei. Når denne strekningen er passert, blir det atter bra vei. ”Vi har kjørt over med lastebiler og jeeper. Du verden for en turistvei dette skal bli, når den en gang kan tas i bruk til det formålet!”

I begynnelsen av desember 1957 var nyveien ferdig. Ny bru over Tya var bygd slik at det godt kunne la seg gjøre å kjøre mellom Ålen og Tydalen, sier overingeniør Moxness. Snødriver ligger da i veien og foreløpig har ikke Nea-anlegget behov for å trafikkere der, og veien vil ikke bli brøytet før den tid kommer.”

21. april 1958 forteller Arbeidets Rett at hvis veien gjennom Selbu ikke skulle bli farbar på grunn av flom i Nea, vil Trondheim Energi sørge for brøyting av anleggsveien fra Reitan til Tydal. Som kjent har den vært brøytet tidligere i vinter, men føk igjen. Blir den tatt opp nå, vil sjansene for å holde den oppe være langt større, skriver avisen.

## Stor trafikk

Arbeidets Rett skriver 13. august 1958 om at det fra Ålen blir meldt om kolossal trafikk på den nye anleggsveien fra Reitan til Tydal. Siste helg kjørte det biler og motorsykler nesten uavbrutt, og veien rapporteres nå å være i riktig bra stand. Litt ujevn er den, særlig nedover mot Reitan, men folk som passerer med biler er stort sett meget godt fornøyd.

En spesiell service er også opprettet på en seter, Renolsvollen, inne ved Riasten. Der eieren selger seterkost til de forbipasserende og etter hva avisen hører, er det mange som nytter anledningen til å gjøre en rast på den vakre setervollen og for en stund hengi seg til seterlivet. Sist søndag var det således fullt opp av hvilende turister både på selve setervollen og utenfor, skriver avisen. ”I ukedagene mens transporten av de tunge kollier foregår opp fra Reitan, er veien sperret for møtende trafikk fra Tydal. Men det ser altså ut til at folk tar sitt mon igjen i helgene. Veien er jo også lagt i et praktfullt terreng med viden utsyn til alle kanter og kommer ganske sikkert til å bli flittig benyttet i årene fremover”, skrev Arbeidets Rett.

3. september 1958 skriver Arbeidets Rett at fjellveiene over Ridalen til Stuggudalen og fra Reitan og ned i Tydalen, ser ut til å være stadig like populære. Det er livlig trafikk på begge disse fjellveiene i helgene og sist søndag fikk avisens medarbeider ved selvsyn bekrefte at begge veiene holder høy standard. Ja, som fjellveier betraktet, må de vel sies å være i ”superklassen”, skriver avisen.

Særlig vegen fra Reitan presenterer seg nå i ypperlig stand med bred kjørebane og den er godt gruset. Den skal da også tåle en voldsom påkjenning. Det er kollier på 14 tonn som daglig blir fraktet over fjellet og senere skal så vidt avisen vet, enda tyngre saker kjøres innover til Nea-anlegget



*Transport av 80 tonn 5.7.1969*

Fru Unsgård på Væktarstua er overfor avisen godt fornøyd med trafikken på Ridals-veien. Så vidt hun har fått opplyst fra bomvaktene, har ikke trafikken vært noe mindre i sommer enn tidligere. Hun blir spurt av avisen om det merkes mindre trafikk etter at vegen fra Reitan er ferdig. Fru Unsgård svarer at hun ser det slik at jo flere veier vi får, jo mer trafikk blir det på dem alle sammen. ”Vi har heller aldri tenkt å basere dette på noen økonomisk vinning. Saken er den at jo flere som trafikkerer veien, jo mer bompenger blir det. Men samtidig trengs det da flere penger til reparasjoner, så det kan vel gå opp i opp”, svarer Martine Unsgård.

I Arbeidets Rett 26. september 1958, forteller reieneier Jonas Barrock at den nye Reitanvegen betyr mye for samene. Idet den går bare om lag 300 meter fra slaktetrøa i Grønvola. Dette innebærer sjølsagt en stor fordel når det gjelder transporten av kjøttet, sier Barrock.

### **Ordfører Olav Gjærevold foresto den offisielle åpningen 5. oktober 1958**

Veien ble offisielt åpnet søndag 5. oktober 1958 i forbindelse med en befaring av Nea-anlegget. Foruten representanter fra Trondheim kommune, var også ordføreren i Tydal, varaordføreren i Ålen og ordføreren i Selbu med på åpningen. Deltagerne i ferden stanset på grensen mellom Ålen og Tydal, hvor ordføreren i Trondheim, Olav Gjærevold, holdt en tale. Han påpekte i talen at en nok hadde fått vente lenge på denne veiforbindelsen over fjellet hvis en ikke hadde vært nødt til å bygge den av omsyn til Nea-anlegget. Den skulle tjene til å få fraktet de mange og tunge kalliene til anlegget. Men veien vil også bli et forbindelsesledd mellom Tydal og Ålen, som fra gammelt av har vært knyttet til hverandre med stier over fjellet. Han ønsket at veien ville bli til glede og nytte for Nea kraftverk og de to bygdene og erklærte deretter veien for offisielt åpnet.

Arbeidets Rett forteller 10. november 1958 at Ålen kommunestyre har behandlet en søknad fra Alf Myhren om bevilling av servering av øl i alle skatteklasser i forbindelse med matservering på hans seter i Riasten. Søkeren fremholdt at en av omsyn til turisttrafikken burde få anledning til å servere øl. Søknaden var behandlet av lensmannen i Ålen og politimesteren i Uttrøndelag, som begge frarådet at bevilling ble gitt. I kommunestyrets behandling advarte et par av representantene mot å gi ølbevilling ved Riasten. Trafikken foregikk i alt overveiende med motorkjøretøyer, og ølservering kunne bety fare for trafikksikkerheten. Søknaden ble enstemmig avslått i kommunestyret.

Klara og Alf Myhren drev kafé og serveringsvirksomhet i tillegg til seterdrifta på gården Renolens seter. Den første sommeren med full drift hadde over 1350 gjester skrevet seg inn i gjesteboken. I begynnelsen av 1960-tallet ble driften på Renolsvollen utvidet med fem utleiehytter. Deres datterdatter Grethe Sundan Johnsen og mannen Torbjørn Johnsen, overtok gården og fortsatte i noen år også kafédriften. Om lag 100.000 har skrevet sine navn i gjestebøkene i de 40 årene serveringsstedet var i drift.

21. november 1958 forteller Arbeidets Rett at den nye veien over fjellet fra Reitan til Tydal da hadde vist at den kan være nyttig også til annet enn anleggsvirksomheten i Nea. En gutt fra Stensli hadde fått blindtarmbetennelse og det ble nødvendig med operasjon og han måtte transporteres til Sentralsykehuset i Trondheim. Da sykebilen ikke kunne komme frem på grunn av et mindre ras på Gauldalsveien i Svølgja, og pasienten måtte til sykehus øyeblikkelig, ble turen lagt over den nye anleggsveien fra Reitan til Tydal og derfra til Trondheim. Det viser seg altså at nyveien i dette tilfellet ble en god erstatning når det inntreffer forhindringer på Gauldalsveien, skrev avisen.



*Transport av trykkrør til Nea kraftverk* ↑ ↓







### Åpen sommerveg

På grunn av distriktets ønske om å holde vegen åpen som sommerveg, ble det i 1963 inngått avtale mellom Tydal kommune, Ålen kommune, Trondheim Energi og Sør-Trøndelag fylke, om å dele kostnadene med en fjerdedel på hver.

I de første årene ble vedlikeholdet utført av lokale entreprenører. Vedlikeholdsbudsjettet økte fra 30.000 kroner i 1964 til 140.000 kroner i 1980. Trafikken ble også stadig økende og var allerede i 1979 anslått til ca 20.000 biler. Vegens kvalitet ble etter hvert forringet da de disponible midlene i perioden var for små til å holde vegen i hevd. Grusdekket ble nedslitt og vannavledninga var for dårlig. Den sterke slitasjen i disse åra må i stor grad tilskrives den store trafikken og tildels mye tungetrafikk mellom Neadalen og Gauldalen/Røros. Det ble etter hvert krav om at noe måtte gjøres for å oppruste vegen.



*Befaring ved Reitan trafostasjon juni 1961*



*Sæterdrift*

### **Istandsetting av eksisterende veg til forsvarlig standard**

I slutten av 70-årene ble det nedsatt ei gruppe til å se nærmere på vegens fremtid. Trondheim Energi uttalte i 1980 at interessen for vegen var liten og selskapet kunne for sin del innhente tillatelse til å stenge vegen for alminnelig ferdsel. Imidlertid stilte Trondheim Energi seg positive til fortsatt samarbeid, men med en annen fordeling av utgiftene.

Utredningsutvalget for vurdering av det fremtidige vedlikeholdet av vegen besto av:

Erling Sæther, Trondheim Energi, formann, Arne Aftreth, Tydal kommune, Olav Myran, Holtålen kommune, Arnfinn Stabursvik, Sør-Trøndelag fylkeskommune. Konsultative medlemmer var Lars Bagøyen, Plan- og utbyggingsavdelingen og Jon Alme, Statens Vegvesen.

Utvalgets mandat var å vurdere:

- Standardheving av vegen. Kostnadsoverslag og finansieringsmåter
- Vedlikehold av vegen. Årlige kostnader og alternative finansieringsmåter
- Ansvaret for den tekniske drift og vedlikeholdsarbeidet
- Opprettelse av et styre for vegen

Utvalgets enstemmige innstilling ble fremlagt i februar 1980.

Etter hvert forelå disse utbyggingsalternativene:

- A. Utbygging til helårsveg
- B. Opprusting til fylkesvegstandard for sommertrafikk
- C. Istandsetting av eksisterende veg til forsvarlig standard

For alternativ A forelå en hovedplan hvor Reitanvegen var sammenliknet med en utbygging Stuggudal – Brekken. Begge alternativene var kostnadsberegnet til ca 35 mill kroner.

Da det ikke var funnet plass til prosjektet i Norsk Vegplan for perioden fram til 1989, syntes muligheten for denne løsningen å ligge langt frem i tid. Utvalget fant det derfor ikke hensiktsmessig å ta opp diskusjonen om utbygging til helårsveg. Dette alternativet tapte da også senere i kampen mot Ridalsalternativet.

For alternativ B hadde Vegvesenet utarbeidet et kostnadsoverslag på 8.2 mill kroner. Det inkluderte en oppbygging av vegen, slik at den kan åpnes tidlig på våren og eventuelt holdes åpen noe utover høsten. Løsningen ville være ønskelig, men utvalget innså at det på kort sikt ikke var mulig å finansiere en slik utbygging. Etter vanlig fremgangsmåte, måtte vegen utbygges til den forlangte standard før fylket eventuelt overtok.

Alternativ C var kostnadsberegnet til 1.8 mill kroner. Dette forutsatte at eksisterende vegtrasé ble beholdt i sin helhet. Hovedtyngden av kostnaden skulle dekke nytt bærelag og toppgrus, samt sikre bedre vannavrenning gjennom grøfting og omlegging/utskifting av stikkrenner. På bakgrunn av den betydning Reitanvegen har fått som sambindingsveg, må det etter utvalgets mening på sikt være et mål at fylket overtar hele ansvaret for vegen. Imidlertid fant utvalget at den eneste realistiske løsningen med henblikk på en rask gjennomføring var å satse på alternaiv C.

Utvalgets forslag var da en utbedring av vegen, kostnadsberegnet til 1.8 mill kroner. Beløpet ble forutsatt dekket ved låneopptak, alternativt delvis med engangstilskudd fra de berørte parter. På bakgrunn av at vegen har fått stor betydning som gjennomgangsveg, er utvalgets forslag at fylkeskommunen påtar seg en større del av ansvaret for vegen og foreslår 50 %.



## **Innføring av bompenger**

Det foreslås at de nevnte parter stifter et vegselskap til å stå for driften av vegen. Selskapets styre settes sammen av 2 representanter oppnevnt av Sør-Trøndelag fylkeskommune, en av Tydal kommune, en av Holtålen kommune og en av Trondheim Energi. Til delvis dekning av utgiftene foreslår utvalget at det innføres bompenger på vegen etter nærmere bestemte regler og satser. Sør-Trøndelag fylkesting gjorde i møte 24. mars 1981 vedtaket om Reitanvegen. Fylkestinget ga da sin prinsipielle tilslutning til utredningsutvalgets innstilling. Det ble forutsatt at opprustingen av vegen søkes gjort i 1981. Med fylkestingets vedtak var etableringen av et nytt vegselskap en realitet. Fordelingsnøkkelen på utgiftene ble som følger: Tydal og Holtålen kommuner 2/12 hver, Trondheim Energi 3/12 og Sør-Trøndelag fylke 5/12.

Samarbeidet mellom de fire partene har fortsatt og bomavgift ble innført. Driften har skjedd i pakt med fylkestingets vedtak med eget vegstyre og med Statens Vegvesen som vedlikeholdsansvarlig.

Styremøte 22. juni 1981 hadde etterfølgende allmannamøte. Praktiske spørsmål omkring opprusting av vegen ble drøftet. 6. juli 1981 kunne Vegvesenet starte arbeidet. Fra våren 1982 ble det innført bompenger. Vedtekter for styret ble utarbeidet etter høring fra partene.

I 1983 ble det sendt skriv til styret for Sør-Trøndelag Skogforvaltning vedrørende forhold til de bruksberettigede i Gauldal statsalmenning. De bruksberettigede har valgt eget styre som skal ivareta de bruksberettigedes interesser. Fri ferdsel for grunneierne ble hevdet.

Etter styremøte 21. september 1983 ble grunneiere/rettighetshavere som hadde fri bruksrett til anleggsvegen i 1957 gitt adgang til fri ferdsel til sine eiendommer/rettigheter i forbindelse med utøvelse av næringsvirksomhet. Øvrig ferdsel betales etter de vanlige avgifter. Hytteiere på sydsiden av Stuesjøen ble gitt fri ferdsel frem til sine hytter for eiere og deres brukere av hytten. Øvrig ferdsel på vegen må det betales vanlige avgifter for.

Betjening av bommene blir for 1984 overlatt fotballgruppa i Ålen IL og Paul Ottem i Tydal. Ved generalforsamlingen i 1984 ble styret utvidet til 7 medlemmer med en representant fra grunneiere/rettighetshavere i Tydal og Holtålen. Fylkesutvalget godkjente ikke utvidelsen av styret, men hadde forståelse for at grunneiere/rettighetshavere var representert i styret på observatørbasis med tale- og forslagsrett, men ikke stemmerett.



*Ved Øvlingen*

Medlemmer av Riasten/Hyllingen reinbeitedistrikt ble som bruksberettigede gitt rett til fri ferdsel på veien inn til sommerboplassen/merkeanlegget. Av praktiske grunner ble hver driftsenhet gitt et gratis årskort som gjelder hele veien. Hytteeiere i Øvlinglia er i 1984 irritert over hvordan den nåværende bomordning praktiseres.



*Ved Øvlingen*

Bompengeinntektene var i 1985 kr 370.000. Underskuddet på driften ble langt mindre enn beregnet av vegstyret. Bompengesatsen ble fra 1985 økt til 30 kroner for personbil mot tidligere 25 kroner.

Styret ba høsten 1985 bestemmende myndigheter vurdere vegens fremtid etter utbyggingen av Ridalsveien.

I 1986 overtok Tydal idrettslag det praktiske ansvaret for bompengene på Tydalssiden. Selvbetjening ble nå innført på bommene. Helårsvegen Tydal – Røros (Ridalsvegen) var realitet i 1986. I 1988 signaliserte samarbeidspartene til styret om at driften måtte bringes i balanse.



*Skitur i mai langs Riastvegen*



*Årets siste skitur til Riasten*

8. desember 1989 ble det holdt fellesmøte mellom vegstyret, Vegvesenet og fylkeskommunen. Det ble drøftet aktuelle prinsipielle spørsmål:

- Forholdet til Ridalsvegen som helårsveg. Blir Reitanvegen overflødig?
- Fremtidig tilskudd fra samarbeidspartnerne?
- Bør/kan ansvar og utførelse av vedlikeholdet overføres fra Statens Vegvesen til andre?

I 1990 ble i styret praktiske spørsmål om bruken av årskort en del diskutert. Kioskanlegget til de vegfarende var ganske stabilt i Tydalen i 1990, mens det var mindre ved bomhytta i Ålen. I 1991 og 1992 gikk utgiftsandelene for samarbeidspartnerne stadig ned. I 1992 var den kommet ned i 33.335 kroner på hver av kommunene, 50.000 kroner på Trondheim Energi og 83.335 kroner på fylket.



*Vegopptaking i mai*

### **Ny driftsmodell fra 1992**

I 1991 ble det av arbeidsutvalget i styret utarbeidet et fyldig notat med betraktninger om nåværende og fremtidig drift. Det ble spesielt omtalt de to tidsperiodene frem til da.

Perioden 1956-1982 og perioden 1982-1991 med den daværende driftsmodellen ble omtalt. Det ble særlig viet oppmerksomhet til systemet med billettsalg og kontroll og systemet for tømning av bomkassene. Forholdet til grunneiere ble spesielt omtalt. Likeså erfaringene med den styringsmodell en hadde og tanker omkring vedlikeholdet av vegen. Et avsluttende avsnitt hadde blick på tida fra 1992. Lånene som ble opptatt til opprustingen av vegen vil være nedbetalt i 1992 og signalene fra samarbeidspartene går på at vegen etter dette tidspunktet i hovedsak må drives med hjelp av bompengainntektene. En annen faktor som bringes på bane i vurderingen, som vil påvirke økonomien og drifta i årene fremover, er utbyggingen av Ridalsvegen til helårsveg.

Arbeidsutvalgets innstilling om fremtidig drift av vegen ble vedtatt av styret 19. november 1991. Samarbeidsmodellen med de fire interessepartene føres videre med den nåværende ansvar- og kostnadsnøkkel.

### **Trondheim Energi fikk ansvar for å lede vedlikeholdsarbeidet**

Ansvar for det praktiske vedlikeholdet av vegen overføres fra Statens Vegvesen til Trondheim Energi. Sekretæransvaret ble også overført fra Vegvesenet/Vegkontoret til arbeidsutvalget ved formannen. Nåværende system med bomtjeneste og kontroll videreføres i prinsippet. To personer, gjerne ungdom, engasjeres til å foreta daglig vedlikehold på vegen.



Drøftinger innledes med tanke på å få til en avgiftsordning som også omfatter rettighetshaverne til vegen.

Vegvesenet hadde også i 1991 i brev til styret tatt opp forholdet med vedlikeholdet av vegen, Det ble fra vegsjefen presisert at dersom vegvesenet skulle ha ansvaret for vedlikeholdet av vegen, var det et absolutt krav at en også hadde ansvaret for åpning og stenging av bommen, og full råderett over dette. ”Dette for å forhindre at trafikanter tar seg inn på fjellet til tider da en må regne med at vegen er stengt. Det sier seg selv hvilke farer dette kan innebære, for eksempel i dårlig vær. Det er videre en forutsetning at det arbeidet som skal utføres i forbindelse med vedlikehold av veg, skråninger, grøfter mv. i sin helhet styres av vegvesenet”. Vegsjefen ba da om styrets vurdering av hvorvidt vegvesenet fortsatt skal ha vedlikeholdet av denne vegen. Dersom styret ønsker en annen ordning, har vegvesenet for sin del ingen innvendinger mot dette, het det.

I årsmeldingen for 1991 gis det uttrykk for en radikal bedring i økonomien. Kapitalutgiften er redusert samtidig som trafikken og bompenginntektene hadde økt. Pr. 1. januar 1992 var det opparbeidet et vedlikeholdsfond på 1.33 mill kr. Målet var at mest mulig av midlene skulle ut på vegen i form at grusing og annet vedlikehold snarest mulig.

I 1992 gir Tydal kommune uttrykk for at en ikke er innstilt på at store beløp blir brukt til brøyting etter at helårsvegen over Ridalen er en realitet.

Samme år ble det også inngått en avtale om eget årskort for rettighetshavere til den gamle driftsvegen Reitan – Riasten, til halv pris. Det ble også åpnet for fast representant i styret for rettighetshaverne. Reindriftssamene i Riast/Hyllingen ble ikke betraktet som rettighetshavere, og fra sesongen 1993 måtte de betale full avgift for bruken.

Vegbrakka ved Riasten ble i 1992 kjøpt fra Statens Vegvesen for kr 45.000. Det forelå følgende motforslag i styret: Vegstyret har ikke behov for vegbrakka ved Riasten og bør derfor ikke gå til kjøp. Styret finner det ikke riktig å belaste vegregnskapet med en slik investering. Det ble ved avstemming 2-2 og formannens dobbeltstemme ble brukt for kjøpet.



*Vegbrakka*

Fra 1992 var driftstilskuddet fra samarbeidspartene vel halvert. Fra 450.000 kroner til 200.000 kroner.

I 1993 ble det ikke gitt driftstilskudd, dette ble kompensert med overføring fra vedlikeholdsfondet.

Fra nå drives vegen bare med bompenger som eneste inntektskilde. Det understreker betydningen av at alle brukere av vegen er med på å betale avgift for å bidra til å holde den standard vegen i dag har, påpeker styret i årsmeldingen.

Alle lån som var tatt opp da opprustingen av vegen ble foretatt i 1981/1982, er nedbetalt.

Trondheim Energi sin avdeling i Tydal, har nå det praktiske vedlikeholdsansvar for vegen med oppgjør etter regning. Kontoret på Husvollbakken overtok sekretærfunksjonen for vegen fra 1. januar 1993. Dagfinn Ekker fungerer i praksis som vedlikeholdsleder og sekretær.

### **Strid om betaling av bompenger**

Den tyngste og vanskeligste saken for styret i 1993 var spørsmålet om bompengavgifter for de bruksberettigede i Gauldal statsalmenning, som ikke hadde rode i den gamle driftsvegen Reitan – Riasten. Det gjaldt 10 driftsenheter i Riast – Hyllingen reinbeitedistrikt og 3 gårdbrukere fra Ålen. Alle partene brukte advokathjelp for om mulig å klarlegge partenes rettigheter. Men det kom ikke fram noe entydig svar.

Det ble fra Reitanvegens styre vurdert å fremme en sak på spørsmålet om bomavgift for de nevnte bruksberettigede. Men da det ikke dreier seg om store pengebeløp, ble det vedtatt å gi samme bompengordningen som gjelder for rodehaverne til den gamle driftsvegen. Nemlig årskort til halv pris. I samme styresak ble det også fattet vedtak om at de private grunneierne som i sin tid avga grunn til Trondheim Energis omlegging, skulle omfattes av den samme ordninga.

I sluttkommentarene i årsmeldingen 1993 blir påpekt at da Reitanvegen ble etablert som et bomvegselskap i 1981-82, var det flere forhold som ikke var avklart overfor grunneiere og rettighetshavere. Følgen av dette er at det nåværende styret må bruke mye energi og arbeidstid på å få til ordninger som oppfattes som rettferdige og som det går an å forvalte med hensyn til bomtjeneste og kontroll. ”Millimeterrettferdighet” for den enkelte interessegruppe er det umulig å få til ut over den ordning at rettighetshavere generelt tilbys en felles ordning med kjøring til redusert pris. Steinar Engan, som styreformann for Reitanvegen, forventet nå at det ble oppnådd ro om bompengordninga i løpet av våren 1994. Hvis det ikke skjer, bør alle spørsmål som ikke er avklart fremmes for rettsapparatet for juridisk avgjørelse. Et alternativ er naturligvis at vegselskapet oppløses, midlene fordeles og Trondheim Energi overtar ansvaret for anleggsvegen. Følgen av en slik løsning vil være en dårligere vedlikeholdt veg. Det vil ramme alle brukerne – ikke minst de med næringsvirksomhet langs vegen, heter det i sluttkommentaren.

Også i 1994 var spørsmålet om bomavgift for rettighetshavere den vanskeligste og mest arbeidskrevende saken for styret. Fellesmøte ble holdt mellom vegstyret og styret for rodehaverne i gamle driftsvegen. Forholdet til rodehaverne i den gamle driftsvegen Reitan – Riasten fungerte godt, men en del private grunneiere på strekningen Reitan – Tveråa ga uttrykk for at de ikke var villig til å betale noen form for avgift for bruk av vegen. Disse ga også uttrykk for at de betvilte styrets mandat til å forvalte vegen på vegne av

samarbeidspartene. De ønsket derfor å forholde seg direkte til Trondheim Energi angående bruk av vegen.

Med bakgrunn i dette ble det arrangert et møte mellom vegstyret og representanter for samarbeidspartene. Konklusjonen på møtet ble at styret har et klart mandat til å forvalte driften av vegen på vegne av samarbeidspartene og at dette mandatet omfatter det å ilegge grunneiere, bruksberettigede i Gauldal statsalmenning og rodehavere i driftsvegen bomavgift.

Styreformann Steinar Engan uttaler i sluttkommentaren i årsmeldingen for 1994 at det er av avgjørende betydning for Reitanvegens fremtid at det blir en avklaring på bompengespørsmålet for de gruppene som i dag ikke er villige til å betale for bruk av vegen. Hvis enkelte grupper, sågar de gruppene som har mest bruk for vegen, skal kunne kjøre uten å betale, så vil betalingsmoralen og hele bompengesystemet smuldre bort. Hvem er tjent med at noe slikt skal skje, ble det spurt om i sluttkommentaren.

Etter initiativ fra grunneiere ble det holdt et møte mellom grunneiere og Trondheim Energi høsten 1995, for å få belyst grunneiernes rettigheter. For de grunneiere som har avgitt grunn til Reitanvegen betaler Trondheim Energi ett årskort pr eiendom, som kompensasjon for den ekstra grunn som er medgått til utbedringsarbeidene i 1981 og senere. Også i 1995 ble det foretatt betydelige vedlikeholdsarbeider, likeså senere års utbedringer.

Styret mener i årsmeldingen for 1995 at vegen har nådd en akseptabel standard som sommer- og turistveg.

Styret var opptatt av vegens inntektsmuligheter etter 1.1.1997, da riksvegen over Ridalen vil skape en ny situasjon for Reitanvegen. Det ble regnet med at bominntektene ville bli vesentlig redusert når det var gratis å kjøre nyvegen over Ridalen. Forskjellige muligheter ble drøftet i styret for å prøve å beholde mest mulig trafikk på vegen. Miljø og trivsel langs vegen var stikkord som ble nevnt som ekstra satsningsområde. Sesongen 1996 startet med betalingsboikott fra rodehavernes side i den gamle driftsvegen Reitan – Riasten. Dette på tross av en klar avtale om betaling av halv avgift for bruk av hele Reitanvegen (Reitan – Tya bru). En avtale som var inngått i 1992. Etter at advokathjelp var innhentet fra begge parter, endte betalingsspørsmålet opp med en avtale tilsvarende den en hadde fra 1992. Resultatet ble da at rodehaverne skulle betale halv avgift for bruk av Reitanvegen. Rodehavere som hadde bruk for ekstra transport i forbindelse med næringsutøvelse, ville få utstedt duplikatkort for slik kjøring etter behov.

Det ble også samme året godkjent avtale med Riast/Hyllingen reinbeitedistrikt om betaling av bompenger.

Eierne av driftsenheter i egenskap av bruksberettigede i Gauldal statalmenning, fikk rett til kjøp av ett rettighetshaverkort pr driftsenhet for bruk av Reitanvegen. Kortet vil til enhver tid koste det halve av et ordinært sesongkort. Reinbeitedistriktet gis også rett til kjøp av ytterligere inntil fem rettighetshaverkort på samme vilkår, til intern fordeling.

Regnskapet for 1997 viste en stor tilbakegang i bompengeinntektene etter at helårsvegen over Ridalen var tatt i bruk som riksveg med gratis kjøring.

I 1998 ble det vedtatt at i tilnytning til større arrangement langs vegen kan styret tillate redusert bomavgift. Styreleder inngår i hvert enkelt tilfelle en skriftlig avtale med den/de det gjelder. Samtidig ble det inngått en 5-årig avtale med Ålen idrettslag om 2-dagers fjellorientering. Fylldige årsrapporter over vedlikeholdet av veien blir framlagt for styret.

## Betalingsautomater på plass

I 1999 ble det anskaffet betalingsautomater ved begge bomstasjonene. Ut i fra en total vurdering av brukerservice, økonomi og sikkerhet, var styret av den formening at en måtte gå til anskaffelse av slikt utstyr. Restaurering av bomstasjonene ble samtidig foretatt.

Ny vedlikeholdsavtale med Trondheim Energi ble inngått i 1999. Sesongkort for lastebil ble tatt bort fra 2000, da behovet for slike kort ville komme inn som næringskjøring. Særavtale kan da opprettes med firma/entreprenører som bruker vegen til transport i yrkesmessig sammenheng.

Offisielt var de nye betalingsautomater i bruk fra 2000. Klaus Grønli blir gitt tillatelse til brøyting av vegen fra Reitan stasjon til privat parkeringsplass ved Målåseteret. Egen avtale omkring brøytinga er inngått.

Bompengeinntektene stabiliserer seg omkring 430.000 kroner. Avtale inngås fortsatt med Tydal idrettslag og Ålen idrettslag, fotballgruppa, for kontroller av avgiftsbetalingen. Tillatelse er gitt til at vegbrakka kan stå på festetomta så lenge vegstyret har behov for den i forbindelse med vegvedlikeholdet.

Det er investert i bord og benker som er plassert ut langs vegen. Navnet på vegen ble fra 2002 endret til Riastvegen. Samme året ble det satt opp informasjonstavler. Stedsnavnskilt er også gjennomført. En egen informasjonsbrosjyre er laget – ”Riastvegen, Ålen – Tydal, Vegen inn i Jon Østeng Hovs rike”. Brosjyren inneholder litt om området historie, den tar for seg jernvinne, gruvedrift, reindrift, setring, jakt og fiske og litt om vegens historie. Det er også noen opplysninger om kommunene Tydal og Holtålen. Brosjyren inneholder bilder fra traktene omkring vegen, tatt av naturfotograf Jon Østeng Hov.



*Flom i L itjmenna 2.7.05*

I 2003 forelå søknad fra Stor-Øvlingen hytteforening om tidligere brøyting av vegen om våren. Styret vedtok å fortsette nåværende praksis med at snø- og værforhold bestemmer brøyte- og åpningstidspunkt, normalt i månedsskiftet mai/juni. Ved eventuell tidligere brøyting, må hytteforeningen betale merkostnadene.

## Mot en ny tid

2004 var siste året med bruk av konvolutter for betaling av billett og årskort. Fra og med sesongen 2005 brukes betalingsautomatene for betaling av ordinær vegavgift og spesielle årskort giroblanketter. Det ble sendt ut skriv om nyordningen.



*Høstfjell 21.9.05*

Det ble gjort et mislykket forsøk med PR-fremstøt for veien i 2005. Vegstyret inviterte til en informasjonstur for aviser, radio, fjellstyret, turistinformasjoner, turistforening, kommuner og NAF. Opplegget måtte avlyses på grunn av liten påmelding. Det kom bare noen få positive tilbakemeldinger.

I 2007 ble det vedtatt nye vedtekter for vegen. Endringene er en modernisering, samt en definering av at dette er en vegforening. En slik definering av selskapsformen er tidligere ikke gjort.



### *Vegopptaking*

Gjennomgående sluttkommentarer i årsmeldingene fra styret er at vegens standard er meget god til grusveg å være og økonomien i vegselskapet er god.

Vedlikeholdet blir fulgt opp med høvling/kloring, grusing og grøfting.

Trondheim Energi er eier av selve vegen og har alle rettigheter til den. I og med at driften av vegen er satt bort, er det styret som har ansvaret for vegen i driftssammenheng.

## Styremedlemmer

Peder Kr. Aune	1981 – 1984	
Knut Gjære	1981 – 1987	
John Nordfjell	1981 – 1991	
Rolf Johnsen	1981 – 1987	
Erling Sæther	1981 – 1987	
Jan G. Uthus	1984 – 1987	
Hans H. Engan	1988 – 1991	
Ola Reitan	1988 – 2003	
Steinar Engan	1988 – 2003, 2007 -	
Knut Sollid	1988 – 1990	
Leif Nordseth	1991 –	
Gudbrand Grøt	1992 –	
John K. Bjørgård	1992 – 1995	
Per Olav Lian	1996 – 2003	
Arne Magne Stenvoll	1993 – 1996	(rodehavernes repr.)
Per Inge Nordaune	2004 –	
Bjørg Skjerdingstad	2004 – 2007	
Randi Rognes	2004 – 2007	
Kirsten Olava Hofstad	2007 –	
Elin Grønli	2007 -	(rodehavernes repr.)

## Formenn i styret

Peder Kr. Aune	1981 - 1984
Knut Gjære	1984 – 1987
Steinar Engan	1988 – 1999
Ola Reitan	2000 – 2003
Leif Nordseth	2004 –

## Oversikt over åpningsdatoer og tidspunkt for avslutning av bompengeneinnkreving

År	Åpning	Avslutning bompengeneinnkreving
1992	4. juni	?
1993	28. mai	23. oktober
1994	26. mai	1. oktober
1995	8. juni	20. oktober
1996	24. mai	4. november
1997	20. juni	20. oktober
1998	28. mai	6. november
1999	8. juni	29. november
2000	8. juni	22. november
2001	22. mai	31. oktober
2002	29. mai	24. oktober
2003	27. mai	20. oktober
2004	13. mai	5. november
2005	2. juni	14. november
2006	24. mai	20. oktober
2007	24. mai	11. oktober



## Bompengeinntekter

1991	580.124	
1992	551.768	
1993	540.945	
1994	528.095	
1995	642.745	Anleggsarbeider på
1996	761.141	Ridalsvegen i 1995 og - 96
1997	410.343	Ridalsvegen i drift som helårsveg fra 1997
1998	404.325	
1999	426.807	
2000	426.165	
2001	445.014	
2002	453.774	
2003	432.278	
2004	455.177	
2005	432.727	
2006	466.767	
2007	458.103	

Vegen har pr 1. januar 2008 et vedlikeholdsfond på kr 1 592 000



*Drift av billettautomat i 2006*