



79-80 Strynefjellet vegmiljø

Stryn, Sogn og Fjordane – Skjåk, Oppland

79	Høgfjellsveg	1895	Rv 258
80	Høgfjellsveg	1978	Rv 15

Beskrivelse

Vegene strekker seg over Strynefjellet. Den eldste vegstrekningen går fra Skore i Sogn og Fjordane til Grotli i Oppland. Den nyeste vegen begynner ved Skåre bru og fortsetter gjennom tunneler og langs Breiddalsvatnet til Grotli hvor vegene møtes. Vegene går gjennom et høgfjellsterreng. På Sogn og Fjordane-siden er det bratt og rasutsatt terreng. Den eldste vegen er bygd med stigningsforhold omkring 1:20, og har grusdekke og stabbesteiner. Den har status som nasjonal turistveg, og er kun åpen for ferdsel om sommeren. Den nyeste vegen har bra standard og to-felt. Tunnelene har en samlet lengde på 10806 meter og en høyde på 4 meter. Vegen passerer flere bruer, et 100 meter langt ras-



overbygg i Grasdalen og raskjeger i tilknytning til dette i 250 meters lengde. For å holde kontroll med Napefonda blir det hver høst lagt ut sprengstoff i terrenget. Sprengstoffet løses ut med radiosignal.





Historikk

Gamle Strynefjellsveg var en viktig hovedferdselsveg mellom øst og vest, og sto ferdig i 1894. Før vegen ble bygd var det forhandlinger og diskusjoner om vegvalget over fjellet, i tillegg til vegens kjørestandard. Da vegen sto ferdig, var det imidlertid enighet om at den både hadde gode stigningsforhold og høy byggeteknisk kvalitet. Nye Strynefjellsveg eller Rv 15 erstattet den gamle i 1978. Vegen hadde vært planlagt allerede fra 1960-tallet, og det var utført registreringer av vind-, snø og rasforhold. Modellforsøk ble benyttet for å studere hvordan den planlagte vegtraseen ville fungere under ekstreme forhold. I den nye traseen ville man redusere faren for ras, kolonnekjøring og stengning. Alle tunnelene fikk telefonsamband som de første i Sogn og Fjordane. Tidlig på 1980-tallet ble det også satt opp telefonautomater til de reisende for de gangene vegen likevel ble stengt. Det ble montert gassmålere for karbonmonoksyd og siktmålere i tunnelene. Ved for høye verdier ble tunnelene automatisk stengt.

Vurdering

Det ble lagt ned mye arbeid over flere år for å kunne forsere høgfjellet på en sikker måte. Vegmiljøet viser to generasjoner veger over høgfjellet med store forskjeller i vegbyggingsteknikk, linjeføring og standard. Gamle Strynefjellsveg er en av få

strekninger på landsbasis som skal ha grusdekke også i fremtiden. Dette har Statens vegvesen allerede bestemt gjennom sine vegplaner. Vegen er et godt bevart eksempel på veg fra slutten av 1800-tallet med tørmurer, hårnålsvinger på vestsiden av fjellovergangen, en-felts bredde og sikring med stabbesteiner. Vegen er lite endret siden den ble bygd. Den nye vegen fra 1978 viser en videreføring av den første helårsvegbyggingen som begynte med høgfjellsvegen over Haukelifjell fra 1968. Ny planlegging og nye byggemåter ble tatt i bruk for å sikre åpen vinterveg, og Strynefjellsvegen representerer et senere eksempel på den moderne byggemåten der vegbanen er lagt opp fra sidearealene for at snøen skulle kunne blåse bort. Begge steder har rasfare vært et problem som er løst ved tunneler. I tillegg er det langs Strynefjellsvegen satt opp andre former for rassikringstiltak, eksempelvis raskjegler som skal bremse hastigheten til et eventuelt ras. Det er viktig at vernet omfatter bevaring av gamle Strynefjellsveg slik den ligger i dag uten at linjeføring, tverrprofil eller dekke endres. Jevnlig vedlikehold av dekket er nødvendig. Dersom vegen over tid får for stor belastning av tung trafikk, må løsningen være å redusere trafikkmengden, særlig i den perioden av året da størst skader oppstår. Den nye Strynefjellsvegen, Rv 15, bør bevares med linjeføring, tverrprofil og rassikring. Det må utarbeides spesifikke vernebestemmelser for begge vegene.