

Fylkesordførar

Ordførar

- **Årdøler** – gratulerer med dagen og eit steg vidare mot eit tryggare lokalsamfunn!

Eg skal helse frå Regionvegsjef Olav Ellevset, som vart kalla inn til møte i hovudstaden med alle fylkesrådmennene i samband med at fylka skal overta deler av riksvegane frå nyttår av. Han er lei for at han ikkje får delta på markeringa her.

Ein veg er ikkje berre ein veg, og ein tunnel er ikkje berre ein tunnel. Vegar og tunnelar skal tene folket, næringsliv og privatpersonar. Vi skal ikkje berre kome oss fram, vi skal trygt fram!

Arbeidet med vegen mellom Årdalstangen og Øre Årdal starta i 1936, men det var først når tyskarane kom til landet at det verkeleg vart fart på anlegget. Mykje av arbeidet vart utført med handemakt av 500 mann; bønder frå heile Sogn, vegvesen tilsette, tyskarar og krigsfangar frå Europa. Det er vanskeleg i dag å tenkja seg korleis dei med den tidas utstyr klarde å få bygd vegen i dette bratte og rasfarlege terrenget. Vegen kunne takast i bruk på provisorisk vis i 1942, og den vart ferdigstilt i 1944.

Som følgje av stadig større køyretøy, aukande trafikk og fokus på tryggleik har det dei siste 60 åra vore mange utbetringar på strekninga.

Området vest for Naustbukttunnelen har vore utsett for steinsprang. Tidlegare stoppa ein del steinar i ura utan å nå vegen, men den 14. november 2005 vart situasjonen dramatisk endra då det gjekk fleire store ras i området. Ura rasa ut slik at det vart ei glatt renne i fjellet fleire hundre meter oppover til der steinane losnar.

Geologane våre karakteriserte raspunktet som eit av dei farlegaste på heile Vestlandet. Det vart eit tungt ansvar å avgjere om vegen kunne haldast open, spesielt i periodar med mykje nedbør. For konsekvensane av ei vegstenging er store for Årdalssamfunnet. Og for dei mange som køyrer vegen dagleg; - skuleelvar, pendlarar og næringstrafikk, har det vore ei stor påkjenning å ferdast mellom dei to tettstadane.

Både kommunen og Statens vegvesen opplevde situasjonen etter kvart som kritisk; – noko måtte gjerast.

Takka vere at Årdal kommune forskotterer rassikringa kunne arbeidet med å forlenga tunnelen starte om lag 5 år tidlegare enn det vi kunne fått til med statlege løyvingar.

Då arbeidet starta 7. november 2007 fokuserte vi på trygge tilhøve både for anleggsarbeidarane og trafikantane. Prosjektet var komplisert å gjennomføre med trafikken som skulle gå samtidig som vi skulle ha god framdrift i prosjektet.

Lokalsamfunnet har hatt store ulemper med vegstengingar i anleggsperioden, og vi vil nytte høvet til å takka for det store tolmodet bilistane her i Årdal har vist. Omsynet til tryggleik har vege tyngst i dei vanskelege vurderingane om når og kor lenge vegen måtte stengjast. Spesielt har sprengingsarbeidet i taket på den gamle delen av tunnelen vore risikofylt. For kvar sprenging var det ulike behov for sikring av fjellet før trafikken kunne sleppast gjennom tunnelen. Dette førde til at det var umogleg å love bestemte opningstider. Kanskje burde vi stengt i endå lengre periodar ved desse arbeidsoperasjonane? Dette er erfaringar som vi må ta med oss til komande prosjekt.

Vi er svært glade for at vi ikkje har hatt ulukker med personskader. Vi har hatt materielle skader som for eksempel steinnedfall frå taket i tunnelen som har trefft personbilar. Dette understrekar igjen kor farleg det er å sleppe trafikken gjennom tunnelen før sikringa er fullgod.

At vi i dag har offisiell opning av prosjektet eit par månader tidlegare enn planlagt er gledeleg. Fredag 19. desember 2008 vart ein merkedag for dei vegfarande. Då vart trafikken flytta inn i den nye tunnelen, i første omgang medan anleggsarbeidarane hadde juleferie. Heldigvis vart det ikkje så mange periodar i januar at det var bruk for å flytta trafikken ut att i det rasfarlege området.

Sidan vegopninga er midt på vinteren, må ein del sluttarbeid og oppussing venta til våren. Det skal leggjast eitt nytt lag med asfalt, og sideareal skal såast til. På vestsida vil det i dagane framover bli arbeidd med mur og gjerde på oversida av vegen.

Det er til saman bygt 1.600 meter veg og tunnel:

- 600 meter ny tunnel
- 500 meter utviding av eksisterande tunnel slik at den kan skiltast med fri høgde 4,2 meter.
- 500 meter veg i dagen
- rasvollar og sikkringsgjerde

Totalkostnaden blir knappe 100 millionar kroner.

Prosjektering er utført av Statens vegvesen Region vest.
Hovudentreprenør har vore Hæhre Entreprenør AS.

Statens vegvesen vil takke for eit godt samarbeid med entreprenør, Årdal kommune, grunneigarar og brukarane av vegen.

Sjølv om vi i dag skal glede oss over at det no er vesentleg tryggare å køyra mellom tettstadane i Årdal, så er framleis ikkje strekninga heilt trygg for ras. Rasvollar og sikkringsgjerde er til god hjelp så lenge rasa ikkje er alt for store.

Den største faren på strekninga frå no av blir den vi skaper sjølve som bilistar. Mi oppmoding blir difor å bruke vegen på ein slik måte at den blir trygg for både oss sjølve og medtrafikantane våre. Naustbukttunnelen er då ikkje lenger berre ein tunnel, men ein trygg og tenleg tunnel for brukarane nå og i fleire tiår framover!

Med dei orda har eg gleda av å be fylkesordførar Nils R. Sandal om å foreta den offisielle opninga av den forlenga Naustbukttunnelen. Vær så god!