



E18 Retvet-Vinterbro

Forprosjekt - E18 Nygård-Vinterbro



Oppdragsgiver:	Statens vegvesen Region øst
Oppdrag:	532554 – E18 Retvet - Vinterbro
Dato:	2014-01-15
Skrevet av:	Kristi K. Galleberg
Kvalitetskontroll:	Eivind Aase

FORPROSJEKT NYGÅRD – VINTERBRO, SILINGSNOTAT

INNHold

1	Innledning	2
2	Prosess/metode	2
3	Vurderte alternativer.....	3
3.1	Forutsetninger	3
3.2	Alternativ 1, ensidig utvidelse mot vest.....	4
3.3	Alternativ 2, ensidig utvidelse mot øst	5
3.4	Alternativ 3, tosidig utvidelse	6
4	Konklusjon.....	7

1 INNLEDNING

Det skal utarbeides reguleringsplan for strekning E18 Retvet – Vinterbro. For strekningen Retvet – Nygård er det tidligere utarbeidet en kommunedelplan hvor en rekke alternative traseer ble konsekvensutredet. For strekningen Nygård – Vinterbro er det imidlertid ikke utredet mulige alternativer for veglinjen tidligere.

Som en del av planprosessen for reguleringsplanen skal det utarbeides et planprogram, og i forkant av dette er det ønskelig å begrense antallet mulige alternativer til et minimum.

Strekningen Nygård – Vinterbro er kun ca. 1700 m lang, og har fastsatte målpunkt i begge ender. Alternativene begrenser seg derfor i praksis til ulike måter å utvide dagens 2 kjørefelt til 4 felt i området langs dagens trase.

2 PROSESS/METODE

Innledningsvis i arbeidet ble det utarbeidet skisser til tre ulike prinsippløsninger. Deretter ble fagene veg, landskap, VA og Ytre miljø involvert i en tverrfaglig prosess som hadde som mål å konkludere med ett anbefalt alternativ. Oppdragsgiver har også vært involvert i prosessen gjennom orientering i de ukentlige møtene med oppdragsledelsen og bidrag fra fagansvarlig for vegteknologi som har gjort vurderinger av overbygningen på dagens veg og ny vegutvidelse, spesielt med tanke på frostsikring.

3 VURDERTE ALTERNATIVER

3.1 Forutsetninger

Dagens E18 ligger i sideskrånede terreng, i fjellskjæring på vestsiden og på fylling på østsiden. Grunnen består av T4-masser og bestemmelser for frostsikring etter NA-rundskriv nr. 12/09 og NA-rundskriv 2013/09 er gjeldende. Dagens veg mangler 10 indekspoeng for å tilfredsstille kravene i nye retningslinjer, men viser ingen tegn til ujevn telehiv, og det er derfor gjort den vurdering at det ikke er behov for å frostsikre eksisterende veg. Aktuelt materiale til frostsikringslag er knust fjell som vil være tilgjengelig i linjen. Trafikkgruppe E er lagt til grunn for dimensjonering av frostsikringen.

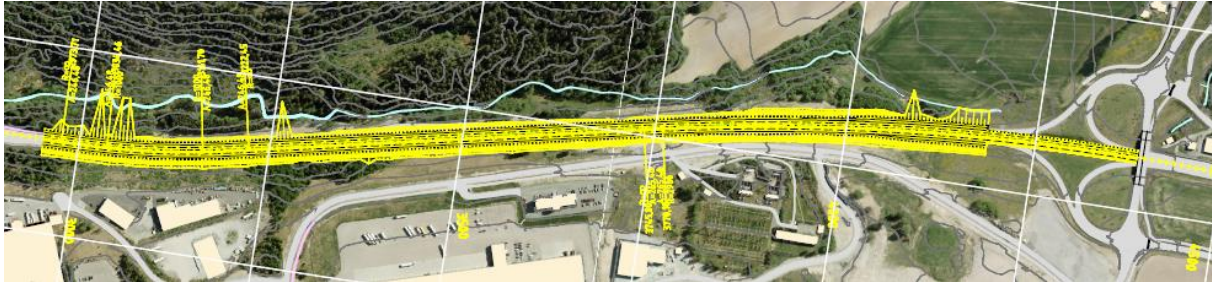
Det bør vurderes å skifte ut de øverste 40 cm i eksisterende veg med sprengt stein, noe som vil føre til at den eksisterende overbygningen kan videreføres til breddeutvidelsen uten behov for frostsikring.

Høyden på eksisterende veg beholdes slik at tilstrekkelig avstand til kryssende høyspentledninger er sikret.

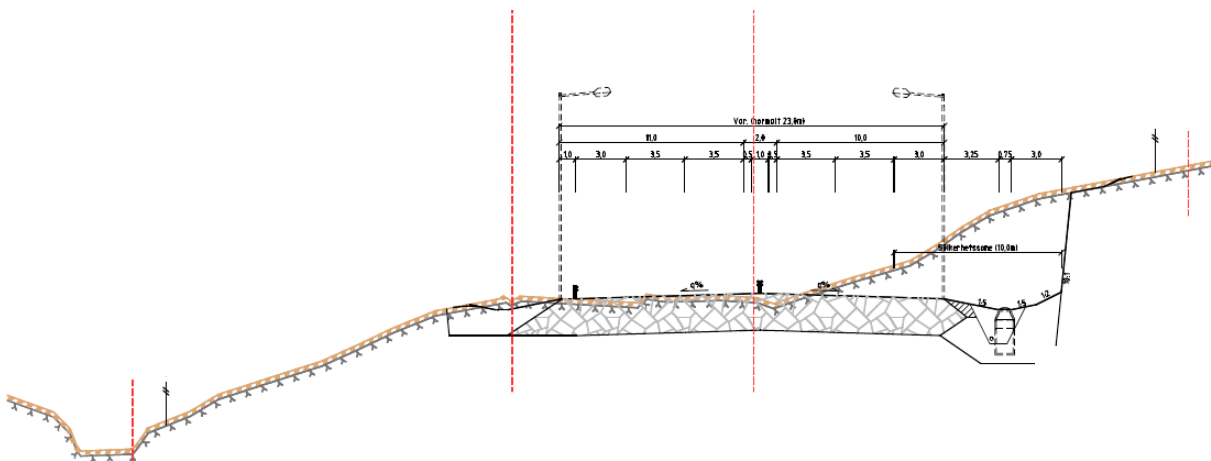
Forutsetninger for alle alternativene er at de skal treffe sentrisk under overgangsbrua ved Nygårdskrysset. I tillegg har alle samme tilkoblingspunkt til Vinterbrokrysset.

3.2 Alternativ 1, ensidig utvidelse mot vest

Alternativet innebærer at eksisterende E18 utvides til 4 felt ved å bygge 2 nye felt vest for eksisterende veg. Alternativet vil antakelig innebære noe forskyvning av Kveldroveien vestover ved et kort parti forbi trafostasjonen. Her vil det kunne være trangt, men det mulig å komme forbi ved å benytte de buffersonene som ligger inne mellom vegene og mellom veger og trafostasjon i dag.



Figur 1 Oversiktstegning alternativ 1



Figur 2 Typisk tverrprofil ved ensidig vestlig utvidelse. Eksisterende eiendomsgrenser og ytterkant eksisterende veg er markert med rødt

Fordeler

- Enklest mulig anleggsgjennomføring ved at trafikken kan gå tilnærmet uforstyrret på dagens veg i anleggsperioden
- Enkel VA-prosjektering
- Ingen inngrep i vassdrag, med tilhørende konsekvenser for naturmiljø, landskap og biologisk mangfold
- Mest mulig fjell i undergrunnen

Ulemper

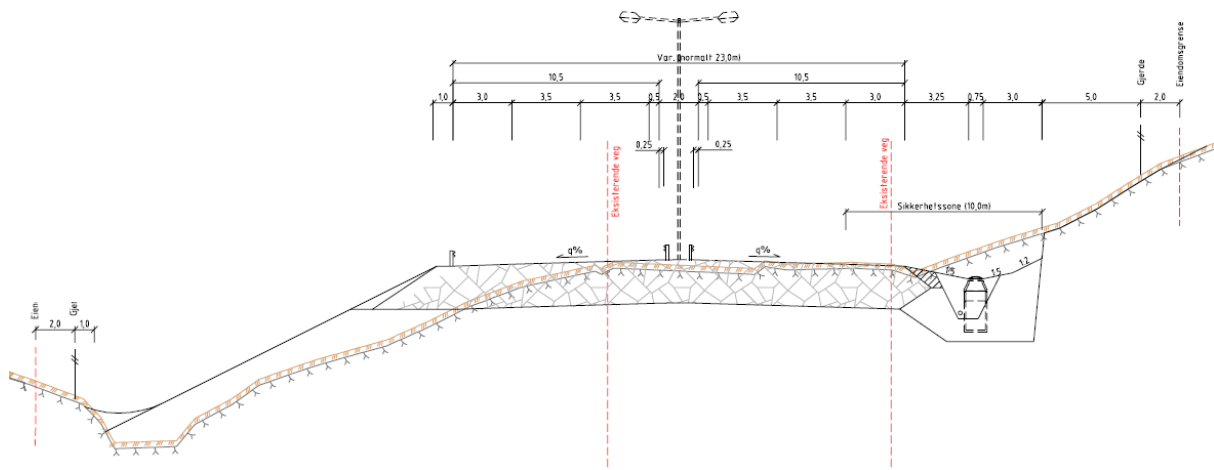
Kan bli trangt inn mot trafostasjon

3.3 Alternativ 2, ensidig utvidelse mot øst

Alternativet innebærer at E18 utvides til 4-felt ved å bygge 2 nye felt øst for eksisterende veg. Alternativet innebærer at skråningsutslaget på flere steder vil slå ut i Vassflobekken.



Figur 3 Oversiktstegning alternativ 2



Figur 4 Typisk tverrsnitt ved ensidig østlig utvidelse. Eksisterende eiendomsgrenser og ytterkant eksisterende veg er markert med rødt

Fordeler

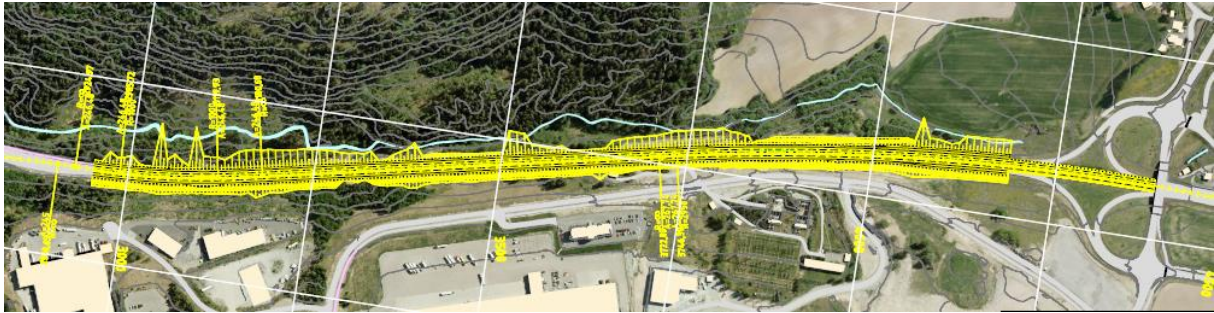
- Enklest mulig anleggsgjennomføring ved at trafikken kan gå tilnærmet uforstyrret på dagens veg i anleggsperioden
-

Ulemper

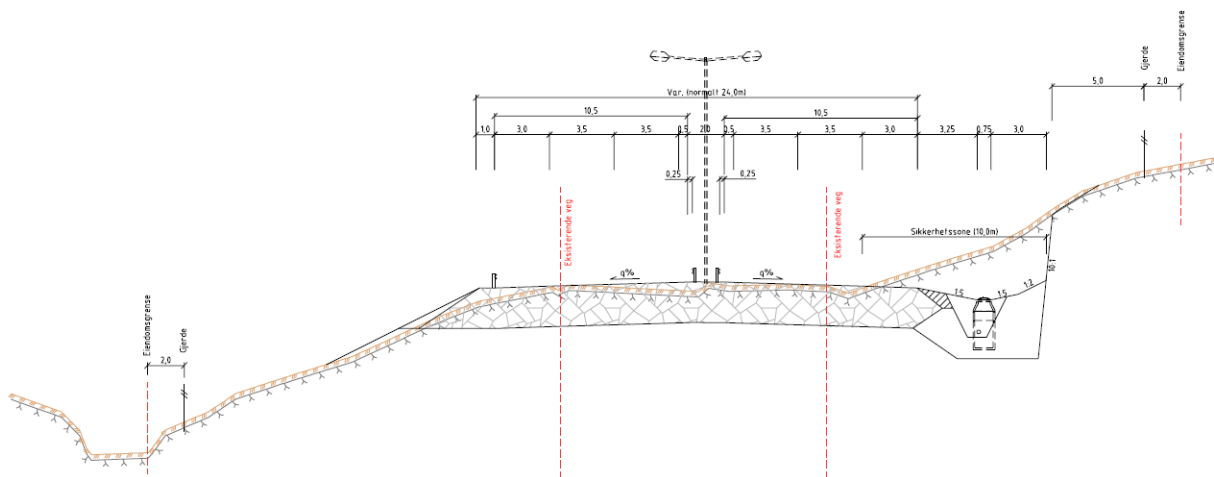
- Krever inngrep i Vassflobekken med tilhørende konsekvenser for naturmiljø, landskap og biologisk mangfold
- Usikre grunnforhold ned mot Vassflobekken

3.4 Alternativ 3, tosidig utvidelse

Alternativet innebærer at E18 utvides til 4-felt ved å utvide eksisterende veg på begge sider. Alternativet innebærer likevel at skråningsutslaget på flere steder vil slå ut i Vassflobekken.



Figur 5 Oversiktstegning alternativ 3



Figur 6 Typisk tverrsnitt ved tosidig utvidelse. Eksisterende eiendomsgrenser og ytterkant eksisterende veg er markert med rødt

Fordeler

- Bedre avstand til Kveldroveien og trafostasjon enn i alt. 1
- Mindre inngrep i Vassflobekken enn alternativ 2

Ulemper

- Krever inngrep i Vassflobekken med tilhørende konsekvenser for naturmiljø, landskap og biologisk mangfold
- Usikre grunnforhold ned mot Vassflobekken
- Krevende anleggsperiode med bygging av midlertidige løsninger for omlegging av trafikken i ulike faser.

4 KONKLUSJON

Ensidig eller tosidig utvidelse

Da en ensidig breddeutvidelse vil være vesentlig enklere og billigere å gjennomføre enn en tosidig utvidelse, er dette mest ønskelig å få til dersom det er mulig. Planleggingen viser også at det ikke lar seg gjøre å unngå Vassflobekken selv ved tosidig utvidelse. Det er derfor ingen store fordeler knyttet til en tosidig utvidelse. Vi vil derfor anbefale at man ikke går videre med planlegging av en tosidig utvidelse.

Utvidelse mot øst eller vest

Det er knyttet vesentlige usikkerheter og konsekvenser/kostnader til en løsning med utvidelse østover mot Vassflobekken. Foreløpig planlegging viser at en utvidelse vestover mot Kveldroveien og trafostasjon kan bli trangt, men er mulig. Vi vil derfor anbefale at det arbeides videre med alternativ 1, ensidig utvidelse vestover, som eneste alternativ i det videre arbeidet med reguleringsplanen.



Statens vegvesen
Region øst
E18 Ørje-Vinterbro
Postboks 1010, 2605 LILLEHAMMER
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen