

Fire felt – hele vegen ...

Hovedmål for E6 Vinterbro

- God trafikkflyt
- Gevinster for nærmiljøet
- Trafikksikker veg

Ny E6 i tall

Første etappe i utvidelsen av E6 var strekningen Klemetsrud – Assurtjernkrysset (avkjøringen til Langhus) som ble bygget fra 2002 til 2004. Denne strekningen er ca 7 km lang.

Strekningen som nå åpnes er 5,5 kilometer, hvorav 3,7 kilometer gjennom Nøstvettunnelen.

Entreprenørbedriftene MIKA AS og Veidekke AS har hatt hovedkontraktene for henholdsvis tunnelen og Vinterbrosletta.

Kostnadene

Styringsrammen ble i 2005 fastsatt til 1190 millioner kroner 2005-kroneverdi. Indeksjustert i henhold til SSBs anleggsindeks er styringsrammen 1485 millioner 2009-kroner.

Prognosen tilsier en sluttkostnad på 1318 millioner 2009-kroner, med andre ord godt innenfor rammen. Dette reflekterer i første rekke at kontraktsprisene ble omtrent som forventet og at man ikke har støtt på store utforutsette utfordringer underveis.

E6 Klemetsrud – Vinterbro

E6 gjennom Sørmarka som tofelt veg ble bygget på 1980-tallet. Planarbeidet pågikk gjennom 1970-tallet og utløste protester og underskriftsaksjoner fra friluftsfolk. Grunnerverv og vegutforming ble gjort med tanke på senere utvidelse til fire felt. Vegen ble bygget i tre etapper:

- Oslo grense – Assurtjern med forlengelse til Vevelstadveien ble bygget i 1978 – 1980.
- Assurtjern – Stenfelt ble bygget 1979 – 1981.
- Stenfelt – Ringnes (Gamle Mossevei) ble bygget i 1984 – 1986.

Assurtjern?

Assurtjern, som betyr det blå tjernet, ligger litt nordøst for parsellen som nå åpnes, ca 100 meter øst for E6, på høyde med av- og påkjøringen til Kolbotn. Tjernet ligger i Ski kommune og er kjent for turgåere fra både Ski og Opegård.

Bak tunnelportalen i Assurdalen belyses terrenget med en svak assurblå fargetone.

Trafikk og trafiksikkerhet

Dagens trafikkmengde på 30.000 biler i døgnet ventes å øke til 45.000 i 2015. E6/E18 på Vinterbrosletta ventes å nå en trafikkmengde på over 50.000 biler hvert døgn.

Med dette prosjektet er hele stamveien fra svenskegrensen til Oslo grense en firefelts høystandard veg.

To tredeler av tungbiltransporten til Norge går over Svinesund og Ørje, og en stor del av denne trafikken kommer på E6/E18 forbi Vinterbro.

Det er beregnet at ulykkesfrekvensen halveres med ny firefelts motorvei.

Miljøgevinster ved ny veg

Redusert støy for boligområdene langs den gamle traseen.

God flyt på hovedveiene reduserer gjennomgangstrafikken i boligområdene.

Med det nye veganlegget er det bygd bassenger for overvann fra vegene. Forurensede partikler med miljøgifter samles i bassengene og partiklene felles ut før vannet slippes videre.

Helse – Miljø – Sikkerhet

Ingen alvorlige skader på personell i anleggsperioden. Ingen trafikkulykker med personskaade kan tilskrives anleggsperioden.

Bilistene har opplevd ulemper i form av innsnevring på Vinterbrosletta og omkjøringer på grunn av stengning på kveld- og nattetid. For øvrig har trafikkstrømmene blitt opprettholdt gjennom anlegget i hele perioden.

Det har ikke vært forurensende utslipp til bekkene eller drikkevannskilden Gjersjøen i anleggsperioden. Vannet som har vært brukt i tunneldriften har vært ført i egen ledning til renseanlegget.

Utsprengning av 3,7 kilometer tunnel – 650.000 kubikkmeter stein – har medført støyplager for naboer i perioder fra noen uker til noen måneder, spesielt området Stenfelt og Sætreskogen. Statens vegvesen har hatt en nabokontakt og kvartalsvis gitt ut en nærinformasjon til beboerne i området. På nettsidene har vi vist framdriften i tunnelarbeidet. Statens vegvesen takker beboerne for tålmodigheten!

Det ble bygd en rundkjøring for å unngå å belaste rv. 152 Skiveien med transport av stein fra tunnelen. Lastebilene har kjørt ut omlag 65.000 lass med sprengstein fra tunnelen til pukkverket på Vinterbro.

På Vinterbrosletta har resirkulert materiale blitt brukt som fyllmateriale. Returglass er knust og smeltet sammen med stein. Resultatet er et porøst materiale som har vært brukt for å bygge opp deler av Vinterbrosletta. Materialet er utviklet med støtte fra Statens vegvesen.

Vinterbrosletta

På Vinterbro sletta møtes E18 og E6. Her er vegbredden utvidet med 10 meter og kjørefeltene er trukket noe ut fra fjellskjæringen i en strekning på 800 meter. Midtdele med beplantning skiller kjøreretningene.

På sletta er det tre felt i hver kjøreretning. Nærmest tunnelen i nord er det fire kjørefelt. To felt fører inn i tunnelens nordgående løp og to felt er lagt i en rampe over tunnelportalen for trafikk mot Mosseveien og lokalvegene. De to feltene gir en omkjøringsveg med god kapasitet hvis tunnelen må stenges på grunn av vedlikehold eller hendelser.

Nøstvettunnelen

Tunneldriving er langsomt arbeid. Hver uke er det drevet ca 60 meter tunnel i hver retning. Råtunnelen var sprengt ut i november 2008. Etter dette har det pågått permanent sikring og innredning av tunnelen. Tunnelen er innredet med betongvelv og sprøytebetong i overgangssoner, tekniske rom, elektrotekniske installasjoner, vifter og skilt. Det er montert nødtelefoner og brannslukkere. Det er beplantet, asfaltert og vegbanen er oppmerket.

Fra Vinterbro skjærer tunnelen inn i åssiden i en kurve og er ekstra bred for å ivareta siktkravet. Løpene er trukket fra hverandre for å få stabilt fjell mellom.

Der det har vært noe tvil om stabiliteten i fjellet er det støpt hel betongtunnel innefor råtunnelen i til sammen 250 meters lengde.

Nøstvettunnelen er på det dypeste der den passerer 15 meter under Dalsbekken. Fra lavpunktet har tunnelen litt mindre enn 5 prosent stigning mot Assurdalen, i nordgående retning. Her er det lagt inn et ekstra krabbefelt som forsetter fram til Assurkrysset (avkjøringen til Langhus).

I Assurdalen er tunnelportalene forskjøvet for å følge terrenget. Her går vegen videre på to bruer i 120 meters lengde. Videre mot Assurkrysset er firefeltsvegen etablert ved å bygge et nytt felt på østsiden av den gamle veien. Også her er kjøreretningene skilt med bred midtdeler.

Tunneler krever et omfattende utstyrsnivå. Nøstvettunnelen styres og overvåkes fra vegtrafikksentralen. Tunnelen er utstyrt med kjørefeltsignaler slik at et felt uten at hele tunnelen stenges.

Av teknisk utstyr i tunnelen kan blant annet nevnes 53 vifter, 61 nødtelefoner, 127 overvåkingskamera og 138 brannslukningsapparater. Det er montert 2800 armatur for belysningen.

Det er strukket 30 kilometer signal- og fiberkabel og 60 kilometer sterkstrømkabler. Det er bygget fem tekniske rom, hvorav to ligger utenfor og tre inne i tunnelen. Herfra kan tunnelen styres og overvåkes dersom forbindelsen til vegtrafikksentralen skulle brytes.

Tunnelen bygges etter de høyeste sikkerhetskravene. Dette innebærer blant annet rømningsveier hver 250. meter. Nødtelefoner er plassert hver 125 m og brannslukkere hver 62,5 meter.

E6 er ferdig – vi jobber videre...

Når hovedvegen nå står ferdig skal det bygges sykkelveg fra rv. 152 Skiveien til Ringes/Gamle Mossevei. Vegen vil bli gå atskilt fra, men delvis følge den gamle E6-traséen. Den legges rundt Tømmeråsen der dagens tunnel ligger, og føres ned til Ringnes i Gjersjøens sørende.

