

Full fart på Solbakk

NÆRINFO

Rv. 13 Ryfast

Marti IAV Solbakk DA begynte arbeidet med Ryfylke-tunnelen, som den no offisielt heiter, som planlagt i august og dei første dynamittsalvene er fyrt av.

Statens vegvesen har plassert brakkene sine i Strandastøa på Tau. Marti IAV Solbakk DA har bustadbrakker ved rundkøyringa på Tau. Kontora har entreprenøren plassert på Solbakk.

Etter ei tid med rigging og førebuingar er sjølvve tunnelarbeidet no i gong. Marti IAV Solbakk DA har lov å arbeide døgnet rundt så lenge det ikkje overskrider gjeldande regelverk til støy frå anleggsområder. Entreprenøren har ansvar for å kontrollere at arbeidet er innanfor gjeldande støygrenser.

På kvardagar blir det drift døgnet rundt. Sundagar startar arbeidet klokka 2200.

Det er vanskelig å bygge utan at innbyggjarar på Solbakk og Tau merkar anleggsarbeidet. Det kjem til å bli støy og meir trafikk i anleggsperioden. Mange skal levere betong og store mengder utstyr til anlegget på Solbakk.

For mange innbyggjarar på Solbakk og Tau er sprengingsarbeid i nærområdet ei ny og uvant oppleving. Innbyggjarar på Tau og Solbakk vil kunne kjenne små ristingar når det sprengast.

– Vi prøver så langt det er mogleg å dempe ulempene. Vi har mange lover og regler å ta omsyn til. For eksempel arbeidsmiljølova, forureiningslova, støyforskrifter og standardar for ristingar, seier byggeleiar Jens Petter Holmsen.



Første salve blei fyrt av ettermiddagen 15. august.



Byggeleiar Jens Petter Holmsen, prosjektleiar André Pas Marti IAV Solbakk DA og ingeniørgeolog Magni Mausset.

Bli varsla om sprengingar

Forenkla og kort forklart; slik skjer boring og sprenging i tunnel. Først startar ein med sonderboring, for å sjekke tilhøva og om fjellet inneheld vatn. Finn ein vatn blir sementblanding pumpa inn for å tette sprekker. .



1. Boring og lading

Det blir bora omlag 150 fem meter lange hol som blir lada med sprengstoff



2. Sprenging

For å minske restingane på overflata, blir kvar sprenging delt opp i mange små salver som blir fyrte av i rask rekkefølge. Totalt tar ei salve fem-seks sekund. Salvane blir tilpassa omgjevnadene og kvaliteten på fjellet.



3. Utlasting

Dei utsprengte fjellmassane blir lasta på transportbandet og ført ut av tunnelen og i fylling i sjøen.



4. Reinsk og sikring

Laust fjell vert pigga ned med ein stor hydraulisk hammar før manuell reinsk, der ein sjekkar at alt laust fjell er teke ned. Etter det sikrar ein fjellet med boltar og sprøytebetong. Sikringa vurderast kontinuerlig, alt etter kvaliteten på fjellet. Kontrollingeniørane i Statens vegvesen er med på alle skift, og kontrollerer fjelltilhøva etter kvar einaste salve og vurderer kva sikring som trengst.

Vi tilbyr ei teneste vi kallar sms-varsling. Dei som er interessert kan gi beskjed til byggeleiar Jens Petter Holmsen, på epost: jens.holmsen@vegvesen.no

Dei som står på lista får eit varsel på tekstmelding før kvar sprenging. Det blir mogleg å melde seg av og på lista.

Trafikantar må rekne ekstra tid!

I byggeperioden skal trafikken gå som normalt på riksveg 13. Dagens riksveg 13 skal leggest på bru over området i byggeperioden. Poenget med brua er å sikre best mogleg framkomst for trafikken på riksvegen. Når brua er på plass blir trafikken på riksvegen ikkje forstyrra av tunnelarbeidet.

Arbeidet med brua startar i september. I perioden fram til brua er klar blir det sjølvstøtt mogleg å køyre forbi, men fartsgrensa på staden blir sett ned. I denne perioden må trafikantar rekne litt ventetid.

I tida før den midertidige brua og transportbandet i tunnelen er på plass, blir tunnelmassane frakta ut med dumparar og tippa i sjøen. Trafikkvakter frå Securitas har ansvar for å dirigere trafikken når maskinar kryssar riksveg 13. Dette gjer vi på grunn av trafikktryggleiken.

Når anlegget er ferdig blir vegen som i dag, med tunnelen under.

Kva skjer framover?

Entreprenøren Marti IAV Solbakk DA har planar om ein open dag. Då blir det høve til å besøke anlegget. Den opne dagen blir arrangert i haust.

Har du energibrønn?

Vi ber dei som har energibrønn på eigedommen sin ta kontakt med oss i Statens vegvesen, slik at vi får ei oversikt over brønnane som finst. Vi må sjekke om det ligg brønner i tunneltraseen, og om vi dermed kan treffe dei.

Nytt namn

Tunnelen har i heile planleggingstida blitt kalla Solbakktunnelen. Men det er bestemt og politisk vedteke at den skal heite Ryfylketunnelen. Vi kjem til å bruke Ryfylketunnelen heretter.

KONTAKTPERSONAR



Delprosjektleder for Ryfast er:

Anne-Merete Gilje

917 08 849

anne-merete.gilje@vegvesen.no



Byggeleiar

Jens Petter Holmsen

911 01 961

jens.holmsen@vegvesen.no



Nabokontakt:

Hanne Holenbakken

971 52 533

hanne.holenbakken@vegvesen.no



Kommunikasjonsrådgivar:

Bjørn Egil Gilje

906 33 082

bjorn.egil.gilje@vegvesen.no



Følg oss på Facebook og
[vegvesen.no/ryfast](https://www.vegvesen.no/ryfast)



Statens vegvesen