

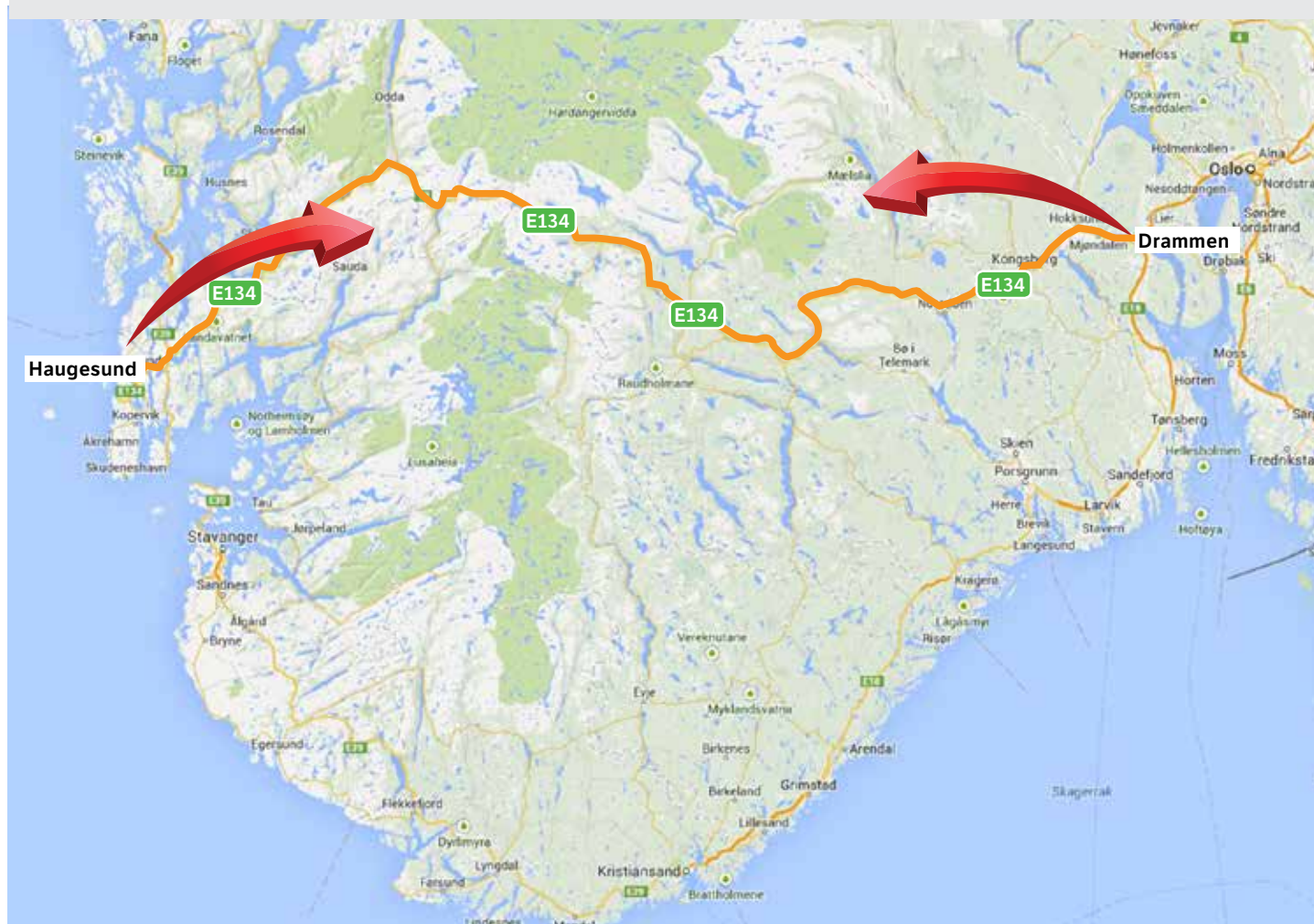


# Vegprosjektet E134 Gvammen–Århus

INFORMASJON

September 2013

E134 er korteste veg fra Drammen til Haugesund, og en av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. Dagens E134 mellom Gvammen i Hjartdal kommune og Århus i Seljord kommune har dårlig standard med til dels smal og svingete veg. Den største utfordringen er likevel de store stigningene i Nutheimskleivene, som spesielt på vinterstid gir dårlig regularitet for tungtrafikken. Det er ned-satt fartsgrense flere steder på grunn av randbebyggelse og avkjørsler, og gjennomgangstrafikken utgjør et trafikksikkerhetsproblem på strekningen.





Gvammensletta

## OM PROSJEKTET

Prosjektet E134 Gvammen-Århus starter i øst der nyvegen kobles til eksisterende E134 rett nordvest for Hjartsjø. Etter å ha krysset Gvammensletta går ve-gen videre i en lang tunnel før den kommer ut på Århus. Koblinga mellom ny og gammel veg, rett sør for Lønnestad gård, må utformes med tanke på å minimalisere standardspranget. Dagens E134 om Nutheim omklassifiseres til fylkesveg når den nye ve-gen blir åpnet, og kobles til ny E134 via et kanalisert T-kryss på hver side av fjellet.

## ENTREPRISER

### HOVEDENTREPRISE

Mesteparten av arbeidene knyttet til dette prosjektet er relatert til tunnelbygging, og topografien i området er slik at det bare finnes to naturlige angrepspunkter. Tunnel- og vegbyggingen planlegges derfor utlyst som én stor, samlet entreprisse. Det er 22,6 km mellom angrepspunktene på Gvammen og Århus langs dagens trasé.

### ENTREPRISE

Elektro/SRO E134 Gvammen-Århus

## FREMDRIFTSPLAN

- Byggeprosjektering: 2013-2015
- Forberedende arbeider: 2013-2014
- Anleggsstart hovedkontrakt: sommer/høst 2014
- Åpning: 2018

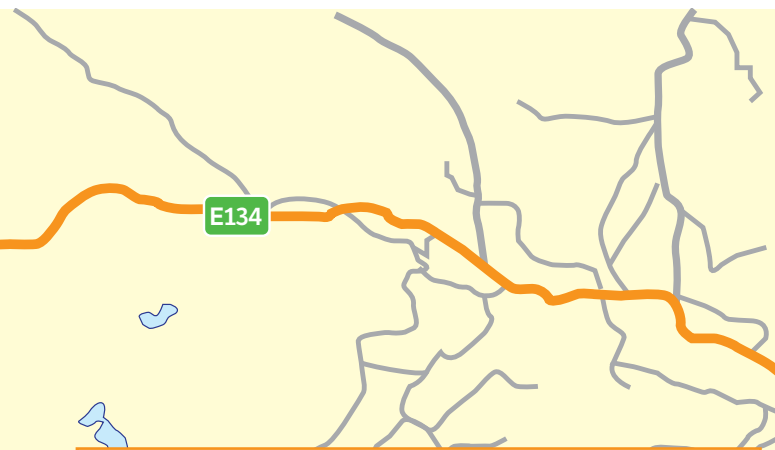


Nutheim



## HOVEDELEMENTER

- 9,4 km ettløps tunnel med tunnelvernsnitt T10,5 (teoretisk sprengningsprofil 79 m<sup>2</sup>)
- Masseflytting: ca. 1,2 mill pam3 tunnelstein. Noe av dette skal brukes i anlegget, men mesteparten må transporteres til deponiene på Moen i Hjørtedal (6 km) og Flatin i Seljord (2 km).
- 2,2 km tofelts hovedveg med vegbredde 10,0 meter (vegklasse S4)
- Totalt 5,1 km lokalveg, atkomstveg og landbruksveg (noe nybygging og noe opprusting)
- 3-400 meter gangveg
- 2 kanaliserte T-kryss
- 7 konstruksjoner (2 stålbruer, 3 betongbruer, 2 tunnelportaler). Ny bru på atkomstvegen til Flatin deponi bygges i 2013-2014. I tillegg kan det bli aktuelt å bygge en gangvegbru i tre.
- Ny rasteplass, inkl. opprusting av tilgrensende bade-plass
- To nye kollektivknutepunkter med tilhørende parkeringsplasser
- Støyskjermingiltak for seks eiendommer
- Byggstart: 2014
- Planlagt åpning: 2018
- Dagens ÅDT : 1700-2750 kjt/døgn (basert på trafikk-telling i 2006)
- Beregnet ÅDT i dimensjoneringsåret (2040): 5000 kjt/døgn



## ► SPESIELLE UTFORDRINGER OG HENSYN

### Geologi

Tunneltraseen går stort sett gjennom kvartsitt. Mesteparten av tunnelen vil ha en bergoverdekning på mer enn 1000 meter, hvilket medfører høye bergspenninger og fare for sprakefjell.

Erfaringer fra et nærliggende kraftverksanlegg tilsier at man kan treffe på vannførende soner i området nærmest Århus. Det er også knyttet usikkerhet til hvor enkelte knusningssoner krysser tunnelaksen, og i hvor stor grad de er gjennomsettende. På grunn av den store bergoverdekningen er det vanskelig og kostbart å få mer detaljert informasjon om forholdene i tunneltraseen før anlegget starter. Geologiske undersøkelser fra stoff i drivefasen er nødvendig for å redusere usikkerheten under driving.

### Geoteknikk

På Gvammen består løsmassene av mektige avsetninger av sand og grus, til dels steinholdig. De øvre 1-2 meter består av relativt ensgradert sand og silt. Fra 3–18 meter dybde er det lag av organisk materiale (torv) og grus med høyt innhold av organisk materiale (mye trerester). De organiske materialene tetter mellom et øvre overflatenært og et dypere grunnvannsmagasin med artesisk trykk. På grunn av trykkforskjellene er det meget viktig at dette tetningssjiktet ikke punkteres!

Fundamentområdene til bruene på Gvammen ble forbelastet sommeren 2013, og følges opp med setningsmålinger. Framtidig veglinje må også forbelastes over en lengre periode. Gvammen vassverk ligger i dag tett opp til den planlagte vegtraseen og kan få setningsskader som følge av forbelastningen.

Til tross for nærheten til veganlegget er det liten sannsynlighet for framtidig forurensning fra vegtrafikken. Hjartdal kommune vurderer likevel om det skal bygges et nytt vassverk ca. 100 meter lenger oppstrøms. Løsmassene på Århus består av sand, grus og stein. Her forventes det ingen spesielle problemer i forbindelse med bygging av ny veg, og heller ikke med direkte fundamentering ved bygging av ny bru.

### Kulturminner

På Århus går vegen tett inntil et område med automatisk fredete kulturminner (gravrøyser), og dette må tas hensyn til i forbindelse med anleggsgjennomføringen.

### Trafikksikkerhet

Anleggsområdene på Gvammen og Århus er i stor grad adskilt fra øvrig trafikk, og de trafikale utfordringene i dette prosjektet vil derfor primært være knyttet til den store massetransporten langs E134 (deponiene ligger hhv. 6 km og 2 km fra tunnelpåhuggene). På Flatin utbedres atkomstvegen, inkl. kryss med E134, i løpet av 2013-2014. På Moen må det bygges ny atkomstveg inn til deponiet, inkl. kryss mot E134, før deponiet kan tas i bruk.

### ► FAKTA

- Lengde: ca 11,7 km, hvorav ca 9,4 km tunnel
- Fartsgrense: 80 km/t
- Vegbredde: 10,0 meter
- Tunnelklasse: C (tunneltverrsnitt T10,5)
- Totalkostnad: Ca. 2,0 milliarder kroner
- Finansiering: statlig finansiert (100%)
- Byggestart: 2014
- Planlagt åpning: 2018
- Dagens ÅDT : 1700-2750 kjt/døgn (basert på trafikk telling i 2006)
- Beregnet ÅDT i dimensjoneringsåret (2040): 5000 kjt/døgn



Gvammen



Statens vegvesen



Hogd for tunnelinnslag på Gvammen

## KONTAKTINFORMASJON:

---



**Prosjektleder**

Trude Holter  
957 46 994  
trude.holter@vegvesen.no



**Byggeleder**

Asbjørn Arnevik  
415 56 016  
asbjorn.arnevik@vegvesen.no



[vegvesen.no/Europaveg/e134lifjellet](https://vegvesen.no/Europaveg/e134lifjellet)