



Statens vegvesen



Byggeplan

Prosjekt: E6 Hålogalandsbrua

Parsell: Rassikringstunnel E6/E10 Trældal

Narvik



Region nord
Prosjekt E6 Hålogalandsbrua
Dato:15. mai 2012

INNHold

1.0 INNLEDNING	3
2.0 Planprosess	4
3.0 EKSISTERENDE FORHOLD.....	4
3.1 Trafikkforhold.....	4
3.2 Geotekniske- og geologiske forhold	4
4.3 Landskap	4
4.4 Natur.....	4
4.5 Kulturminner	4
4.6 Nærmiljø og friluftsliv	4
4.7 Naturressurser.....	4
5.0 PLANBESKRIVELSE	5
5.1 Standardvalg - vegen	5
5.2 Gang- og sykkelveg.....	5
5.3 Støytiltak.....	5
5.4 Massedeponi/massetak.....	5
5.5 Anleggsperioden	5
6.0 HELSE, MILJØ OG SIKKERHET (HMS) OG YTRE MILJØ	6
7.0 VURDERING AV RISIKO OG SÅRBARHET	7
Natur- og miljøforhold	7
Drikkevann o.a. biologiske ressurser	8
Virksomhetsbasert sårbarhet	8
Infrastruktur	9
8.0 GRUNNERVERV.....	10
8.1 Grunneiere.....	10
9.0 VEDLEGG	11

1.0 INNLEDNING

Med bakgrunn i kommunedelplan E6 Narvik – Bjerkvik, vedtatt av Narvik kommune 21. mars 2006, har Statens vegvesen prosjektert rassikringstunnel på E6/E10 mellom Trældal og eksisterende tunnel ved Leirvik.

Etter godkjenning av Narvik kommune og sentrale høringsinstanser er oppfølgingen av Trældaltunnelen i kommunedelplanen gjort ved forenkla planbehandling. Krav til reguleringsplan er frafalt ut fra at tiltaket i liten grad berører areal utenfor eksisterende veggrunn og gjeldende reguleringsplan Trældalkrysset, vedtatt 27. oktober 2005.

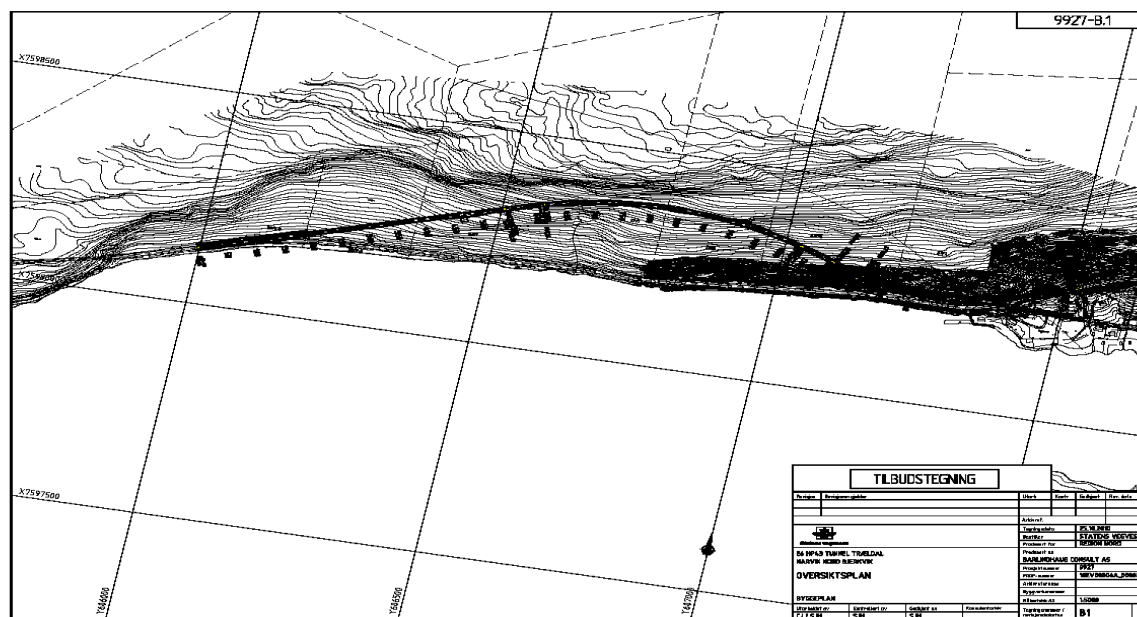
Offentlige veganlegg som er detaljert avklart i reguleringsplan er i henhold til forskriften til PBL §4-3 fritatt for byggesaksbehandling hva angår kravene i PBL kapitlene 22, 23, og 25. Bestemmelsene i PBL §29- (Visuelle kvaliteter) og §29-3 (Krav til universell utforming) skal likevel gjelde.

Narvik kommune har bedt om at saken fremmes som byggesøknad før byggestart – jfr brev, datert 06.06.2008, fra Narvik kommune, Areal og byggesak.

I denne saken hvor det ikke foreligger detaljert reguleringsplan, beskrives tiltaket på samme faglig nivå som detaljert reguleringsplan og fremmes som byggesøknad.

Plan- og prosjekteringsprosessen har vært prosjektorganisert med deltakelse fra de involverte faggrupper i Statens vegvesen og konsultantselskapene Barlindhaug AS (vegplanlegging og tunnelprosjektering) og Multiconsult AS (Ingeniørgeologi).

Figur 1: Veglinjen



Prosjektbeskrivelse:

Rassikringstunnelen starter ved Trældal kraftstasjon og kommer ut igjen ca 300 meter før dagens tunnel mot Leirvika. Total lengde 1550 meter inklusive vegger. Selve tunnelengden med portaler er 1110 meter. Kryss E10/kommunal veg Trældal utbedres med høyresvingefelt på E10, men med forbud mot venstresving fra E10 pga kort stoppsikt kryss-tunnel.

2.0 Planprosess

- Kommunedelplan med KU E6 Narvik – Bjerkvik vedtatt av Narvik kommune 21. mars 2006.
- Brev 2. mai 2008 til Narvik kommune og sentrale høringsinstanser med søknad om forenkla planbehandling av rassikringstunnel Trældal.
- Svar mottatt fra følgende høringsinstanser
 - Reindriftsforvaltningen i Troms datert 07.05.08
 - Nordkraft datert 29. mai 2008
 - Nordland fylkeskommune datert 03.06.2008
 - Sametinget datert 12.06.2008
- Narvik kommune har svart 06.06.2008
- Statens vegvesen har i brev av 23.06.2008 til Narvik kommune med kopi til høringsinstansene kommentert innkomne merknader.
- Prosjektering av veg og tunnel er utført i perioden sept 2009 – nov 2011.

3.0 EKSISTERENDE FORHOLD

Strekningen E6 mellom Narvik og Bjerkvik preges av dårlig standard når det gjelder vegbredde, kurvatur og bæreevne. I området mellom Trældal og Leirvik på nordsiden av Rombaksfjorden er en av de mest rasutsatte vegstrekningene på E6 gjennom Nordland.

Den dårlige vegstandarden, rasfare og mange ulykker med personskade kombinert med at Narvik har utviklet seg til å bli et knutepunkt for distribusjon av gods har bidratt til å framskynde kravet om ny veg nordover. Det foreligger vedtak om Ny E6 Ornes-Stormyra (Hålogalandsbrua) som innkorter kjørestrekningen Narvik – Bjerkvik med tillegg av rassikring Trældal-Leirvik.

3.1 Trafikkforhold

På dagens E6 ved Hergot er det pr år 2010 en trafikkmengde på ca 3000 ÅDT (antall biler pr døgn i snitt over året).

Etter åpning av Hålogalandsbrua er trafikkmengden for E10 ved Trældal anslått til ca 680 ÅDT

3.2 Geotekniske- og geologiske forhold

Bergartene rundt Rombaksfjorden er hovedsakelig omvandla (metamorfe) bergarter. Berggrunnen langs tunneltraseen er dominert av kvartsitt og med lag av glimmerskifer.

4.3 Landskap

Terrenget på strekningen fra Trældal til Leirvik stiger bratt opp fra sjøen til 300-400 meter over havet og består av berg og urmasser. Vegetasjonen er hovedsakelig lauvskog. Selve terrenngrepet inn mot begge tunnelåpningene er nødvendig. Tunnelportaler omfylles med løsmasser og endene kles med natursteinsmur.

4.4 Natur

Natur- og vegetasjonstypene som berøres ved bygging har liten verdi. I nærheten er det registrert ynglområde for bl.a rødlisteartene tretåspett og dvergspett. De påviste registreringene ligger i god avstand opp i lia fra terrenngrepene ved Trældal.

4.5 Kulturminner

Det er ikke registrert verneverdige kulturminner i området. Tiltakshaver har likevel aktsomhets- og meldeplikt dersom en treffer på fornminner under markarbeidet.

4.6 Nærmiljø og friluftsliv

Området har svært liten verdi for nærmiljø og friluftsliv.

4.7 Naturressurser og biologisk mangfold

Ingen naturressurser av verdi er registrert i området. Heller ikke forekomster av biologisk mangfold.

5.0 PLANBESKRIVELSE

Tiltaket er prosjektert etter gjeldende standard og regelverk. Jfr vedlagte tegninger.

5.1 Standardvalg - vegen

E6/E10 hører til stamvegnettet og stamvegnormalens krav legges derfor til grunn for utformingen av vegnettet. Standardene danner grunnlaget for beregninger og analyser som utføres i forbindelse med planarbeidet. Følgende standarder er lagt til grunn for dette planleggingsarbeidet:

Standardklasse:	S2 Stamveg (0 – 1500 ÅDT)
Dimensjonerende kjøretøy:	ST (semitrailer)
Dimensjonerende fart:	80 km/t
Dimensjoneringsperiode:	20 år
Tunneltverrsnitt:	T 8,5
Bæreevne:	13 tonn helårs aksellast, 60 tonn totallast
Kryss i plan:	Avkjørselsregulert hovedveg med holdningsklasse "meget streng" i avkjørselssaker.
Total vegbredde:	8,5 m
Bredde på kjørefelt:	3,25 m
Bredde på vegskulder:	1,0 m

5.2 Gang- og sykkelveg og universell utforming

Potensialet for sykling på E10 og Rombaken - Bjerkvik er svært lite. Det bygges ikke egen Gang/sykkelbane på strekningen. Tiltaket har ikke elementer som stiller krav til universell utforming.

5.3 Støytiltak

Tiltaket medfører ingen økning av trafikkstøy.

5.4 Massedeponi/massetak

Steinmassene fra tunnelen og forskjæringen skal bruke til vegfylling ny E6 på Stormyra. Overskuddsmasser legges på regulert deponi på Stormyra.

5.5 Anleggsperioden

Anleggsaktivitet og konsekvenser i forhold til trafikkavviklingen

Anleggsarbeidet vil medføre konsekvenser for trafikkavviklingen. Det legges opp til relativt korte stopp i trafikken under sprengningsarbeidene.

Kraftlinjer

Narvik energinett kan koble ut kryssende høgspent ved Trældal mens arbeid pågår i dette området. Nettselskapet har alternativ forsyning til Leirvik.

Kraftstasjon og bebyggelse

Det er laga egne rystelseskriterier under sprenging med tanke på sikkerheten i Nygård kraftstasjon og rørgata. Med det er også nærmeste bebyggelse tatt hensyn til.

6.0 HELSE, MILJØ OG SIKKERHET (HMS) OG YTRE MILJØ

Helse, miljø og sikkerhet (HMS) uttrykker belastningen som påføres de menneskene som skal bygge eller bruke prosjektet i anleggsfasen, driftfasen og vedlikeholdsfasen.

Statens vegvesen har som arbeidsgiver og byggherre en målsetning om at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker og miljø påføres skade. Alt planarbeid gjennomføres i henhold til krav nedfelt i interne bestemmelser samt lov og forskrifter.

Det er utført en analyse av sårbarhet og risiko. Aktuelle forhold er omtalt og tiltak er beskrevet. Med bakgrunn i denne analysen er det utarbeidet en **SHA-plan** (Sikkerhet, Helse, Og Arbeidsmiljø for byggeplanfasen i henhold til byggherreforskriften. SHA-planen inneholder risikovurdering og påpeker farlige og miljøbelastende arbeidsoperasjoner og materialer i forbindelse med bygging. Byggherrens SHA-plan danner grunnlaget for de HMS krav som stilles til den utførende avtale/kontrakt.

For å ivareta det Ytre Miljø er det utarbeidet en egen **YM-plan** som også stiller krav til byggherre og entreprenør i byggeperioden.

7.0 VURDERING AV RISIKO OG SÅRBARHET

Vurderinger knyttet til risiko- og sårbarhet utføres på grunnlag av "Veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser" fra 1994. Veilederen tar opp forhold ved plan- og byggesaker som kan utvikle seg til uønskede hendelser. Med uønskede hendelser forstår vi forhold som kan representere en fare for mennesker, miljø, økonomiske verdier og samfunnsviktige funksjoner. Uønskede hendelser kan skje i forbindelse med planleggingsfasen, anleggsfasen og i driftsfasen. I denne analysen er følgende forhold vurdert:

- Hvilke uønskede hendelser som kan oppstå i de ulike fasene av prosjektet.
- Konsekvensene av slike hendelser
- Hvilke tiltak som kan motvirke risiko og skadeomfang

Statens vegvesen Region nord har i samarbeid med Narvik brannvesen og Narvik energi vurdert følgende forhold i angitte kategorier:

Natur- og miljøforhold		
Forhold / uønsket hendelse	ja/nei	Vurdering
Jord-/leire-/løsmasseskred	Nei	
Kvikkleire, ustadige grunnforhold	Ja	Ved ev. riggområde i Leirvika må grunnforhold sjekkes. Sprenging kan påvirke forstøtningsmur ved Trældalkrysset.
Steinras, steinsprang	Ja	Arbeider vil foregå i rasområde med fare for steinsprang i påhuggområdene. Trafikkantene på eksisterende veg må sikres ved kontrollert passering. Nødvendig med sikringstiltak i anleggsfasen. Innløpene til tunnelen må sikres permanente portaler.
Is-/snøskred	Nei	
Kjente historiske skred, utbredelse	Nei	
Flomfare	Nei	
Springflo	Nei	
Flomsonekart, historiske flomnivå	Nei	
Sterkt vindutsatt, storm/orkan etc.	Nei	
Mye nedbør	Nei	
Store snømengder	Nei	
Radon	Nei	
Annet...		

Drikkevann o.a. biologiske ressurser

Forhold / uønsket hendelse	ja/nei	Vurdering
Utbyggingsplaner (boliger, fritidsbebyggelse, næring/industri, infrastruktur etc.) i nærheten av: <ul style="list-style-type: none"> - drikkevannskilder, nedbørsfelt, grunnvann - landbruksareal - oppdrettsanlegg m.m. → vurdere nødv. tiltak, båndlegging etc.	Ja	Hus i trase er innløst og rives. Kraftstasjon (krav i byggeplan E6 omlegging ved Nygård kraftst) Rørgate til kraftstasjon ved østre påhugg må sikres. Narvik energi har krav til sikkerhet ved arbeid under høgspenst. Naboer ivaretas sammen med sikringstiltak mot kraftstasjon.

Virksomhetsbasert sårbarhet

Forhold / uønsket hendelse	ja/nei	Vurdering
Brann/eksplosjon ved industrianlegg	Ja	Oljefylt Trafo kan ta fyr ved spreng uhell
Kjemikalieutslipp o.a. forurensning	Nei	
Olje-/gassanlegg	Nei	
Lagringsplass for farlige stoffer f.eks. industrianlegg, havner, bensinstasjoner, radioaktiv lagring	Nei	
Høgspenstledninger	Ja	Omtalt foran
Anlegg for deponering og destruksjon av farlig avfall	Nei	
Strålingsfare fra div. installasjoner	Nei	
Gamle fyllplasser	Nei	
Forurenset grunn og sjøsedimenter, endret bruk av gamle industritomter	Nei	
Militære og sivile skytefelt	Nei	

Dumpeområder i sjø	Nei	
--------------------	-----	--

Infrastruktur

Forhold / uønsket hendelse	ja/nei	Vurdering
Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer utgjøre en risiko for området? - hendelser på veg - hendelser på jernbane - hendelser på sjø/vann - hendelser i luften	Ja	Hendelser kan sperre E6 ved <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sprenging ▪ Steinsprang ▪ Dårlig mur på nedsiden av vegen ved Trældalkrysset
Veger med mye transport av farlig gods	Nei	
Ulykkesbelastede veger	Ja	
Støysoner ved infrastruktur		
VEGFORHOLD		
Skjæring		Sikre med portaler
Midtdele		Ikke krav ved denne trafikkmengde
Siktforhold		Ivaretas
Trafikksikkerhet		I anleggsperioden må vi ha skiltplaner og trafikkreguleringer
Tunnel		Tunnel skal bygges etter ny standard Ekisterende tunnel har dårlig standard. Må lages en ROS-analyse i henhold til SVV sine krav til vegtunneler. Ferdig tunnel: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eget brannobjekt. ▪ Tørt linjeopplegg for slukkevann ▪ Kommunikasjon ▪ Tekniske rom – installasjoner ▪ Aktuelt med innsatsstyrker fra begge sider. ▪ Beredskapsplaner ivaretas i byggeplan.
0-Visjon		
G/S-veg		Vurderinger må gjøres om dagens veg kan brukes til G/S-veg.

Rødlistede fuglearter		Yngleområde for tretåspett og dvergspett.

Strategiske / sårbare objekter

Objekter som kan være særlig utsatt for sabotasje/terror, og/eller er sårbare i seg selv og derfor bør ha en grundig vurdering

Forhold / uønsket hendelse	ja/nei	Vurdering
Sykehus/helseinstitusjon	Nei	
Sykehjem/omsorgsinstitusjon	Nei	
Skole/barnehage	Nei	
Flyplass	Nei	
Viktig vei/jernbane	Ja	Ved lengre stenging av E6 er eneste omkjøring via Sverige Beredskapsplaner iforh til kollektiv og ambulanse Brann må lages før bygging
Jernbanestasjon/bussterminal	Nei	
Havn	Nei	
Vannverk/kraftverk	Nei	
Undervannsledninger/kabler	Nei	
Bru/Demning	Nei	

8.0 GRUNNERVERV

Forenkla planbehandling gir ikke juridisk grunnlag for eventuell ekspropriasjon. Vi har derfor inngått minnelige kjøpekontrakter med alle berørte grunneiere.

8.1 Grunneiere

Navn:	Gnr./bnr.	Adresse	Poststed
Margith Claeszon	27/7	Villavn 44	8516 Narvik
Rolf Hanssen	27/12	Ankenesvn 11	8520 Ankenesstrand
Jan Tore Andreassen	26/1	Norvn 38B	1359 Eiksmarka
Svein Gunnar Kristiansen	26/2	Konglevn 10	8515 Narvik
Roald Leirvik	25/3	Dronningens gt 39	8514 Narvik
Leif-Arne Olsen	26/4	E6 Leirvik 70	8517 Narvik

9.0 VEDLEGG

- PLANTEGNINGER B1 Oversiktstegning (M = 1:5000)
- Plan- og profiltegninger C1 –C3 (M= 1:2000)
- Plan- og profiltegning D1 kommunal veg Trældal (M=1:1000)
- Kryssplan Trældalvegen E1 (M=1:250)
- Plan- og snitt-tegninger K1 og K4 Portal vest og øst (M=1:200)
- Brev av 23.06.2008 med vurdering av merknader.