Statens vegvesen

Vi er i gang!

Mandag 6. januar ble det første spadetaket til ny E6 gjennom Sørkjosfjellet tatt.

NÆRINFO

E6 Sørkjosfjellet

Utbyggingsprosjektet skal gi ny tunnel gjennom Sørkjosfjellet, nye tilførselsveger til denne og nytt kryss E6/ fv. 866 Langslett. Første del av arbeidet består i å lage tilførselsveger til tunnelåpningene på begge sider, samt forskjæringer til selve tunnelen. Det er Målselv Maskin & Transport AS som gjør denne jobben for oss.

Masseutskifting i Jubelen

Det er gjort grunnboringer og funnet leire i bukta ved tunnelpåhugget på Sørkjos-siden. Leira byttes ut med lette fyllmasser for å avlaste dagens E6, og for å gjøre grunnen trygg. Det blir bygd ny ett-felts omkjøringsveg, som blir regulert med trafikklys mens dette arbeidet pågår

Sprenginger og rystelser

I forbindelse med forskjæringene til tunnelen starter vi også med sprengingene. Du kan få varsel på SMS når vi sprenger. Det bestiller du ved å sende melding <Varsel sprenging Sørkjosfjellet, ditt navn og telefonnummeret du ønsker varsel til> til telefon nr. 971 76 125

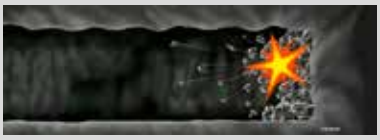
Trykkbølge

Når det sprenges i fjell vil beboere i nærheten kjenne at huset rister litt. Det kjennes gjerne ut som om huset vibrerer kraftig, men bevegelsene er egentlig ganske små. Det er svært lite sannsynlig at det skal oppstå skader eller farlige situasjoner.

Slik bygger vi tunnel

Her beskriver vi hvordan en tunnel bygges. Det blir vanligvis sprengt ca. 30-40 meter i gjennomsnitt hver uke, alt etter hvilke fjellforhold man jobber i.

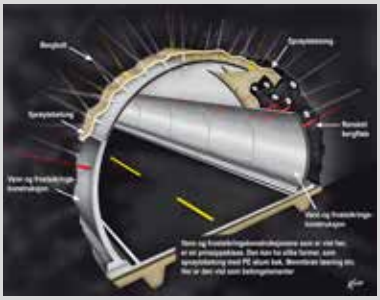
Boring og lading
Det blir boret fra 2 ½-5 meter lange hull som blir ladet med sprengstoff



Sprenging
For å minske rystelsene på overflaten blir hver sprenging delt opp i mange små salver som blir avfyrt i rask rekkefølge (5–6 sekunder). Salvene blir tilpasset omgivelsene og kvaliteten på fjellet.

Utlasting
De utsprengte fjellmassene blir lastet på biler og fraktet dit de skal brukes eller til mellomlager/deponi.

Rensk og sikring
Løst fjell blir pigget ned med en stor hydraulisk hammer før manuell rensk. Er fjellkvaliteten dårlig må tunnelen sikres med bolter, sprøytebetong og/eller armerte sprøytebetongbuer (arbeidssikring).



.
Sikring
Som permanent sikring blir det påført sprøytebetong (100-150 mm) i hele profilet samt montert 5-7 stk. bolter pr. meter tunnel.

Det de fleste kjenner er trykkbølgen som blir sendt ut fra eksplosjonen. Den kan få vinduer og lette konstruksjoner til å vibrere, men i de fleste tilfeller er belastningen mye mindre enn ved kraftige vindkast.

Støy

Når det arbeides med tunnel pågår det boring og sprenging som høres godt av beboere i nærheten. Det vil også utføres boring for fjellbolter og meisling av fjell, og det vil være en god del anleggstrafikk. Dette kan oppleves som støy. Statens vegvesen og våre entreprenører vil arbeide for at ulempene av dette skal være minst mulig, men vi kan ikke unngå støy når vi bygger ny veg.

Rystelsesmålinger

Det er utarbeidet grenseverdier for hvor store rystelser som kan tillates på de enkelte bygninger, dette er regulert i Norsk Standard. De som utfører sprengingene skal holde seg innenfor grenseverdiene. For å holde kontroll med dette blir det satt ut rystelsesmålere i området, som registrerer og avleser rystelser automatisk.

Mykt underlag

Selv om rystelsene er små, kan løse gjenstander som er plassert i hyller flytte seg litt utover mot kanten hver gang det sprenges. Et godt råd er å ta en jevnlig kontroll av gjenstander som står på hyller. Et tips er å plassere de på et mykt underlag. Da er det mindre sjanse for at de faller ned og blir ødelagt.

Lyd	Varighet	Arbeidsoperasjon
«Knatring»	5-6 sekunder	Sprenging
«Hamring» (2-4 støt/sekund)	½-1 time	Rensk/pigging (grave-maskin med hydraulisk hammer)
«During» (svak, jevn summelyd)	1-3 timer	Boring for sprenging, injeksjon eller installering av bolter

KONTAKTPERSONAR

Gudmund Løvli, prosjektleder
tlf. 906 64 442

Ivar Kaino, delprosjektleder,
tlf. 992 77 769

Ken Johar Olaussen, byggeleder
tlf. 979 68 933

Prosjektet har lokaler i Sørkjosen,
i Multi Nord-bygget vis-a-vis Reisafjord hotell.

Statens vegvesen

14-0216 grafisk.senter@vegvesen.no. Foto: Ingunn Syrstad, Statens vegvesen, tunnelillustrasjoner: Arild Soleræd