

# Søknad om fravik (gjelder Nye veier AS)

## Del 1 - søknadsdel

Skal fylles ut av Nye veier AS

**Fravikssøker:** Nye Veier AS ved  
Øyvind Moshagen  
**Dato:** 2017-01-20

<b>Prosjekt (navn):</b> E6 Mjøsregionen							
Vegnr:	E6	Parsell:	Kolomoen-Ensby	Objektnr <sup>1</sup> :	Tekst her		
ÅDT (i dag):	8.000-18.000 <sup>2</sup>	Fartsgrense:	110	Dim.klasse:	H8		
ÅDT (2040):	12.000-30.000 <sup>3</sup>	Tegn.nr:	Tekst her	Dokumentnr.:	2016/00067		
<b>Håndbok/dokument det søkes fravik fra:</b>							
Håndbok N100:	<input type="checkbox"/>	Håndbok N101:	<input type="checkbox"/>	Håndbok N200:	<input checked="" type="checkbox"/>	Håndbok N300:	<input type="checkbox"/>
Håndbok N301:	<input type="checkbox"/>	Håndbok N302:	<input type="checkbox"/>	Håndbok N303:	<input type="checkbox"/>	Håndbok N400:	<input type="checkbox"/>
Håndbok N500:	<input type="checkbox"/>	Eventuelle rundskriv:	Tekst her				
<b>Krav det søkes fravik fra (Det skal kun være ett vegnormalkrav per fravikskjema):</b>							
Krav: Kap. 511.1	Beskrivelse, begrunnelse:						
Tekst her Dimensjonerende frostmengde og maksimum tykkelse av overbygning	<p>Nye Veier AS (NV) ønsker å benytte svensk regelverk knyttet til dimensjonering av veioverbygninger, herunder frostsikring i prosjektet E6 Kolomoen-Ensby (80 km). NV ønsker å i størst mulig grad å benytte eksisterende E6 som en del av den fremtidige 4-felts konstruksjonen for på denne måten å kunne nyttiggjøre seg av eksisterende veikapital. Dette er også en forutsetning i Veitbyggingssavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NV og ligger til grunn for både Stortingsproposisjonen og vedtatte reguleringsplaner. Det antas at på ca. 70 % av strekningen bygges E6 på telefarlige masser. Iht. til norsk regelverk vil en frostsikker overbygning få tykkelse 2,4 m. Med regulert middelerbredde vil dette føre til at betydelige deler av eksisterende E6 må graves ut. Forutsetningen som er lagt til grunn fra Statens vegvesen i prosjekt Kolomoen-Moelv er en total overbygning inkl. frostsikring på 1,8m. Det er forutsatt at 60-70% av eksisterende E6 skal gjenbrukes og ligge i ro i Statens vegvesen sine godkjente planer. Dette er også lagt til grunn i kostnadsoverslaget. Disse forutsetningene lå også til grunn når Statens vegvesen la rette for bompengeproposisjonen som Nye Veier overtok.</p> <p>NV ønsker å legge til grunn dimensjonering av overbygning og underbygning etter svensk regelverk for prosjektstrekningen E6 Kolomoen-Ensby. Og vi har dimensjonert overbygning ved bruk av verktøyet PMSObjekt. Denne dimensjoneringen gir en vesentlig tynnere frostsikker overbygning på 1,54 m. Det har vært tett kontakt med Trafikverket i denne prosessen og det har også blitt gjennomført opplæring i Sverige.</p>						
<b>Vedlegg som følger saken:</b>	Notat Fravik Frostsikring.						
<b>Konsekvenser av fravik:</b>							
Konsekvenser for teknisk kvalitet:							
Beregninger viser at foreslått veioppbygging vil gi tilfredsstillende bæreevne. Enkelte år vil det oppstå teleløft på deler av strekningen. Ved fokus på bygging av gode utkilinger og bortledning av vann forventes det at teleløftet blir relativt jevnt fordelt, kfr. eksisterende E6. En kan eventuelt se for seg en noe hyppigere reasfalteringsfrekvens grunnet større bevegelser i veidekket. Løsningen baserer seg på det svenske Trafikverkets regelverk for dimensjonering av veioverbygninger. Dette er et gjennomarbeidet regelverk basert på mekanisk-empirisk teori og verktøyet PMS Objekt. Trafikverket har ingen planer om å skjerpe dimensjoneringskravene til teoretisk beregnet teleløft for veikonstruksjonen.							
<b>Det vurderes at omsøkt løsning vil ha marginalt negative konsekvenser for teknisk kvalitet.</b>							

<sup>1</sup> Gjelder bruer.

<sup>2</sup> St.tingsprop. 131F (2015-2016)

<sup>3</sup> Kfr. trafikk tall i reguleringsplaner.

Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene):

Ved å bygge tynnere overbygning vil et større teleløft opptre enn ved å dimensjonere i tråd med håndbok N200. Ved riktig utførelse av utkilinger og dreneringstiltak vil imidlertid dette løftet sannsynligvis bli relativt jevnt, kfr. eksisterende E6. Det kan dermed forventes at jevnhet ikke påvirkes nevneverdig. Det skal relativt mye til for at telehiv vil gå ut over trafikksikkerhet.

**Det vurderes dermed at endringen i overbygning, slik denne er beskrevet her, ikke vil påvirke trafikksikkerheten.**

Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS:

Tiltakene vil redusere skjæringsvolumer og volumer med frostsikringslag betydelig. Forslagene vil følgelig medføre mindre ressursinnsats og massetransport. Dette vil påvirke miljøkonsekvensene i positiv retning og ikke minst i forhold til Co2 utslipp under bygging, som i forslaget til NTP skal reduseres med 40%. Mindre omfang av gravearbeid og masseflytting vil også redusere omfang av normalt sett krevende arbeidsoperasjoner i et HMS-perspektiv.

**Ut fra ovenstående vurderes foreslått løsning å ha positiv konsekvens for så vel miljøkvalitet, ytre miljø og HMS.**

Konsekvenser for estetikk:

Tykkelse på overbygning vil ikke påvirke estetisk løsning for det ferdige veianlegget.

**Det vurderes at omsøkt løsning ikke vil ha konsekvenser for estetikk.**

Konsekvenser for økonomi:

Den omsøkte løsningen med å dimensjonere overbygninger iht. svensk regelverk vil ha **svært store økonomiske fordeler.**

Det er for dette prosjektet beregnet besparelser for 2 alternativer:

- Alternativ 1: 2,40 m overbygning i alle 4 kjørefelt
- Alternativ 2: 2,40 m overbygning i de 2 nye kjørefeltene mens for eksisterende E6 reetableres bituminøse massene med nytt tverrfall

i forhold til alternativet dimensjonert etter svensk regelverk:

- Alternativ 4: 1,54 m overbygning i de 2 nye kjørefeltene mens for eksisterende E6 reetableres bituminøse massene med nytt tverrfall

For strekningen Kolomoen – Ensby estimeres følgende besparelser (uttrykt som prosjektkostnader) ved å gjennomføre alternativ 4 (kostnadsusikkerhet:  $\pm 40\%$ ) i forhold til:

- Alternativ 1: **1175 mill. kr**
- Alternativ 2: **650 mill. kr**

Konsekvenser for framkommelighet (Gjelder alle kjøretøy- og trafikantgrupper):

Det forventes marginale teleløft og at disse forløper relativt jevnt. I den ferdige løsningen forventes det ikke endringer i kjørehastighet grunnet endringen i overbygningstykkelser. Fremkommelighet i ferdig situasjon vil dermed ikke påvirkes.

Å foreta utvidelsen av E6 i tråd med gjeldende regelverk vil imidlertid påvirke framkommeligheten i anleggsgjennomføringen negativt i betydelig grad grunnet større omfang av utgraving og bortkjøring av eksisterende veioppbygging.

**Det forventes at foreslått løsning har ingen konsekvens for framkommeligheten i driftsfasen, men vil ha betydelig positiv konsekvens for framkommeligheten i byggefasen.**

Andre konsekvenser:

Tekst her

**Forslag til avbøtende tiltak:**

Skal fylles ut av prosjekteier

**Prosjekteier:** Anette Aanesland

**Dato:** 2017-01-20

Prosjekteier er enig i søknaden



# Søknad om fravik

## Del 2 – behandlingsdel

*Skal fylles ut av Vegdirektoratet*

	<b>Saksbehandler – Vd:</b> Navn påføres her	
	<b>Dato:</b> Dato påføres her	
<b>Vegdirektoratets begrunnelse for vedtak:</b>	Godkjent	Ikke godkjent
Tekst her	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Rev. 20.01.2016