

LABORATORIEAVDELINGA STATENS VEGVESEN SØR-TRØNDELAG	NOTAT	OPPDRAGSNR. Ud 568F
		ARK. NR. 48
Rv 723, Veg mellom Purkholmen og Kirkholmen, Refsnes i Åfjord kommune. Befaringsnotat etter skade 1/1 1992.		UTF. 1992-01-08, SvS
		GODKJ.

Laboratorieavdelingen har tidlegere beskrevet vegforbindelsen mellom Kirkholmen og Purkholmen, Refsnes i Åfjord kommune, se notatene:

Ud568F-90-n01: Rv 723 mellom Purkholmen og Kirkholmen, Refsnes i Åfjord kommune. Datert 1990-05-28.

Ud568F-90-n02: Rv 723 mellom Purkholmen og Kirkholmen, Refsnes i Åfjord kommune. Tverrprofilering av seillingsløpet. Datert 1990-11-07.

Den 1992-01-01 raste et voldsomt uvær fra Sogn og Fjordane til Nord-Trøndelag. Flere steder ble observert vindstyrker over orkan (63 knop). og mange skader ble observert. Fyllingen mellom Purkholmen og Kirkholmen i Refsnes, Åfjord kommune fikk skader i plastringen mot sør-vest.

Selv om vindstyrken mange steder var ekstreme (100 års situasjon), kanskje også i Refsnes, tror vi ikke at erosjonsforholdene for plastringen på langt nær var så ugunstig. Dette fordi

- lavere vannstand ville sannsynligvis skape større bølgepåvikning i nedre kant av plastringen
- vind fra sør-vest ville ha økt strøklengden vesentlig og dermed også skapt større bølger.

Også fordi vi har hatt tilsvarende skader tidligere må vi forvente at slike situasjoner kan opptre, kanskje hvert 5. år.

Plastringen var ødelagt på tre steder (se vedlegg 1) hvorav det på det ene stedet var store skader og undergraving av betongdekket, se vedlegg 2a. I følge froskemann Steinar Dahl hadde plastringsteinene og øvrige steinmassene blitt flyttet ned på kote ca -5, se vedlegg 3. Fra disse og ned mot leirbunnen var helningen meget bratt ca 1:1.1.

Det ble også observert nye sprekker i betongplastringen ved landkaret på fylling, se vedlegg 2b.

Nivelleringer viser at fyllingen har satt seg ytterligere ca 4 cm (0-10 cm) se vedlegg 4. Videre har brua fått ytterligere vridning fordi brua har satt seg 4 cm på sør-vestre side og 1 cm på nord-østre side. Total setning på landkaret på fyllingssiden er nå 35-40 cm.

På et møte 1991-01-07 der skadene ble diskutert ble det bestemt kun å iverksette nødtiltak nå. Samtidig skal det utarbeides planer for en permanent sikring. Det må være en forutsetning at disse tiltakene kommer snarest.

NØDTILTAKENE MÅ OMFATTE:

- Oppstempling av betongdekket slik at det tåler lastebil/hjullaster med stein uten at det sprekker opp (Eks. oppstempling hver m med tre/stål). Se vedlegg 4.
- Uttipping av grov stein inntil man får en jevn skråningshelning fra brystværet og ned til kt -5. Under dette arbeidet må en forvente at det skjer ras i skråningen. Det må da etterfylles masse.
- Fjerning av to store steiner og armeringsnett som nå hadde kommet ned i seillingsløpet.

EN PERMANTE SIKRING AV VEGSTREKNINGEN BØR OMFATTE

- Nytt landkar og ny bruoverbygging (bjelker og dekke) etableres.
- Vegen og brystværet må bygges opp til riktig høyde. Nytt dekke og bærelag må legges på store deler av strekningen.
- Seillingsløpet må breddeutvides slik at det tilfredstiller Kystdirektoratets krav.
- Etablering av en stabil plastring på hele strekningen. (sannsynligvis betinger dette bygging av en brem på sør-vestre side av fyllingen.
- Rekkverket må gjøres stabilt.
- Vegbredden bør vurderes.

Statensvegvesen Sør-Trøndelag
Laboratorieavdelingen, 1992-01-08.

Ivar Horvli

Svein Soknes

Kopi til:

R. Fitje, anleggsavdelingen
J. Lyngroth, -----"
P. K. Hovdhal, -----"
I. Eggen vedlikeholdsavdelingen
Å Siversten, -----"
O. Storsve, -----", Åfjord