



Foto: Statens vegvesen

E39 Lønset-Hjelset

Molde har fått en ny 9,3 kilometer lang vei inn mot byen fra øst. Den nye veien er samtidig tilførselsvei til det nye sykehuset på Hjelset fra vest og bysentrum og hovedferdselsåren fra Romsdals-regionen mot Kristiansund og Sunndalsøra og videre mot Trondheim.

Frode Rabbevåg
redaksjonen@bygg.no

–Den gamle veien som nå blir erstattet med en helt nybygd parsell har hatt en døgntrafikk på rundt

6.000 biler. Når det nye sjukehuset Nordmøre og Romsdal åpner neste år regner vi med at vi får en vesentlig trafikkøkning, forteller prosjektleder fra Statens vegvesen, Halgeir Brudeseth.

Han legger til at den nye E39 mellom Lønset og Hjelset øst for Molde sentrum både skal skape bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet i forhold til den gamle veien. Veistrekingen er

bygd med midtdeler hele veien, og i alle motbakker blir det tre felt. Hele strekingen er av- og påkjøringsfri og med 90 kilometers fartsgrense. Det er også belysning på hele strekingen.



Den nye veien sett østover. Det nye Sjukehuset Nordmøre Romsdal som er under bygging til høyre mot fjorden. Foto: Statens vegvesen



Rett etter denne brua som er den lengste på nyanlegget kommer den nye veien inn på den gamle E39.



Slutten av veiprojektet mot vest der den nye veien kommer inn på eksisterende vei. Nyanlagt skogsbilvei i skogkanten til høyre. Foto: Statens vegvesen

Bedre trafiksikkerhet

– Veien erstatter en strekning som er smal og svingete og med hele 95 avkjørslar som til dels er svært trafikkfarlige. Et av de viktigste målene med den nye veien er å redusere antall ulykker på den gamle strekningen, sier Brudeseth.

Egersund-entreprenøren Bertelsen & Garpestad AS fikk jobben som totalentreprenør, en jobb til 647 millioner kroner ved tildeling som til da var selskapets største kontrakt. Sammen med utbygger Statens vegvesen kunne de ta første spadetak 23. august i 2021. 5. juli, tre år senere, er det åpning av den nye parsellen mens noe arbeid med tilordning av terreng og ved sideveier vil pågå gjennom sommeren.

Milliardprosjekt

– Tar vi med grunnverv, prosjektering, prisstigning underveis, byggeledelse og andre prosjektkostnader havner vi nok ikke langt unna 1,5 milliard kroner i totale kostnader når vi summerer opp til slutt, konstaterer Halgeir Brudeseth og legger til at dette er omtrent den rammen de har hatt å forholde seg til.

Mellom 120 og 130 personer har på det meste vært engasjerte i byggingen, de aller fleste på oppdrag for Bertelsen & Garpestad.

– Vi har en egenproduksjon på rundt 25 prosent på dette prosjektet, og så har vi satt bort noe arbeid til underentreprenører. Vi har også leid inn en god del kapasitet og har brukt mange lokale firma til dette, forklarer anleggsleder Frode Hamre i Bertelsen & Garpestad.

Selskapet har hatt flere store veiprojekt i Møre og Romsdal og sør i Trøndelag den senere tiden og er nok den største veibyggeren i denne regionen.

Vannproblemer

– Hva har vært de største utfordringene nå når dere har lagt bak dere det aller meste av dette store prosjektet?

– Det er kanskje de mange konstruksjonene som er på denne strekningen og håndteringen av vann og løsmasser. Veien bygges i stor grad i en skråning med fjell bak, og det er nokså store vannmengder som skal ned mot sjøen og forbi den nye veien. Dette går i dag i stor grad i mindre bekker som vi bygger bruer og små kulverter over. Det som er viktig er at vi hele tiden har jobbet for en sikker håndtering av både vann og løsmasser, forklarer kollega Oddvar Hamre i Bertelsen & Garpestad som har vært prosjektleder for den nye veien.

Byggingen av den nye parsellen av E39 skulle etter de første



Parti av den nye veistrekningen sett fra vest mot øst. Foto: Statens vegvesen

Fakta

Sted: Molde

Prosjekttype: Vei

Byggherre: Statens vegvesen

Totalentreprenør: Bertelsen & Garpestad

Langde: 9,3 kilometer + sideveier

Prosjektkostnad: Ca. 1,5 milliarder kroner inkl. mva.

Rådgivende ingeniør: Sweco Norge

Underentreprenører/leverandører: Støyreduserende tiltak: Strand Fasade | Skogsbilvei: Tverås Maskin | Asfalt: Vælde Asfalt | Rekkverk: SVB Gruppen | Steinlegging: K.J. Bjerkreim | Betongarbeid broer: Metrostav Norge | Betongarbeid miljøkulvert: B & G Betongentreprenør | Prefab kulverter, betongrør og kummer: Nobi | Plastrør VA-omlegging: Ahlsell | Drens-, OV- og kabelrør: Brødrene Dahl | Natursteinsmurer: Rune Havnen Maskinmuring

E39 LØNSET-HJELSET



Nyveien har midtdeler og ingen av- eller påkjørsler.



Mange bekkeløp og skråninger langs veien har fått fine natursteinsmurer.

planene være ferdig senhøstes i 2023, men når den nå åpner i starten av juli er det med godt og vel et halvt års forsinkelse.

300.000 billass

– Hovedårsaken til dette er at vi har flyttet bortimot dobbelt så mye masser som det var prosjektert med i starten. Dette er både løsmasser og sprengt fjell. Vi nærmer oss vel tre millioner

kubikkmeter som er flyttet på, noe som tilsvarer rundt 300.000 lastebillass. Hele prosjektet har i grunnen vært som et eneste stort masseforflyttingsprosjekt, forteller Oddvar Hamre.

Han legger også til at dårlig vær har vært en utfordring for prosjektet, særlig de første to årene da det var mye nedbør og to snørike vintrer.

Den 9,3 kilometer lange nye

strekningen på E39 har hele 19 ulike konstruksjoner med en lengde fra fire til nesten 100 meter. Seks av konstruksjonene er plasserte bruer, en er en miljøtunnel og den lengste brua helt øst på den nye veien er bygd for å plassere en rundkjøring under der det er avkjørsel til det nye sykehuset på Hjelset og til andre veier videre østover til Kristiansund og mot Sunndalsøra.

Parallelt med veien er det bygd en skogsbilvei for å hindre at traktorer og skogsmaskiner må krysse eller kjøre på hovedveien. Byggingen av denne skogsbilveien er holdt utenom hovedentreprisen til Bertelsen & Garpestad, og det samme er støyreducerende tiltak på en del boliger langs den nye veien.

Miljøhensyn

Byggeleder Jørgen Kvalsvik i

STEINLEGGING
er utført av

K.J BJERKREIM AS

4387 Bjerkreim • Tlf 917 05 319 • kjbjerkreim@live.no

NOBI 90
ÅR 1934-2024

www.nobi.no



E39 LØNSET-HJELSET
Vi har utført muring og plastring
– og takker for oppdraget.

*Vi tar på oss oppdrag i hele landet.
Mange gode referanser.*

Rune Havnen
Maskinmuring AS

6854 Kaupanger • runehavnen@outlook.com • Mob. 962 07 739





Den lengste brua lengst øst er bygd for å få plass til en rundkjøring med avkjørsel til lokale veier og nytt sykehus under.



Den nye veien går høyt i terrenget med flott utsikt til fjord og fjell.

Statens vegvesen kan fortelle at dette er et prosjekt der det er forsøkt å ta mange miljøhensyn. Det bygd en rekke utskillings- og filterbasseng for å hindre at løsmasser og slam går ned i bekker og elver og i sjøen. Det er også tatt hensyn i gytetida for ikke å skade lokale fiskestammer.

– I et veiprojekt som dette som går delvis i landbruksområde og med flere aktive gårder går det

dessverre med noe landbruksjord. Vi har forsøkt å erstatte det tapte arealet med nydyrking ved siden av veien, og har faktisk lyktes med å legge til rette nesten like stort nydyrkingsareal som det som har gått tapt, sier Kvalsvik.

– Men bruk av elektriske anleggsmaskiner for å redusere utslippene var det ikke krav om i dette prosjektet. Vi innfører dette mer og mer på utbyggingspro-

sjekt i regi av Statens vegvesen, men når dette anbudet ble utlyst var ikke det en realistisk problemstilling, legger prosjektleder Brudeseth til.

Åpner 5. juli

Når trafikken på den nye strekningen blir satt på fredag 5. juli må de som kjører både den nye veien og gamleveien betale bompenger.

– 55 prosent av kostnade-

ne skal finansieres ved hjelp av bompenger, og det er regnet med bompengeneinnkreving i regi av Vegamot i en periode på 15 år, sier Halgeir Brudeseth.

– Vi har imidlertid et håp om at trafikkutviklingen blir slik at vi kan korte ned denne perioden noe, legger han til.

TOTALENTREPRENØR



BERTELSEN & GARPESTAD

HAR VÆRT
TOTALENTREPRENØR
OG UTFØRENDE PÅ ALT
GRUNNARBEID FOR
KONSTRUKSJONER
OG VEG

www.bg.no