



# Fylkesvei 63 Korsmyra - Indreeide

Rassikringsprosjektet fylkesvei 63 Korsmyra - Indreeide fjerner 13 rassutsatte steder mellom Eidsdal og Geiranger. Prosjektet til 1,05 milliarder kroner skal styrke turistmetropolen Geiranger som helårs reiselivsdestinasjon.

**Jørn-Arne Tomasgard**  
redaksjonen@bygg.no

Byggherre er Møre og Romsdal fylkeskommune. Totalentreprisen er utført av arbeidsfellesskapet Kruse Volda ANS, som består av Contur (tidligere Kruse Smith Anlegg) og Volda Maskin.

Contur har stått for tunneldriving og betongarbeider, mens Volda Maskin har stått for arbeid ute i dagen og massetransport, samt laget grøfter, lagt rør og opparbeidet veibaner i tunnelen.

Fylkesvei 63 er ofte blitt stengt om vinteren i dette området på

grunn av snøskred eller fare for snøskred. Indreeidstunnelen, som strekker seg fra Korsmyra i Stranda kommune til Indreeide i Fjord kommune, er bygget for å sikre Geiranger helårsvei.

## Hindrer vinterisolasjon

Om sommeren er det flere veier til turistbygda Geiranger. Den mest kjente er kanskje ferja fra Hellesylt gjennom den verdenskjente Geirangerfjorden. En annen mye brukt vei om sommeren er fra Strynefjellet og ned. Den tredje veien er fra Eidsdal ned Ørnesvingane til Geiranger. Det er den siste som sikrer bygda

tilkomst til omverdenen om vinteren når ferja i Geirangerfjorden ikke går og veien til Strynefjellet er stengt. Men siden fv 63 har vært rassutsatt, har Geiranger ofte vært isolert om vinteren. Dette til hinder for både de cirka 200 fastboende og hotellene på stedet som prøver å holde aktiviteten oppe også utenom høysesongen. Om sommeren kan det være 15.000 mennesker i bygda hver dag.

Når du kjører ut av den nye tunnelen på Korsmyra, er det ikke mange hundre meterne ned til toppen av de berømte Ørnesvingane som slynger seg ned til Geiranger. Tunnelen kan

ende opp med å bli en vintervei, for sommerturistene vil trolig foretrekke å kjøre i åpent landskap langs den internasjonalt kjente turistrutene der Trollstigen ligger i forlengelsen nordover.

## Bro og ledevoll

Den nye tunnelen på 4,9 kilometer har fått navnet Indreeidstunnelen. Det er et par hundre meter ny vei på begge sider. På Indreeidesiden er det også støpt en ny bro på 25 meter og bygget en ledevoll for skred på cirka 135 meter på toppen av tunnelportalen. Tunnelen er bygget med T8,5-profil. Det vil si at det er 8,5 meter mellom be-



Inne i tunnelen i retning Indreeide. Betongføringskantene er bygget av Sirdal Betong. Tunnelen er bygget med T8,5-profil. Det vil si at det er 8,5 meter mellom betongføringskantene, noe som gir kjørebane på 3,25 meter mellom gul- og hvit stripe.



Det er bygget en rasvoll på 135 meter over tunnelportalen på Indreeide. Antennen på toppen er med og gir mobildekning i området, noe som også er et resultat av prosjektet.



Brua på 25 meter er bygget i forbindelse med prosjektet og inngår i prosjektkostnaden på 1,05 milliarder kroner inkludert moms.



Det er bygget om lag 200 meter ny vei på begge sider av tunnelen. Her fra innkjøringen på Indreeide i Fjord kommune når du kommer fra Eidsdal i retning Geiranger.

tongføringskantene, noe som gir kjørebane på 3,25 meter mellom gul- og hvit stripe.

I tillegg til selve tunnelen er det bygget seks tekniske bygg, der fire av dem ligger inne i tunnelen. Det er også rensebasseng inne i tunnelen, der vann fra tunnelvask samles og renses før det pumpes ut.

Brukstillatelse fra Vegdirektoratet ble gitt 19. februar.

### Utfordrende

Stig Arild Vindenes er prosjektleder for byggherre Møre og Romsdal fylkeskommune. Han sier det har vært et utfordrende prosjekt å jobbe med, der ugjestmildt klima, covid, mangel på infrastruktur på stedet og en del mer innsjøsjon enn forutsatt, har vært kompliserende faktorer.

– Det er på høyfjellet der det i tillegg til været mangler både kommunalt vann og annen infrastruktur. I alle slike prosjekter er det ting som må løses underveis. Det er viktig å være løsningsorientert for å komme i mål, og det har begge parter vært. Det er vist forståelse for situasjonen. Vi må

kunne si at samarbeidet har gått relativt bra til tross for mange problemstillinger som skulle løses, oppsummerer Vindenes.

– Det er to ulike klimasoner siden tunnelportalen på Indreeide ligger 450 meter over havet og den på Korsmyra mot Geiranger ligger på 600 meter, konstaterer han.

Ifølge prosjektleder Vindenes har fylkesvegavdelinga hatt åtte-ti personer i arbeid på prosjektet. De har i stor grad hatt arbeidssted i brakkeriggen på Indreeide i tre år og bodd i leiligheter i Eidsdal og Norddal. Entreprenøren har hatt et mannskap på 60-70 personer på det meste.

### Rassikringsprosjekt

Arbeidet startet i oktober 2020. Noe av det første som møtte anleggsarbeiderne var mangel på strøm.

– Det går bare en strømlinje til Geiranger. Man kunne ikke koble seg rett på høyspenten, så Mørenett måtte bygge Trafo. Innmaten skulle komme fra Kina, og det var lettere sagt enn gjort under covid. Tunnelen måtte dri-

ves med aggregat, og det var krevende, sier Vindenes.

Et annet problem som oppstod var vanninntrenging og løst fjell i deler av tunnelen.

– I alle kontrakter er det tatt

høyde for sikring, men man vet ikke før man står der hvor mye som må sikres. Det er lotto, sier han.

Veien hadde en budsjettramme på 840 millioner 2020-kro-

### Fakta

**Sted:** Eidsdal-Geiranger

**Prosjekttype:** Rassikringsprosjekt

**Byggherre:** Møre og Romsdal fylkeskommune

**Totalentreprenør:** Arbeidsfelleskap Contur-Volda ANS, bestående av Contur AS (Infra Group kjøpte kontraktør Kruse Smith Anlegg AS i anleggsperioden) og Volda Maskin AS.

**Lengde:** 5,3 km der 4,9 km er tunnel

**Prosjektkostnad:** Ca. 1,05 milliarder kroner inkl. mva.

**Rådgivende ingeniører:** RIB, RIV: Multiconsult | RIE: Aventi (egenregi).

**Underentreprenører og leverandører:** Tunneldriving, betongarbeider, veibygging og deponier: Contur, Volda Maskin | Elektro: Aventi | Vannsikring: AGTunnel | Ferdigbetong: Ølen Betong | Forskjæringene: Lesja Bulldoserlag | Sikringsutstyr tunneldriving: Vik Ørsta | Fiber: Dalen Fiber | Betongføringskanter: Sirdal Betong | Rekkverk: SVB Gruppen, Veisikring | Asfaltarbeider: Veidekke | Knusing: Busengdal Transport | Tekniske bygg: Foamrox, ElementPartner

## FYLKESVEI 63 KORSMYRA - INDREEIDE



Det er til sammen seks slike tekniske bygg, et på hver side av tunnelen og fire inne i tunnelen. Dette er teknisk bygg på Indreeide.



Tekniske installasjoner i lavspenntrommet i teknisk bygg på Indreeide. Aventi har ansvaret for alt av elektro.

ner. Sluttsummen ender på 1,05 milliarder 2024-kroner inkludert moms. Det mener Vindenes er innenfor feilmarginen.

– 3-4 prosent over budsjett må være innenfor tatt i betraktning alt vi har støtt på av utfordringer, sier han.

Prosjektet er et rassikringsprosjekt. Vindenes forklarer at dette er midler som settes av i statsbudsjettet. De siste årene har Møre og Romsdal fått knapt 100 millioner kroner til rassikringstiltak hvert år.

Summene kan endres hvert fjerde år. Fylket må selv finansiere prosjektene med låneopptak og oppsparte midler. Nedbetalingen skjer med de årlige rassikringsmidlene fra staten.

### Løst fjell raste ut

Prosjektleder Einar Tvinneim i Contur forteller mer om de geologiske utfordringene:

– På Korsmyra-siden gikk det blant annet et lite ras mens vi jobbet inne i tunnelen. Vi måtte bru-

ke støpeskjold for å sikre området. Det var et lite område på om lag fem meter der vi støpte etapper på 2 x 2,5 meter. Sikkerhetsrutinene fungerte og vi fikk ikke skader i forbindelse med raset.

– Vi skrev kontrakten høsten 2020 og startet arbeidet i oktober samme høst. Gjennomslag for tunnelen kom 8. juni 2022.

Kontrakten for totalentreprenøren var i utgangspunktet på 517 millioner kroner før moms. Tvinneim berømmer byggher-

re for å være løsningsorientert i forbindelse med ekstraarbeidet som førte til økt tidsbruk og ekstra kostnader.

– De har sett problemene og begge parter har vært løsningsorientert. Vi er blitt enige om godtgjørelse for heftelser som ikke var forutsett i kontrakten. Samarbeidet med byggherre har vært veldig bra, sier han.

Tvinneim sier problemer med strømforsyningen var en utfordring entreprenøren ikke kunne forutse.



Tunnelportalen på Korsmyra med eksisterende fv 63 til høyre. Tunnelen fjerner 13 rasutsatte områder i dalføret vi ser midt i bildet, men blir trolig brukt i hovedsak om vinteren siden veien på utsiden er en turistrute.



Brakkeriggen er plassert ved inngangen til anleggsområdet på Indreeide, i krysset mellom eksisterende og ny fv 63.



Tunnelen er bygget med moderne sikkerhetsstandard. Her ser vi noen av systemene for brannsikring, varsling og rømning.

– Vi har drevet hele tunnelen på 4,9 kilometer med aggregat, det tror jeg ikke er gjort ofte.

#### Samarbeid også på Olden-Innvik

Ifølge Tvinnereim samarbeidet Kruse Smith og Volda Maskin på Fylkesveg 60 Olden - Innvik som stod klar i 2018 og som Byggeindustrien skrev om.

– Da var Volda Maskin en sentral og god underleverandør. Vi kjente hverandre og hadde sam-

arbeidet godt tidligere, det var bakgrunnen for arbeidsfellesskapet. I tillegg ga samarbeidet konkurransedyktig pris, sier Tvinnereim.

Logistikken i området er utfordrende. I Eidsdal på vei nordover fra Geiranger møter du også en fjord du må krysse med ferje over til Valldal der det er fastlandsforbindelse til Ålesund halvannen time unna.

– Mannskapene kom i hovedsak med fly til Ålesund og kjørte bil videre. Vi inngikk avtale med

Havila Hotell Geiranger om overnatting. På vinteren var det noen stengninger på veien til Geiranger som skapte utfordringer siden vi måtte splitte folk. De på Indreeide-siden kom seg ikke tilbake til Geiranger. Da skaffe vi annen overnatting på Valldal Fjordhotell og Blåtind. Det var noen utfordringer vi måtte løse underveis, men totalt sett er sluttresultatet blitt bra med en fin tunnel som gir sikkerhet for både fastboende og tilreisende, sier Tvinnereim.

Logistikken gjorde det også vanskelig å få inn de store mengdene ferdigbetong til prosjektet. Løsningen ble at Ølen Betong etablerte blandeverk på stedet.

AGTunnel har utført vann- og frostsikring, samt montering av tekniske bolter. De har montert cirka 90.000 kvadratmeter med vann- og frostsikring og 2.185 tekniske bolter som en forberedelse til elektroinstallasjon. Aventi har hatt totalunderentreprise på elektroarbeider.

# TOTALENTREPRENØR

FOR FV. 63 KORSMYRA-INDREEIDE



Følg oss på sosiale medier



[www.contur.no](http://www.contur.no)



**VOLDA MASKIN**

[www.voldamaskin.no](http://www.voldamaskin.no)