




Statens vegvesen



53.000 meter tunnel...

INFORMASJON

E39 Eiganestunnelen og rv. 13 Ryfast



Bjarte Auestad er arbeidende formann for T. Stangeland maskin og jobber nå med den nye avkjøringen på Motorveien. I bakgrunnen ser en forskalingen til den nye sykkelstamveien, som vil bli en firefeltsvei – for syklistene.

– Det må bli verre **for å bli bra**

Bjarte Auestad er arbeidende formann for T. Stangeland maskin og tror ikke Stavangers befolkning forstår hvor stor jobb de så vidt har startet.

– Vi startet jobben med den nye kontrakten for fem måneder siden, og har en stor jobb foran oss før vi er ferdige. Men jeg er overbevist om at alle brukerne av dette kjempeprosjektet kommer til å bli stolte og glade når vi er ferdige. Men det er nå en gang slik at noen ganger blir det verre før det blir bra, sier formannen. Han har merket lite til kritikken som kom etter at de måtte felle noen trær og var tvunget til å utføre andre inngrep i byens grøntområder.

– Når vi er ferdige skal det aller meste tilbakeføres til grøntområder. Det skjer mye på et slikt stort prosjekt som publikum ikke ser. Blant annet må vi flytte store deler av vann og avløps-systemet her ved Schankeholen, forteller han. Samtidig vil han gjøre bilister og andre trafikanter oppmerksomme på at trafikk-avviklingen på Motorveien vil bli en utfordring i anleggsfasen.

– I disse dager jobber vi med å lage den nye avkjøringen ved Schankeholen, og det vil dessverre føre til at det kan bli kødannelser på Motorveien. Det vil også bli nedsatt fartsgrenser i områdene. Dette er en tofelts avkjøring, som også skal bli en permanent avkjøring når hele anlegget står ferdig. Omkjøringen ved Madlaveien kan også i en overgang bli en utfordring, men vi tror og håper dette vil gå seg til, avslutter Auestad.

Ber om tålmodighet

Odd-Are Martinsen er kontrollingeniør med ansvar for oppfølging av tunnelarbeider i Eiganestunnelen. Han ber om at trafikanter og andre berørte viser tålmodighet i anleggsfasen.

Kontrakten på å bygge Eiganestunnelen er Norges største enkeltkontrakt, målt i penger. 2,8 milliarder kroner vil det koste å bygge den 3700 meter lange tunnelen. Tunnelen har to løp, med av og påkjørings ramper. Dette utgjør 11.000 meter inklusiv delen som går til Hundvåg tunnelen. Totalt for hele Ryfast skal hele 53.000 meter gå i tunnel. Det er halvveis fra Stavanger til Moi.

– Jeg forstår at folk er usikre. Prosjektet utsetter naboer og andre for støy og støv, og jeg forstår at folk som har anlegget helt inn til husveggen klager, men jeg er tror og håper at det er en tilvenning. Jeg vet av erfaring at støyen og støvet blir langt mindre etter hvert som vi kommer innover tunnelene, sier han. Under sprengning vil det bli satt ut rystelsesmålere på utvalgte hus langs tunneltraseen. Målerne vil følges tett av entreprenørene, for og unngå skader på husene som ligger i nærheten av sprengingene.

Martinsen har 20-års erfaring med tunnelprosjekter, og han var aldri i tvil da han søkte jobben som kontrollingeniør for prosjektet.

En jobb han tror neppe vil dukke opp igjen – Ryfast er et av Norges største veiprojekter.

– Jeg var med å lage de nye vanntunnelene for IVAR allerede tilbake i 1998, og jeg trives i Stavanger, forteller nordlendingen.

Sparskjermbildet på PC-en til Martinsen ser ut som en spaghetti-klump, men i virkeligheten er det en tegning av alle tunnelene som er under bygging. De går på kryss og tvers. Totalt for hele Ryfast skal det gå av et sted mellom 10.000 og 15.000 dynamittsalver.

Martinsen står sammen med Julian Rosenhauer som er en av mange tyskere som jobber for entreprenør Bielfinger. Tyskeren har erfaring fra store prosjekter i hele verden, og kom til Stavanger fra et kjempedamanlegg i Kina. – Jeg stolt over å få være med et av Norges største tunnelprosjekter, sier kontrollingeniøren. Han står i tunnelen som har kommet lengst, og som bilistene kan se fra Motorveien, men den 200 meter lange tunnelen vil aldri komme ut noe sted. Det er kun en avlastings tunnel for å få ut massen fra tunnelen til Hundvåg. Når det skjer vil lastebilene kjøre gjennom et vaskeanlegg, der dekkene blir vasket før de kjører videre ut på E39 i en rundkjøring som er under bygging. Massens endestasjon er Jåttåvågen.

– Jeg ber om tålmodighet fra alle som blir berørt av Ryfast, men jeg kan love at alle i Stavanger og omegn vil bli stolte når vi er ferdige. Og ikke minst – det vil bli en langt bedre trafikkavvikling for mange mennesker, sier Martinsen.



Foto: Øyvind Ellingsen

Kontrollingeniør Odd-Are Martinsen foran de to tunnelinnslagene for den nye Eiganestunnelen. Han ber om tålmodighet fra berørte naboer og øvrige trafikanter i anleggsperioden.



Illustrasjon: Multiconsult



Illustrasjon: Multiconsult

Sommeren 2014

Tunnelarbeider i Vålandsskogen og forsterkning av Byhaugtunnelen

Våren 2015

Byggestart for treplanskrysset i Madlaveien og miljøkulvert ved Mosvannet

Vår 2016

Pågående arbeid med tunnel, vei-bygging og vann- og frostsikring

Mai 2014

Prosjektoppstart E39 Eiganestunnelen

Høsten 2014

Oppstart gang-/sykkelundergang i Schancheholen

Høsten 2015

Gamlingen nedlegges

Vinter 2017

Ferdigsprengt tunnel



Ryfast og Eiganestunnelen:

- 53.000 meter med tunnel
- 5.000 meter med vei
- 5200 kvadratmeter med permanent støyskjerm
- 5000 kvadratmeter med midlertidige skjerm i byggeperioden for og skåne omgivelser i mest mulig grad
- Norges største enkeltkontrakt på et samferdselsprosjekt
- Budsjett – Eiganestunnelen 2,8 milliarder 2014-kroner, Ryfast 6,4 milliarder 2014-kroner
- Det bygges 10.000 kvadratmeter med støyyegg
- Det skal sprenges mellom 10.000 og 15.000 ladninger, som hver går fem meter inn i fjellet
- På de ulike kontraktene i hhv Eiganestunnelen og på Ryfast arbeider det nå ca. 700 ansatte fordelt på Bilfinger/Stangeland, Kruse/Risa, AF-gruppen og Marti Solbakk.

Miljøkulverten:

- 170 meter lang
- 35 meter bred
- Firefelts vei for både bilister og syklende
- 5.150 kubikk med betong støpt på byggeplassen
- 780 tonn armeringstål

Ny rundkjøring ved Madlaveien:

- Bygges i tre plan
- Sykkel og personundergang med tre løp, øst, vest og nord
- Det går med 14.900 kubikk med betong, som tilsvarer 1862 betongbiler
- Nederst i anlegget blir det av- og påkjøring til Eiganestunnelen

Våren 2017
Miljøkulverten er ferdig bygget

Vinter 2018
Tunnel klarlagt for tekniske installasjoner

2018
Reetablering av St. Svithun park og andre grøntområder

2019
Prosjektet ferdigstilles

Sommeren 2017
Veiarbeider i Schancheholen ferdigstilles

Sommeren 2018
Treplanskrysset i Madlaveien ferdigstilles

Høsten 2019
Tekniske installasjoner er montert og ferdigstestet

Glad når det er ferdig

Siv Wenche Dahle er en flittig bruker av Gamlingen, og hun velger å være positiv til Ryfast.

– Jeg bor på Hundvåg, og har hytte på Jelsa. Jeg vil få store fordeler når alt er ferdig. Vi slipper Tau-fergen når vi skal til hytta, men det kan bli en flaskehals på Hjelmeland, men jeg håper de setter inn flere ferger til Nesvik. Vi som bor på Hundvåg vil forhåpentlig slippe å kjøre i kø, mener Dahle, som også ser frem til at det skal bygges et nytt Gamlingen ved Mosvangen camping.

– Vi er blitt lovet et nytt badeanlegg, og jeg håper politikerne holder det de har lovet, sier Dahle. Hun har valgt å være positiv til alt som nå skjer i hennes hverdag.

– Jeg velger å være positiv og tror at det vil bli langt bedre for alle når alt står ferdig, men jeg forstår at de som nærmest anleggene ikke er særlig glad for det som de nå må gjennom, sier hun.



Siv Wenche Dahle er ofte på Gamlingen, og som Hundvåg-beboer og med hytte på Jelsa, er hun en av mange som vil få en bedre hverdag når Ryfast står ferdig i slutten av 2019.



Det bores og graves ved innslaget for Eiganestunnelen på Tasta – samtidig som bilstene fortsatt kan kjøre gjennom Byhaugtunnelen. Når alt står ferdig vil den nye Eiganestunnelen gå fra Tasta til Schankehølen, med av og påkjøring til Stavanger sentrum. Dette via to tunneler som kommer opp i dagen ved St. Svithun-parken. Det vil også bli av og påkjøring via to tunneler, som kommer ut i dagslys bak Gamlingen.



For å skjerme naboer og andre berørte vil det bli satt opp metervis med støvvegger ved alle anleggene. 5.200 kvadratmeter av totalt 10.000 kvadratmeter vil bli permanente.



Arbeidet med å bygge den nye sykkelstamveien er i full gang. Den vil på noen strekninger gå parallellt med motorveien.



Her kommer den nye Hundvågtunnelen og arbeidet med å sprengre seg frem til nødvendig høyde på tunnelinnslaget er i full gang.

Audun Kvingedal og Harry Espesete har over 30-års erfaring i anleggsbransjen og har også erfaring med at det blir støy fra naboer og andre når de jobber i byer. – Jeg synes det er et paradoks at folk klager på køer, og samtidig er negative til at vi bygger nye veier for å minske køene, sier Kvingedal.



Et prosjekt for framtiden

Fotomontasjen på midtsidene viser hvordan området blir etter vi er ferdig å bygge Eiganestunnelen, Ryfast og miljøkulverten over dagens motorvei. Da får Stavanger et nytt framtidsrettet transportsystem. Lokalveinettet avlastes for gjennomgangstrafikk med de gevinstene det gir for trafikksikkerhet og miljø. Og ikke minst er det da etablert et flott grønt-område der Vålandsskogen er bundet sammen med området rundt Mosvatnet. Det gleder vi oss til, og det er jeg sikker på dere som brukere også vil sette pris på.

Vi registrerer at det har vært en diskusjon i mediene om de nødvendige inngrep vi må ta, også støy og støv fra anleggsarbeidet har blitt omtalt. Det har vi forståelse for, og vi er ydmyke overfor den kritikken som har kommet. Samtidig som det er umulig å unngå slike konsekvenser når et så stort prosjekt skal gjennomføres. Vi skal imidlertid gjøre vårt beste for at inngrepene blir minst mulig, og at støy- og støvbelastningen blir innenfor det regelverket helsemyndighetene har satt.

For oss er trafikksikkerhet viktig, spesielt for gående og syklist. Anleggsarbeidet innebærer at vi ikke kommer utenom å måtte legge om noen av rutene og krysningpunktene for våre myke trafikanter. Det må nødvendigvis bli flere endringer i løpet av anleggsperioden. Vi jobber iherdig for å gjøre det på en best og smidig måte, men i noen tilfeller er det ikke til å unngå at det blir litt lengre å gå eller sykle for brukerne av sykkel og gangsti. Vi skal informere om dette så godt vi kan, men er avhengig av at foresatte og berørte skoler hjelper oss med å skape gode holdninger hos barn og unge. Slik at de bruker trygge krysningpunkter.

Vi er stolte av å bygge Norges største veiprojekt, og er overbevist om at innbyggerne i regionen får en bedre trafikkavvikling når vi er ferdige i 2019.

Gunnar Eiterjord

Prosjektleder for Eiganestunnelen og Ryfast

KONTAKT

Prosjekt E39 Eiganestunnelen rv. 13 Ryfast

Postadresse: Statens vegvesen Region vest, Askedalen 4,
6863 LEIKANGER

Besøksadresse: Tjodolvsgata 23, STAVANGER

E-post: ryfast@vegvesen.no

vegvesen.no/Vegprosjekter/e39eiganestunnelen

vegvesen.no/Vegprosjekter/ryfast

www.facebook.com/ryfast

