

E39 Sveгатjørn–Rådal

Veg- og tunnelbygging i Os kommune

MAI 2018

E39 SVEGATJØRN–RÅDAL • NÆRINFO NR. 9



Fv. 160 Ulvenvegen får god gang- og sykkelveg. Her er sluttarbeid ved undergangen i sørenden.

Innsjurt i Ulvenvegen

Anleggsarbeidet på nye fv. 160 Ulvenvegen går mot slutten i desse dagar. Tofeltsveg for biltrafikken og brei gang- og sykkelveg gir eit langt betre tilbod enn tilfellet var på gamlevegen, fram til denne stengde i november 2015. Det har vore ei meir omfattande oppgåve å byggje nye Ulvenvegen enn Statens vegvesen venta før bygginga tok til i 2015.

Høg mur

Tørrmuren nærast rundkøyringa ved Ulvenparken viste seg å bli både lengre og høgare enn planlagt. Med sine kring 1.700 kvadrat er dette eit byggverk som står fint i terrenget langs nye Ulvenvegen.

Den kalde vinteren har dessuten gitt ventetid på fullføring av dekkelegging, merking og rekkverksbygging på anlegget.

Mellombels E39-omlegging

Ulvenvegen vil bli opna for trafikk tysdag 15. mai kl. 14.00 ved ordførar Marie Bruarøy i Os. I juni vil trafikken på E39 bli lagt om nordre delen av nye Ulvenvegen pga arbeid på denne delen av E39. Dette trafikkmønsteret vil gjelde i kring eit halvt års tid.



Langs Ulvenvegen er det bygt ein natursteinsmur på 1.700 kvadratmeter.

Stenging

Når Ulvenvegen er opna for trafikk vil Statens vegvesen gå vidare på murarbeid langs den kommunale vegen Kolskogheiane. Når dette pågår vil det berre vere bussar og bilar i utrykking som kan køyre forbi anleggsområdet. Andre må i denne perioden køyre om Ulvenvegen og eventuelt Industrivegen.

På sporet av E39 i Endalausmarka

Etter to og eit halvt års anleggsarbeid kan du sjå meir og meir tydelege spor etter det som skal bli E39 gjennom Endalausmarka.

Firefeltstvegen er i løypa, men anleggs- trafikken går i sving og bakkar på sidene mellom Skogafjellstunnelen og Lyshorntunnelen, lengst nord i Endalausdalen.

Tre bruer

E39 går i retning sør-nord, medan den nye fylkesvegen går på tvers, retning aust-vest gjennom marka.

På tvers av E39-sporet krysser to slanke bruer over europavegen. Båe blei støypte i fjor. Brua for biltrafikken er 60 meter lang. Gang- og sykkelvegebrua strekker seg over E39 drøye 100 meter lenger sør. Denne brua er åtte meter lengre enn fylkesvegbrua.

Seinhaustes 2016 blei brua over fv. 161 Lyseklostervegen støypt. Denne har pilar i midten, med to sidespenn på 22 og 26 meters lengde.

Bruk av masse-overskot

Overskotsmasser frå prosjektet blir lagt

ut i eit eige massedeponi i Endalausmarka. Dette er eit område som etter kvart skal bli næringsområdet Lyseparken.

Stor aktivitet kring portalane til Skogafjellstunnelen i Endalausmarka.



E39-anlegget i Endalausmarka, retning sørover. På tvers gang- og sykkelvegebrua over europavegen.



Eige asfaltverk

Hovudentreprenør Veidekke har klart eit fletta nytt asfaltverk tett ved hundepensjonatet i Lyseklostervegen.

Dette skal forsyne det nye vegnettet i sørkontrakten på E39 Sveгатjörn-Rådal med asfalt, etterkvart som nyanlegget blir klart for dekkelegging.

Det er Veidekke Industri som eig verket. Dei vil og rekne pris på andre asfalt-opdrag - utanom E39-prosjektet.



Framleis farts- humpar

På E39 forbi Kolskogen har det i periodar vore anleggsarbeid tett inntil vegen – på nordsida av europavegen.

Det vil etterkvart også bli arbeid på motsett side av E39 på strekninga, på Kuventræ-sida. Difor må nok trafikantane finne seg i at fartshumpane og

nedsett fartsgrense gjennom anleggsområdet vil bli oppretthalden vidare gjennom byggeperioden for E39 Sveгатjörn-Rådal.

Vi oppmodar bilførarane til å vise respekt for fartsgrensa.

Mykje jobb med tunnel-innreiing

Tunnelarbeidet på E39 Svegatjørn–Rådal vil no i aukande grad skje i form av ulike stadier med innreiing.

Sprengning av Lyshorn-tunnelen vil pågå resten av 2018, og truleg også i første del av 2019. Midtvegs i april var 76 prosent av tunnelen ferdig sprengt.

Entreprenøren sprenger fjell og grøfter parallelt. Seinare må vegbanen i tunnelen skiftast ut – og byggjast opp på nytt med kvalitetsmassar.

I grøftene skal det leggjast leidningar for drens, spillvass og vassleidningar.

Hindre lekkasjar

Tunnelen blir kledd med vegg-element og membran i hendet – for å sikre tunnelen mot innlekkasjar frå fjellet.

Det er og tverrslag mellom tunnellopa, som vil ha ein viktig rolle for den ferdige tunnelen, med rømming over i motsett tunnel-løp ved hendingar i den trafikkerte tunnelen. Det blir også bygt tekniske bygg og skap i tunnelen.

Det er lagt ned nye vassleidningar som sikrar Os kommune reserve-vassforsyning frå Bergen kommune, og det same motsett veg.

Eit omfattande nettverk av kummar skal på plass i tunnelane. Det same gjeld eit stort nett av trekkerøyr.

Den lengste tunnelen

Tunnelane skal sikrast med bolting, armering og spøytebetong. Bolting for innfesting av vegg-element må også på plass. I taket over elementa blir det montert gjennomgåande vass- og frostsikrings-kvelv. Her blir det membran-duk og kabelbru.

Når den grunnleggjande innreiinga er på plass i tunnelane, er det elektro-

entreprenøren sin tur. Første etappe for desse fagfolka vil bli montasje i den 1.445 meter lange Skogafjellstunnelen, som er den første tunnelen som får ferdig innreiinga. I åra som kjem blir det og elektromontasje i dei andre tunnelane i prosjektet.

Men for den 9,2 km lange Lyshorn-tunnelen må det først bli hol i baa løpa, før innreiingsarbeidet kan fullførast også her. Deretter er det klart for ein omfattande elektro-montasje i det som blir den lengste tunnelen på bergenshalvøya.



Montering av vegg-element i Skogafjellstunnelen.

Spørsmål om prosjektet?

Ring 469 15 177 – eller e-post til e39svegradal@vegvesen.no

For mer info:

www.vegvesen.no/Vegprosjekter/e39sveगतjornradal
www.facebook.com/SveगतjornRaadal