



Foto: Jan-Helge Einan/Statens vegvesen.

E6 Trøndelag grense - Lille Majavatn

14 år etter at Johs J. Syltern ferdigstilte det første prosjektet ved E6 Helgeland, kunne samme entreprenør overlevere den nest siste brikken i Statens vegvesens 11,4 milliarders prosjekt.

Ådne Homleid
ah@bygg.no

I midten av oktober kunne Statens vegvesen åpne ti kilometer ny E6 mellom Trøndelag grense og Lille Majavatn. I praksis har prosjektet bestått av to strekninger, Trøndelag grense-Majahaugen og Flyum-Lille Majavatn, på hver sin side av parsellen Johs J. Syltern ferdigstilte for 14 år siden.

– Ringen er på mange måter sluttet, sier Bård Nyland, som kom inn som prosjektleder for E6 Helgeland i 2010. Samme året ferdigstilte Johs J. Syltern E6 Majahaugen – Flyum, som det første prosjektet i utbyggingen av 157 kilometer E6 på strekningen Trøndelag grense til Saltfjellet i Nordland.

«Rett-frem prosjekt»

Det er cirka to år siden Statens vegvesen og Johs J. Syltern signerte totalentreprisekontrakten til en verdi av 370 millioner kroner inklusive merverdiavgift.

– Enkelt forklart har byggingen bestått av en masseforflyttingsjobb og to mindre brukonstruksjoner. De to veistrekningene er i stor grad bygget langs eksisterende E6-trase, opplyser Nyland.

Han beskriver prosjektet som et «rett-frem prosjekt» uten de største utfordringene.

– Det er heller ikke mange naboer vi har måttet forholde oss til i dette prosjektet, men vi er derimot midt i et reinbeitedistrikt. Vi lagde derfor en sekundærsamlingsplass for reinen, som har gjort at vi har kunnet

jobbe uforstyrret av reindriften og reindriften kunne drive uforstyrret av oss, forteller Nyland.

Godt samarbeid

Vegvesenets prosjektleder er godt fornøyd med både veianlegget og

Fakta

Sted: Grane kommune i Nordland

Prosjekttype: Rundt 10 kilometer ny E6 fordelt på strekningene Trøndelag grense-Majahaugen og Flyum-Lille Majavatn
Totalentreprise inkl. mva: 370 millioner kroner (2022)

Byggherre: Statens vegvesen

Totalentreprenør: Johs J. Syltern

Rådgiver: AFRY

Underentreprenører og leverandører: Asfalt: Peab Asfalt

I Bergsprenging: Koren Sprengningsservice I Konstruksjoner:

Mesta I Betongvarer: Midt-Norsk Betong Mosjøen I VMT: Br. Dahl I Riving konstruksjoner: SG Entreprenør I Fjellsikring: Nordisk Fjellsikring I Sikringsgjerder: Garda I Rekkverk: Arvid Gjerde I Elektro: Haaland Elektro I Automasjon: Swarco

E6 TRØNDELAG GRENSE - LILLE MAJAVATN



Det var Tom Kalsås, statssekretær i Samferdselsdepartementet (Ap), som fikk gleden av å klippe snora under åpningen av den nye E6-strekningen. Foto: Knut Haarvik/Statens vegvesen



Åpningen fant sted ved landemerket som både går under navnet Nordlandsporten og Porten til Nord-Norge. Foto: Jan-Helge Einan/Statens vegvesen

samarbeidet og dialogen byggherren har hatt med Johs J. Syltern.

– Jeg føler at gjengen fra Syltern og Statens vegvesens organisasjon har snakket samme språk. Det er en veldig flink entreprenør med gode fagfolk, og de har hatt med AFRY som prosjekterende, som vi også har hatt et godt samarbeid med, sier Nyland.

- Intensiv prosjektperiode

Prosjektleder Frank Syltern i Johs J. Syltern er også fornøyd med prosjektet.

– Jeg synes vi fikk til et godt samarbeid med byggherren i et prosjekt med en ganske intensiv prosjektperiode med korte sesonger. Vi ble ferdig med veien som planlagt og er fornøyd, sier han.

Syltern støtter Bård Nyland i at det har vært et prosjekt uten de store tekniske utfordringene.

– Det har vært et ganske kurant prosjekt som er bygget i uberørt terreng, men den nye veien går i nærheten av jernbanen, med alle hensyn det innebærer, sier han, og legger til at de i prosjektet har

revet to bruer over jernbanen og bygget opp igjen en ny.

Langt under styringsrammen

Statens vegvesen må også si seg godt fornøyd med økonomien i prosjektet. Byggherrens styringsramme er på 676 millioner 2024-kroner, men ifølge Nyland ligger de an til å levere en E6-strekning som ligger 100 millioner kroner under styringsrammen. Han kommer med følgende forklaring på hvordan det er mulig.

– Kostnadsoverslagene var ba-

sert på kjente prosjekter i nærområdet. Vi har brukt avklaringsmøter og forhandlinger til å komme frem til de beste løsningene, og det har gjort at ting har blitt rimeligere. I tillegg ble det laget et ganske godt grunnlag med lite tillegg og endringer, forteller Nyland.

Åtte ulike hoved-entreprenører

Med ny E6 mellom Trøndelag grense og Lille Majavatn på plass, er det kun én delstrekning som gjenstår ved gigantprosjektet E6



Den nye veien er i stor grad bygget langs eksisterende E6-trase.

Foto: Jan-Helge Einan/Statens vegvesen



I praksis har prosjektet bestått av to strekninger, Trøndelag grense-Majahaugen og Flyum-Lille Majavatn, på hver sin side av parsellen Johs J. Syltern ferdigstilte for 14 år siden.
Foto: Jan-Helge Einan/Statens vegvesen

Helgeland. Neste høst skal LNS være ferdig med ti kilometer ny vei mellom Svenningelv og Lien. Da har Statens vegvesen siden 2009 bygd 157 kilometer ny E6 fra Trøndelag grense i sør til Saltfjellet i nord. Utbyggingen er fordelt på 18 delstrekninger der 130 kilometer har fått 90-sone. Statens totale kostnad er beregnet til 11,4 milliarder 2024-kroner.

E6-utbyggingen har involvert åtte ulike hovedentreprenører fordelt på ni kontrakter:

- E6 Majahaugen - Flyum (5 kilometer) - Johs J. Syltern - åpnet i 2010
- E6 Dunderlandsdalen (5 kilometer) - M3 Anlegg - åpnet i 2011
- E6 Brenna - Kapskarmo (5 kilometer) - Brødrene Brøndbo - åpnet i 2013
- E6 Helgeland nord (62 kilometer) - Hæhre Entreprenør - åpnet i 2019
- E6 Kapskarmo - Svenningelv (12 kilometer) - Bertelsen & Garpestad - åpnet i 2019
- E6 Helgeland sør (48 kilometer) - Skanska Norge - åpnet i 2020
- E6 Trøndelag grense - Lille Majavatn (10 kilometer) - Johs J. Syltern - åpnet i 2024
- E6 Svenningelv - Lien (10 kilometer) - LNS - åpner i 2025

Vegutviklingskontrakt

I 2010 fikk E6 Helgeland oppgaven med å utvikle en ny gjennomføringsmodell som skulle tas i bruk i prosjektet. Nyland og co tok utgangspunkt i OPS-prosjektene og erfaringene fra disse, og utviklet den såkalte vegutviklingskontrakten hvor entreprenør fikk ansvaret for både prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av veianleggene.

– Oppgaven var å prøve noe som var helt nytt. I dag bygger både Statens vegvesens og Nye Veiers gjennomføringsmodeller på det vi utviklet og har testet ut ved E6 Helgeland, sier Nyland.

– God dialog fra starten
– Hva mener du kjennetegner måten dere har opphand-

- God dialog fra starten

– Hva mener du kjennetegner måten dere har opphand-

SYLTERN

TOTALENTREPRENØR



Johs J. Syltern har bygget ti kilometer ny E6 mellom Trøndelag grense og Lille Majavatn.

Foto: Jan-Helge Einan/Statens vegvesen



Bård Nyland har vært prosjektleder for E6 Helgeland siden 2010.



Prosjektleder Frank Syltern i Johs J. Syltern.

Foto: Johs J. Syltern

let entreprenørene ved E6 Helgeland-prosjektet?

— Jeg mener vi klarte å utvikle en modell som skaper god dialog fra starten, og som vektlegger kunnskap om prosjektet som gir en fin risikobalanse når entreprenør skal gi pris. I tillegg er det en modell der både byggherre, totalentreprenør, prosjekterende og drift- og vedlikehold hele veien utnytter hverandres kompetanse til å skape gode og fremtidsrette veiprojekter, sier Nyland.

— Opp gjennom årene har vi utviklet modellen i flere runder, men hele veien har vi brukt tildelingskriterier for å honorere det som ga

merverdi i prosjektene. Derfor er det ikke nødvendigvis entreprenøren med laveste pris som har vunnet kontraktene ved E6 Helgeland, tilføyer prosjektlederen.

— Alt er funksjonelt og driftsvennlig

— Hva hadde E6 Helgeland vært uten fokuset på nytenkning rundt planlegging, bygging og drift og vedlikehold av veistrekningene?

— En av fordelene var at vi fikk mulighet til å bygge veien med færre grensesnitt. Det mener vi har gitt en raskere utbygging. Jeg tror heller ikke vi hadde fått like mye E6 for pengene hvis prosjek-

tet hadde blitt delt i kortere strekninger og mindre kontrakter uten tidliginvolvering av entreprenørene. Jeg vil også trekke frem at vi har lyktes med å få til industrialisert veibygging og enklere vedlikehold, gjennom å bygge like og standardiserte konstruksjoner. Ved E6 Helgeland er det ingen signalkonstruksjoner. Alt er funksjonelt og driftsvennlig, sier Nyland.

Har unngått rettsvister

Vegvesenets prosjektleder er også meget fornøyd med at de i E6 Helgeland-prosjektet har klart å unngå tvistesaker som har havnet i retten.

— Vi måtte i retten i forbindelse med den mye omtalte konvolutt-saken, men den saken handlet om innlevering av tilbud. Det har selvsagt vært mange diskusjoner og uenigheter underveis, men vi har klart å komme i mål og har unngått rettsalen. En av årsakene til det tror jeg er at vi under store deler av prosjektet har vært samlokalisert med entreprenørene. Det er mye som kan løses ved å sette seg ned med en kopp kaffe, sier Nyland.