

TA SJANSEN:
– Dette er et prosjekt det skal være moro å løse, sier byggeleder Anders Beitnes (t.h.). Kasper Nordmelan er innleid for å hjelpe Vegvesenet med implementeringen av den nye anskaffelsesprosedyren.



Vegvesenet tester ny anskaffelsesprosedyre:

– Hardt å overbevise entreprenørene

For første gang skal Statens vegvesen prøve anskaffelsesprosedyren konkurransepreget dialog. Den er så ukjent for entreprenørene at Vegvesenet må forklare hvordan det fungerer.

TEKST OG FOTO MONA STRANDE
mona.strande@tu.no

Nå blir konkurransepreget dialog brukt på 600 meter av E6 i Trondheim. Det finnes få referanser i EØS-området.

– Vi må forklare bransjen at dette ikke er en ny måte for byggherren å lure seg unna ansvar på, men en åpning næringen selv har spurt etter. Her får de utvikle løsningsforslag for et prosjekt som er veldig komplisert, sier Anders Beitnes. Han er prosjektdirektør i Sintef Byggforsk og byggeleder for dagsone vest på parsell Trondheim, som er en del av prosjektet E6 Trondheim–Stjørdal.

Strekningen er bare 600 meter lang, men en enorm utfordring. Det gjør den perfekt som pilotprosjekt for denne anskaffelsesprosedyren.

– Det skal være et særlig komplekst prosjekt hvor oppdragsgiver ikke klarer objektivt å presisere tekniske villkår, rettslige eller finansielle forhold før prosedyren kan brukes. Her blir det konkurranse på mer enn pris: Vi strekker ut en hånd til bransjen for å få hjelp til å finne den beste løsningen, sier sivilingeniør Kasper Nordmelan, som er innleid av Vegvesenet for å hjelpe med implementeringen av den nye anskaffelsesprosedyren.

Kvikkleire og bebyggelse

Det er en løsmassetunnel på Møllenberg som skal prosjekteres. Den skal gå gjennom 120 meter kvikkleire, i en antatt meget dyp byggegropp som ender under havnivå før den når fast fjell 20 meter under bakken. Tunnelen skal gå langs en svært trafikkert vei, med bebyggelse tett inntil og over.

– I utgangspunktet er kvikkleiren ganske svak, men den har en fasthet som bløt leire før den er omrørt (Su 30–50), og etter at den er omrørt, har den fasthet som motorolje (0,5 kPa). Det blir ekstra utfordrende siden vi i tillegg må sprengte når vi kommer inn til fjellet, sier Beitnes.

Hus i «deponi»

Derfor håper de noen kloke hoder hos entreprenørene kan gi dem suksessoppskriften.

– Ett av formålene med konkurransen er å se om noen klarer å finne en løsning hvor vi slipper åpen byggegropp, sier Beitnes.

– De som kommer med forslag som berører befolkningen minst mulig, vil rykke fremover i køen. Det ideelle hadde vært om ingen måtte flytte, legger Nordmelan til.

Vegvesenet har så langt ikke sett noen løsning som gjør at beboerne i 70 til 80 boenheter slipper å flytte i den tre år lange byggeperioden. Planen er å flytte husene til et «deponi» hvor de lagres til tunnelen er ferdig. Derfor har mange solgt husene sine, mens andre venter på å bli innløst. Innen februar 2010 skal alle husene være tomme. •



PLANEN: Prosjektledelsen håper noen skal finne en løsning som gjør at husene på Møllenberg (markert i blått) ikke må flyttes.

ILLUSTRASJON: STATENS VEGVESEN

E6 TRONDHEIM–STJØRDAL

- Planen for hele E6 Trondheim–Stjørdal er ventet lagt frem for Stortinget i en bompengeproposisjon 12. desember
- Så starter prekvalifiseringen. Her holder det med en grov skisse. Geoteknisk kompetanse og injeksjonserfaring kreves.
- I månedsskiftet januar/februar inviteres de som er prekvalifisert til å delta i dialogfasen, hvor de blir bedt om å levere skisseprosjekt, grove risikoanalyser og løsningsforslag for tekniske utfordringer. Entreprenører som er med i hele dialogfasen får 250 000 kroner i vederlag.
- Når dialogen er ferdig, inviteres deltagerne til å delta i tilbudskonkurransen.

Les mer på
www.tu.no/bygg



STORE SUMMER:
– Noen bør se muligheten til å ta på seg begge de store entreprisene. Med både løsmassetunnelen i dagsone vest og fjelltunnelen med dagsone øst kommer de da opp i 1,5 milliarder, sier prosjektleder for E6 Trondheim–Stjørdal, Harald Inge Johnsen.