
Saksnr: 2020/77154-130
Saksbehandlar Eli Marita Vik Næss
Dato: 27.08.2021

Til: Fylkeseldrerådet

Frå: Avdelingsdirektør infrastruktur og veg

Drift og vedlikehald av vegar - orientering

På bakgrunn i sak i fylkeseldrerådet 02.03.2021, sak PS 11/21 så vil vi orientere om aktuelle tema som eldrerådet foreslår innanfor drifts- og vedlikehaldsområdet.

I følgje saksframstillinga er aktuelle tema mellom anna brøyte- og saltingshøva, og anbodspolitik.

Generelt

Fylkeskommunane tok over administrasjonsansvaret for fylkesvegane frå 1. januar 2020. Tidlegare var det Statens vegvesen som administrerte både riks- og fylkesvegane.

Vestland fylkeskommune har ansvaret for å drifte og vedlikehalde ca. 5500 km fylkesvegar. Vi konkurransenutset drift og vedlikehaldsoppgåver og følgjer opp arbeidet som entreprenørar gjer.

Vi har eit beredskapsansvar med vaktordning, der vi vurderer og set i gang tiltak som å stenge vegar, eller å rydde og opne vegar som er stengde grunna uvér, skred eller flaum.

Driftsoppgåver er vinterdrift, inspeksjon og reingjering av bruer/kaier, drift av drencsystem, grøntanlegg, murar, støyskjermar, kantstein, gjerder, rekkverk, skilt, ljøs og anna vegutstyr. Vedlikehaldsoppgåver er tinging og oppfølging av dekkelegging, bru- og kaivedlikehald og tunneloppgradering, og vedlikehald av vegutstyr.

Det er eit mål å syte for best mogleg og trygg framkomst på fylkesvegane. For å nå dette er det viktig med eit godt samspel mellom vedlikehald, drift og beredskap.

Standard som er lagt til grunn

I driftskontraktane som blir inngått mellom Vestland fylkeskommune som byggherre og entreprenør, blir det lagt til grunn ein standard som går fram av [Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehald av riksveger](#). Dette er same standard som vart lagt til grunn då Statens vegvesen lyste ut driftskontraktar på vegne av fylkeskommunane, og som ligg til grunn for gjeldande kontraktar i Vestland. Operativ standard vert bestemt ut frå kor viktig vegen er, trafikk, klima og miljø.

Driftskontraktar

Fylkesvegane i Vestland blir pr. i dag drifta gjennom 11 driftskontraktar. Desse har som regel ei varigheit på 5-8 år.

Krav til driftsstandard ligg til grunn for entreprenørane sitt tilbod. Vi følgjer opp at arbeidet vert utført i samsvar med kontrakt gjennom rapportering frå entreprenøren og gjennom stikkontrollar på veg.

Det er eigne kontraktar innan drift- og vedlikehald knytt til elektro, bru og kai.

Eventuelle avvik vert handsama og regulert i samsvar med kontrakt.

Vinterdrift

Krav til vinterdrift går fram av Håndbok R610 Standard for drift og vedlikehald av riksvegar, kap. 9.

Det er definert fem ulike vinterdriftsklassar, A til E. Dei mest trafikkerte vegane er dei som blir brøytt og strødde hyppigast. Desse finn vi i klasse A og B. Dei mindre trafikkerte vegane har vinterdriftsklasse D og E. Vinterklasse C vert nytta der vi har overgangsperiodar i løpet av vinteren og ikkje har stabilt vinterklima.

Val av vinterdriftsklasse vert gjort ut frå trafikkvolum. I tillegg til trafikkvolum skal det takast omsyn til vegkategori (nasjon/regional transportrute eller annan trafikkroute), trafikksamansetning (lette/tunge køyretøy/syklande/fotgjengarar), kollektivtrafikk, geometrisk standard (vegbreidde, horisontal og vertikalkurvatur), typografi, klima, vértilhøve, ulukkesnivå, rushtidsproblematikk, næringstrafikk, turisttrafikk og miljøforhold.

Naturleg samanhengande transportruter skal driftast etter same vinterdriftsklasse for å unngå sprang i standard.

Gang- og sykkelvegar er delt inn i to vinterklassar; bymessige strøk med høg gang- og sykkeltrafikk, og andre ferdselsareal for gåande og syklande.

Brøytemannskapa baserer sitt arbeid på vérprognosar, og når desse slår feil kan det ta lengre tid før brøytinga kjem i gang. I enkelte høve kan entreprenørane ha vanskar med å gjennomføre arbeidet slik at ønskja standard vert oppretthalden. Dette kan vere når det er kraftig og langvarig snøfall eller plutslege endringar i vértilhøva.

For å halde vegane i klasse A og B bare for snø og is vert det brukt salt. Vi nyttar salt for klasse C når vegen er bar og det er fare for mindre snøfall/frost som kan gje ising. For D og E vert det nytta sand for å unngå glatte vegar.

Andre driftsoppåver

Kosting av fortau og sykkelstiar

Entreprenørane nyttar store feiebililar med spesialutstyr for å koste vegbana fri for støv, salt og sand. Skylljevatn vert handsama som spesialavfall og slamavfall skal leverast på godkjent deponi. Dette vert gjennomført i hovudsak om våren for å rydde etter vinterdrifta. Feiinga reduserer miljøverknaden av vinterdrifta, og forlenger levetida til grøfter og stikkrenner.

Kantslått

Dei fleste vegkantane vert klypt to gonger i sesongen; første gang i mai-juni og andre gang i august-september. Vegkantar med stort botanisk artsmangfald blir kartlagt, og bruken av plantevernmidlar er redusert drastisk dei siste åra.

Kantslått er eit viktig trafikksikkerheitstiltak for å oppretthalde siktsonene.

Klypping av vegkantar tidleg i juni er ikkje optimalt for humler og andre insekt, men det er viktigare å hindre at skadelege planter vert spreidd i juni, når insekta har matfat mange andre stader, enn at vi har blomstrande vegkantar. Da beheld vi meir artsmangfald også i framtida.

For å oppretthalde sikkerheita så lenge kantslåttan pågår, er det viktig å vise omsyn og halde avstand. Gjenstandar, stein og søppel som er gøymt i graset kan fyke ut frå klypparane.

Vedlikehold av veg og vegobjekt

Vedlikehold betyr innsats og aktiviteter som ivaretar den fysiske infrastrukturen i et lengre perspektiv, slik som å oppretthalde standarden på vegdekke, grøfter og vegutstyr i tråd med fastsette kvalitetskrav.

Vedlikehold omfattar vegbane og sideområde, bruer og kaiar, tunnelar og tunnelutstyr, vegutstyr (skilt, veglys, støyskjermer, leskur, rekkverk osv.) og sideanlegg (toalett, bord og benkar). Krav til standar går fram av Håndbok R610 Drift og vedlikehold.