



Statens vegvesen

Notat

Til: Hordaland fylkeskommune – Samferdselsavdelinga
Fra: Statens vegvesen – Vegavdeling Hordaland
Kopi til: Grethe Vikane og Håvard Mørch Hunskaar

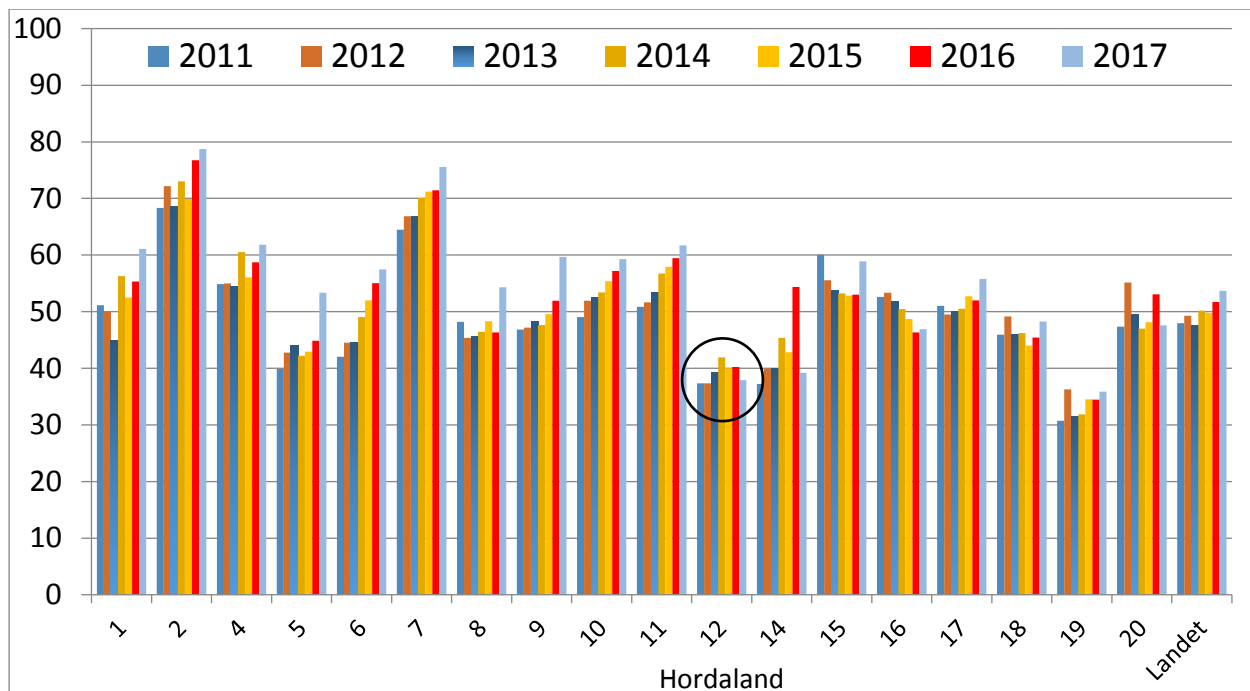
Saksbehandler/telefon:
Harald Midtun / tlf 91749247
Vår dato: 27.02.2018
Vår referanse:

Mulige konsekvenser av lave bevilgninger til dekke på fylkesvegene

Underfinansiering av dekkevedlikeholdet har over tid gradvis medført et betydelig etterslep på dekketilstanden. Statistikken sammenligner alle fylker i landet med andel % av vegnettet som har tilfredsstillende standard. Den viser at Hordaland ligger betydelig etter og at kun Troms (19) har dårligere standard. Hos dem er trenden at andel med tilfredsstillende standard er stigende. Måleparameterne i statistikken er kombinasjon av spor og jevnhetsmålingene og er utarbeidet av Vegdirektoratet.

Nabofylkene våre er 11 Rogaland og 14 Sogn og Fjordane

Fylkesveger fylker (% tilfredsstillende)



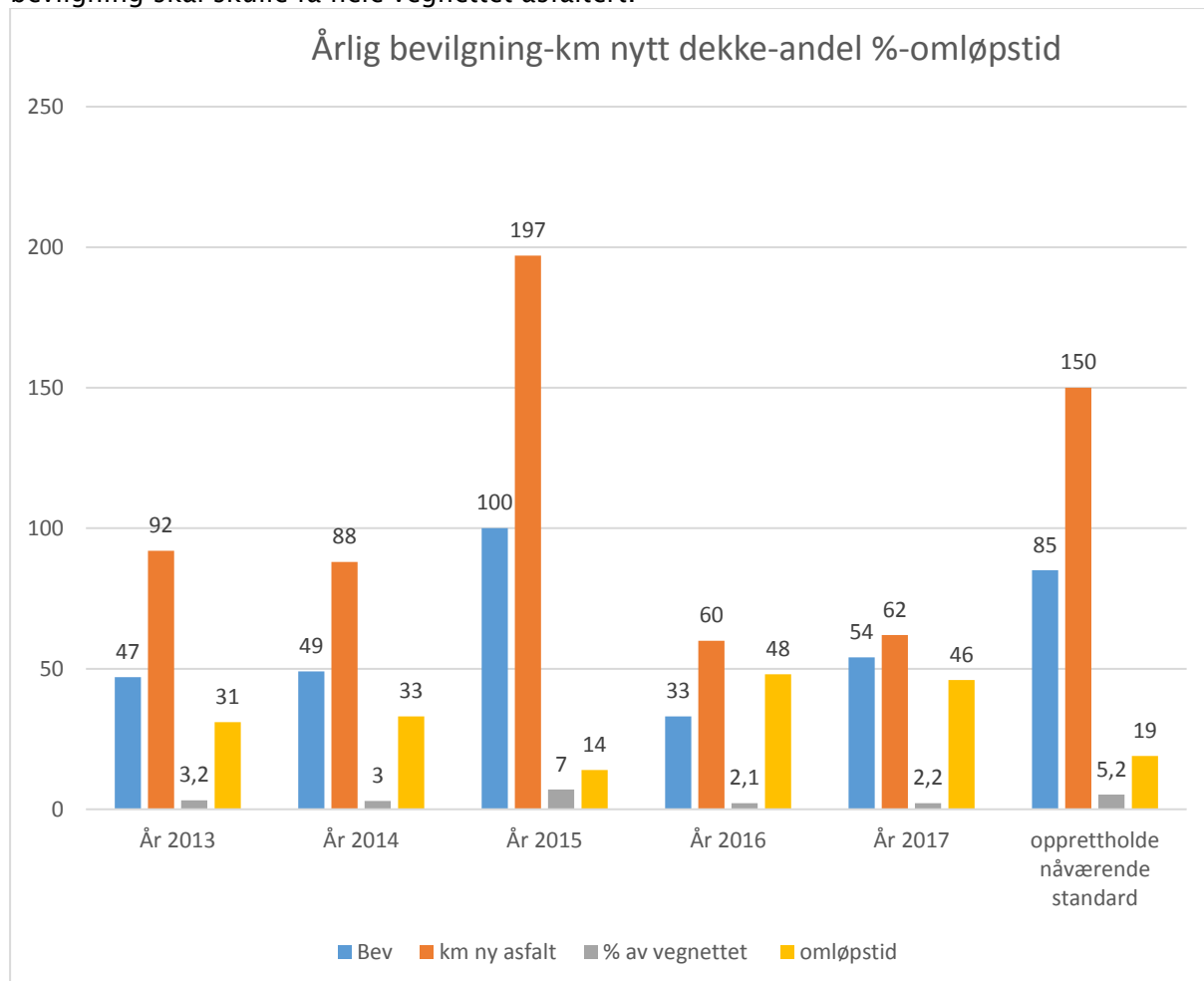
Konsekvenser av lave årlige bevilgninger til dekkevedlikehold:

- Begrenser mulighetene til et systematisk, målrettet og tilstandsstyrt dekkevedlikehold som omfatter alle ådt klasser
- Begrenser også mulighetene til systematisk forarbeid (drenering, murer etc) samt å ha en plan og strategi på forsterkning
- Dekketiltakene på lavtrafikk veger vil bære preg av kortsiktige vilkårlige tiltak for noenlunde å opprettholde tilfredsstillende framkommelighet
- Øke omfang av planfresing som enkeltstående tiltak på veger der dette er mulig. Dette har en del ulemper særlig for syklistene og motorsyklistene. Tiltaket er rimelig og en kan ta ut mer levetid av vegdekkene. Det negative er at en skyver problemene foran seg om en ikke legger med en plan for når dekkelegging skal skje. Det vil i noen grad også kunne redusere bæreevnen og øke faren for slaghull.
- Mer bruk av flatlapping og korte parseller som egentlig er det minst lønnsomme tiltaket vi har. Det medfører også store standardsprang over korte strekninger. Denne metoden er i tillegg svært kostbart både på kort og lang sikt. Flatlapping er nødtiltak og her skyver en også problemene foran seg
- Prioriteringer som medfører at veger ådt <500 blir nedprioritert til fordel for veger med høyere ådt og høyt fartsnivå uten at vi klarer opprettholde standarden selv på det vegnettet.
- Sporutviklingen og spordybde er hovedutfordringen på veger med høy ådt og er første prioritet (primære fylkesvegnettet).
- Ut fra framkommelighets- og trafikksikkerhets hensyn, og som ytterste konsekvens vurderer, å skilte strekninger med lav ådt og dårlig dekke med fareskilt «ujevn veg».
- Redusere tillatt aksellast på veger som står i fare for å bryte sammen
- Redusert dekkevedlikehold vil negativt påvirke kvaliteten på vintervedlikeholdet. Særlig brøyting av veger med dype spor, men også brøyting av veger med ujevnt dekke vil bli problematisk.
- Økt omløpstid
- Økte lappekostnader i driftskontraktene og mer fokus på lapping
- Økt mediefokus og omfang av trafikantklager og mulige erstatningssøksmål

Årlige bevilgninger – km ny asfalt – andel av vegnettet med ny asfalt % – omløpstid

Statistikken viser sammenheng mellom bevilgninger andel veg med ny asfalt og hvilke konsekvenser det har å si for omløpstid

Omløpstid sier noe om hvor lang levetid et vegdekke må ha om en med en gitt årlig bevilgning skal skulle få hele vegnettet asfaltert.



Omløpstiden er nå 46–48 år, det er svært ugunstig og medfører at etterslepet øker ytterligere. Vi mener at en omløpstid på mellom 17–19 år vil være et fornuftig og levelig nivå, men for å komme dit trengs det en ekstra økonomisk innsats over noen år. Grovt regnet trengs det ca 800 mill + for å fjerne etterslepet på dekker. Med normal årlig bevilgning på 85–90 mill vil en kunne opprettholde dagens standard.

Statistikken viser også at det er en viss grad av uforutsigbarhet bevilgningene. Dette medfører at vi må hele tiden må vurdere og i noen grad også endre strategier underveis.

I Sogn og Fjordane ble det til sammenligning bevilget 104 mill i fjor og de har 97 mill i år. Vegnettet deres er ca 500 km kortere enn i Hordaland

Tilsvarende tall for Rogaland er hhv 110 og 112 mill i tillegg har de en egen samlet post til forsterkning på 12 mill over to år. Deres vegnett er ca 600 km kortere enn vårt.

2018:

Dekkeprogrammet for fv består i år av 3 kontrakter som ble utlyst 16.februar med innlevering 20.mars. Det er til sammen utlyst ca 43 000 tonn og kontraktene er hhv på 12 000 tonn, 14 000 tonn og 17 000 tonn. Vi har lyst ut en størrelsesorden som er basert på en tildeling på ca 51 mill kroner, men har tatt forbehold slik at strekninger kan utgå dersom endelig bevilgning blir lavere enn det. Hvilke veger som er aktuelle strykkandidater ved 39, 2 mill er vist med rød skrift i vedlagte dekkeprogram. Vi kan med dette forbeholdet stryke veger uten at det medfører noen form av økonomisk kompensasjon til entreprenørene.

Det er tre aktuell aktører lokalt og som har asfaltfabrikker i Hordaland. Det er NCC Industry AS, Lemminkainen Norge AS og FM Asfalt, i tillegg har Veidekke Industri AS, som ikke har produksjonsanlegg i Hordaland, men har i Rogaland og i Sogn og Fjordane, vist interesse for å gi pris på kontraktene. De har gitt inn pris ved tidligere konkurranser uten å vinne. Tildelingskriteriet er utelukkende laveste pris.

Det vil bli utarbeidet et oversiktskart over dekkeparsellene før kontraktene starter, nøyaktig når det kartet vil vært klart er usikkert, men trolig en gang i løpet av mars.

Mvh

Harald Midtun

Prosjektleder asfalt og vegmerking

Vegseksjonen Bergensområdet