

## Mesta fikk Kragerøjobb

Mesta er innstilt til jobben som utbygger av vel to km ny Rv 38 mellom Kragerø-tunnelen og Kalstadsletta. I konkurranse med seks andre entreprenører hadde de det beste og rimeligste tilbudet. Byggestart blir i april, og vegen åpnes neste høst. Vegen har en samlet prislapp på snau 100 millioner kroner.

## Mesta lågast på Velure

BERGEN: Mesta har lågaste anbod på bygging av eit 300 meter langt rasoverbygg på rv 550 forbi Velure i Hardanger.

Mesta tek på seg å byggja for 25,3 millionar kroner. Byggservice i Kvinnherad ligg på 32 millionar kroner, medan Selmer Skanska har eit anbod på kring 35 millionar kroner.

Alle tre har vald betong-løysing, men hadde og høve til å gi pris på ei løysing med stålør mot snøskreda, slik dei m.a. har gjort i Troms nyleg. - Betongoverbygg gir ei betre teknisk løysing, seier byggeleiar Rolf Harkestad til Vegen og vi.

## Hallingmøte om vegsalting

Salting av vinterveger setter mange sinn i kok. Blant annet i Hallingdal. Derfor arrangerer Statens vegvesen et åpent møte om dette på Pers Hotell på Gol torsdag 20. mars. Folk fra Jordforsk, SINTEF og Øvre Buskerud distrikt vil orientere om bruken av vegsalting som middel i vintervedlikeholdet og trafikksikkerhet på våre veger.

## Seminar om alternativer

NVF utvalg 34 inviterer til nordisk seminar om alternative materialer og forsterkningsmetoder 20. - 21. mars i København. Seminaret bør være av spesiell interesse for alle som er opptatt av alternative materialer og gjenbruk.

## Rv 4 til høring

Statens vegvesens konsekvensutredning for ny riksveg 4 mellom Roa i Lunner kommune og Jaren i Gran kommune er nå ute til offentlig høring. Høringsfristen er satt til 30. april 2003.

- På søndre del av strekningen er spørsmålet om vegen bør gå øst eller vest for dagens rv 4 og elva Vigga. Her har Staten vegvesen utredet åtte alternative traseer fram til Vøien, og sju nordover fra Vøien mot Jaren, sier Bjørn Hjelmstad. Han er senioringeniør i Statens vegvesen og hatt ansvaret for konsekvensutredningen.

# Vegkapitalen sprekker

Vegkapitalen forvitrer etter år med for lite penger til vedlikehold. Ferske fakta viser at det trengs 11,3 milliarder kroner for å ta igjen det forsømte.

HENRIETTE ERKEN BUSTERUD  
henriette.busterud@vegvesen.no

Det dårlige vedlikeholdet merker bilistene først og fremst på vegdekker som sprekker og hull i asfalten. Men også vedlikehold av tunneler, bruer, ferjekaier og vegutstyr er mangelfullt.

## Verst for vegdekkene

- Etterslepet på vedlikeholdet er 11,3 milliarder kroner. Det vil si at det er dette beløpet som må til for å utbedre alle "vegelementene" slik at de får det nivået de burde hatt. Det opplyser Børre Stensvold i Statens vegvesen. Han leder et etatsprosjekt med ei ekspertgruppe som har beregnet etterslepet på vedlikeholdet for hele riksvegnettet.

Rundt 3,6 milliarder kroner av etterslepet er på stamvegene, mens det trengs 7,7 milliarder kroner på det øvrige riksvegnettet. Etterslepet er størst for vegfundament og vegdekke - hele 4,3 milliarder kroner. Ellers er etterslepet på tunnel ca 1,6 milliarder kroner, vegutstyr rundt 2,3 milliarder kroner og bruer og kaier ca 2,2 milliarder kroner. Resten av etterslepet fordeles seg på sykkelveger og grøfter, kummer og rør.

## Årsaker

- Når vegfundamentet er for dårlig blir det fort sprekker, og vi må asfaltere oftere for ikke å få spor. Det er nok dette publikum merker mest av det manglende vedlikeholdet. Ellers skyldes for eksempel etterslepet på tunnelsida at vi har fått mange nye tunneler i byområdene med mye avansert teknisk utstyr som det ikke har vært nok penger til å vedlikeholde. Når det gjelder vegutstyr er det særlig rekkverk, murer, oppmerking det har gått utover, sier Stensvold.

- Vi ligger langt under standarden for det vi mener er samfunnsøkonomisk riktig. Samtidig er det et økende behov for penger til vedlikehold ettersom vi stadig får nye veger og mer teknisk utstyr som er dyrere å vedlikeholde, avslutter Stensvold.



Børre Stensvold i Statens vegvesen konstaterer at det mangler 4,3 milliarder for at bilistene skal kunne kjøre på tilfredsstillende vegdekker. Her fra rv 120 i Akershus. (Foto: Henriette Busterud).

## Full fres på sidelinja



Statens vegvesen prøver nå å frese ned profilerte linjer i asfalten, slik at de ikke blir høvlet vekk av brøytebilen. (Foto: Morten Hafting)

Når våren kommer hender det at kantlinjene er brøytet bort. For å hindre at de profilerte linjene havner i grøfta prøver Statens vegvesen nå å frese dem ned i asfalten.

HENRIETTE ERKEN BUSTERUD  
henriette.busterud@vegvesen.no

Statens vegvesen har problemer med at vegoppmerkinga brøytes bort der det er tøft vintervedlikehold. Vanlige profilerte linjer bygges opp ca fire millimeter fra asfalten. Dermed er de godt synlige når det er mørkt og vått, men samtidig er det et problem at de høvles vekk.

Nå prøver Statens vegvesen en ny metode for å bevare kantlinjene der det er mye brøyting, som på Dovrefjell der de nå har et forsøk med

nedfreste kantlinjer. Et spor blir frest ned i asfalten langs kanten, og deretter blir kantlinja (rumlelinja) lagt ned i, slik at ikke ploget får tak i den. Det koster litt ekstra å frese ned spor i asfalten, men dersom vegoppmerkinga bevares gjennom vinteren vil ekstrakostnaden fort bli spart inn. Erfaringene fra prøveprosjektet vil gi en god pekepinn om dette kan være et aktuelt tiltak på lignende steder.

Vegvesenet tester også noen nye "bølgelinjer" (Rumble Flex) i Hedmark. Ved å frese ut bølger langs kantlinjene blir det en dypere lyd enn med vanlige profilerte linjer. Disse har større virkning, er enklere å lage, samtidig som de er mer slitesterke.