

DRIFT OG VEDLIKEHOLD

20 prosent opp på E18

■ ■ Tilbudene lå ca 20 prosent over forventet da fem entreprenører sist uke la inn tilbud på bygging av fem bruer på den nye E18 i Spydeberg i Østfold. Askim entreprenør leverte det laveste tilbudet på 94,7 mill. kr, Mesta det høyeste på drøye 138,2 mill. kr. To av bruene er ca 140 meter lange, tre på ca 26 meter. Anleggsstart skjer i august.

Bruvedlikehold 1

■ ■ 15 bruer på Romerike skal gjennom vedlikeholdsarbeid i sommer og høst. Mesta AS har laveste tilbud på 20,1 mill. kr. Seks firmaer ba om anbudspapirer og to øvrige firmaer tilbød å gjøre jobben for vel 22 mill. kr. Vedlikeholdsarbeidet innebærer annet betongrehabilitering, rekkverksarbeid og overflatebehandling av betong og stål.

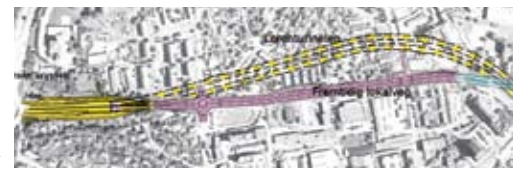
Bruvedlikehold 2

■ ■ Vedlikehold-Service AS i Drammen ligger an til å få kontrakten for diverse vedlikeholdsarbeid på 18 bruer i Hedmark og Oppland i sommer og høst. Syv firmaer ba om anbudspapirer, to leverte inn tilbud og Drammensfirmaet tilbud seg å utføre arbeidet for 8,1 mill. kr. BM Overflateteknikk i Kongsberg: 10,1 mill. kr.

Dyrere Lørentunnel

■ ■ Fem entreprenører har lagt inn tilbud på bygging av den 900 meter lange Lørentunnelen i Oslo. Tilbudene varierer mellom 622 og 720 mill. kr, det laveste er ti prosent over det Statens vegvesen hadde regnet med. Dette skyldes en relativt høy

prisstigning i markedet på betong- og stålarbeid. Anleggsarbeidene starter trolig i september.

**Bekymret for vegforfallet**

Statens vegvesen er bekymret for det økende forfallet på vegene i landets fem sørligste fylker.

Kjell Wold

DRAMMEN: Den årlige rammen må økes med 250 mill. kr for å stanse økningen i vegforfallet. Det går fram av den samlede vurderingen fra Region sør om forslaget til statsbudsjett for 2009, som er behandlet i fylkeskommunene i vår. Budsjettforslaget bygger på prioriteringene i handlingsprogrammet 2006-2009.

Bekymret

Region sør velger å prioritere vinterdrift, driftsoppgaver med betydning for trafikksikkerheten og vedlikeholdsoppgaver som bidrar til å begrense forfallet i vegkapitalen.

- Med det bevilgningsnivået vi nå ligger på innenfor post 23 og 30, vil vi uttrykke vår bekymring for utviklingen av vegnettet i Region sør. Innenfor post 23 kommer det stadig krav om nye oppgaver som skal utføres uten at det gir seg utslag i økt ramme. Samtidig er den økonomiske rammen innfor post 23 med trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger og annet for lav til at vi klarer å stoppe en ytterligere forringelse av vegkapitalen. Våre anslag viser at den årlige rammen må økes med om lag 250 millioner kroner for å stanse økningen i forfallet på vegene, heter det i budsjettforslaget for 2009.

Rv. 37: Sliten vegstrekning mellom Bolkesjø og Gransherad i Telemark (Foto: Kjell Wold)



Asfaltdekkene slites raskere



Utberdres ikke: - Årets dekkebudsjett vil føre til en merkbar forverring av tilstanden på riksvegnettet, sier Torgrim Dahl som leder dekkeprosjektet i Statens vegvesen Region øst. (Foto: Håkon Aurlien)

Asfaltdekkene slites raskere enn før. Rundt 900 kilometer av hovedvegene på Østlandet er såpass sporslitt at de skulle hatt nytt dekke i år, men bare ca 200 km får ny asfalt.

Håkon Aurlien

MOSS: - Det vil bli dyrt for trafikantene. Vi må spørre oss om vi har sviktet i å formidle alvorret i situasjonen til de bevilgende myndigheter, sier Torgrim Dahl som leder dekkeprosjektet i Statens veg-

vesen Region øst.

Han tror ikke situasjonen er verre i Østlandsområdet enn i landet forøvrig.

- Fra 2006 til 2008 har etterslept i Region øst, og trolig også i Norge, gjort et hopp og er nå på ca tre års normale dekkebudsjetter. Hos oss er det snakk om ca 800 mill kroner, på landsbasis ca 3 mrd kr, sier han.

25 mm spor

Spormålinger ifjor høst viste en gjennomsnittlig sporslitasje på 22mm på de høytrafikkerte riksvegene, dvs med trafikk over 5000 kjøretøyer/døgn. "Normalen" for å utløse nytt dekke er 25mm. En vinters videre slitasje betyr ifølge Dahl at halvparten av det høytrafikkerte vegnettet har passert denne grensen.

Regionledelsen hadde håpet på 330 millioner kroner til asfaltering i 2008 for å opprettholde samme standard som i 2007, men fikk det samme budsjettet som i 2007, 230 mill.kr. Da revidert nasjonalbudsjett ble fremlagt kom heller ingen av de 70 millionene man mente asfaltbransjen kunne påta seg som ekstraarbeid i år.

Økte kjørekostnader

- Vi ser at asfaltentreprenørene nå bygger ned sin kapasitet. Samtidig har mange års etterslep gjort vegdekkene lite robuste til å tåle ekstra påkjenninger og det må foretas omfattende forsterknings- og opprettingsarbeid når tiltak først skal settes inn. Vi er i ferd med å komme inn i en spiral som gjør at vi totalt sett får et langt mer kostbart veg-

vedlikehold, sier Torgrim Dahl.

- Til tross for en bevisst satsing på de mest trafikkerte delene av vegnettet i Region øst er det nettopp her utviklingen er spesielt ugunstig. Det har flere årsaker. Et er at et vedvarende etterslep over mange år gir dekker som er dårlig i stand til å motstå klimaendringene som vi nå ser. Et annet er at høytrafikkerte veger på grunn av milde vintere har fått økt salting, noe som gir større slitasje, sier han.

- Sparte vedlikeholdspenger, som gir dårligere dekketilstand, kommer tilbake til trafikanten som økte kjørekostnader. Vi vet at trafikantene må betale ca to kroner i økte kjørekostnader or hver krone som vegvesenet har unnlatt å bruke på dekkevedlikehold, sier Torgrim Dahl.