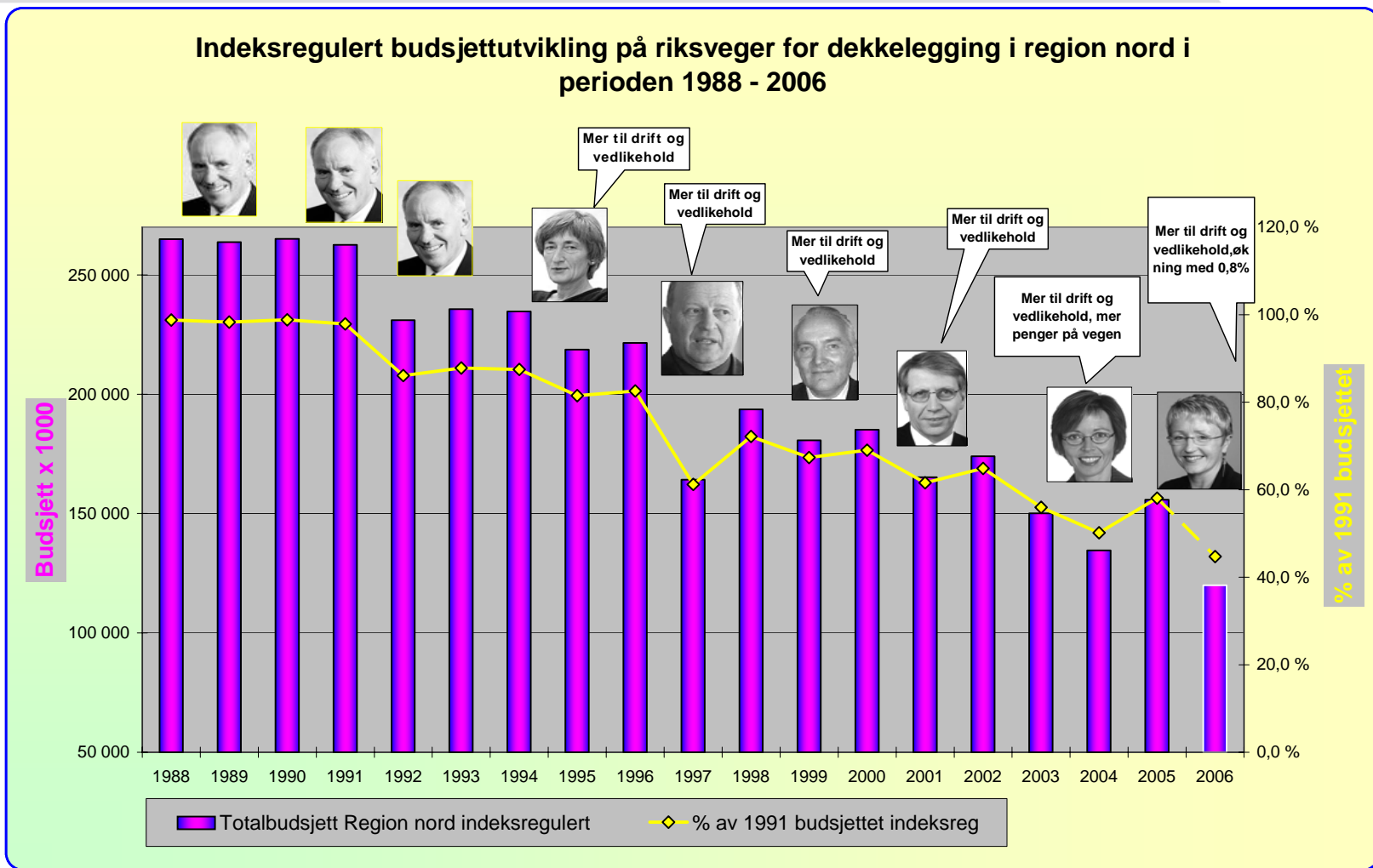
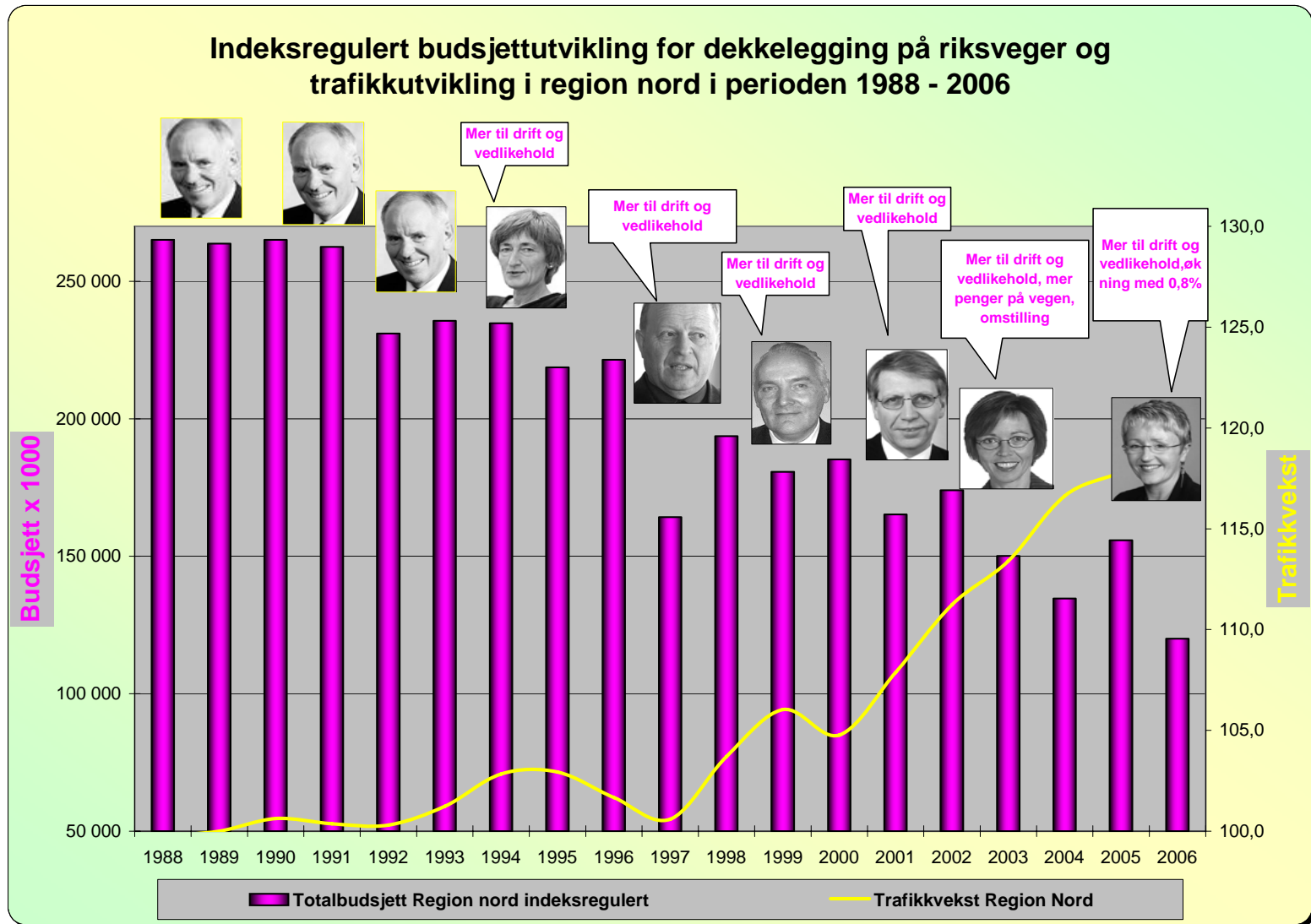


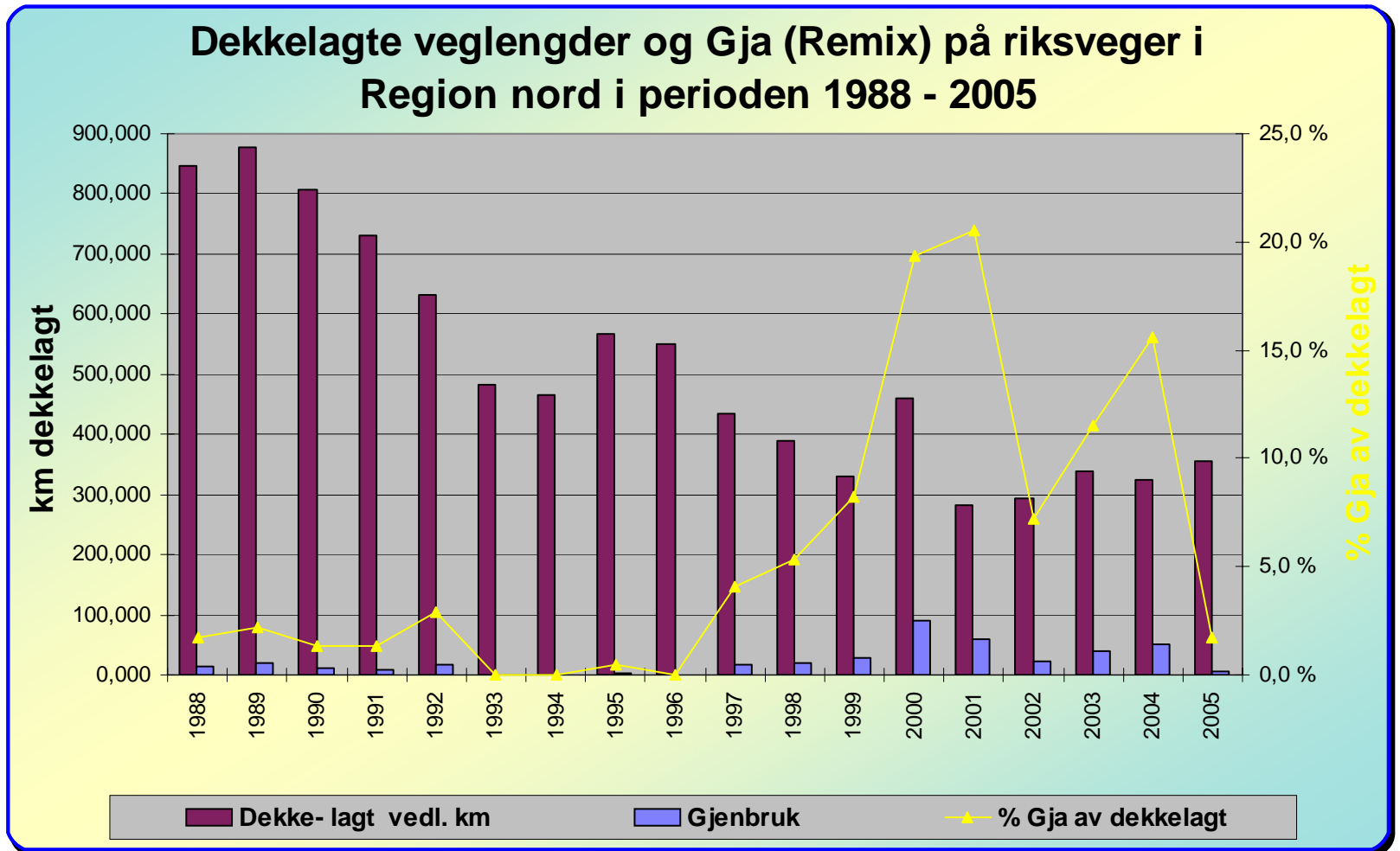
# Budsjettutvikling og politiske signaler



# Budsjettutvikling og trafikkvekst



# Dekkevolum og gjenbruk

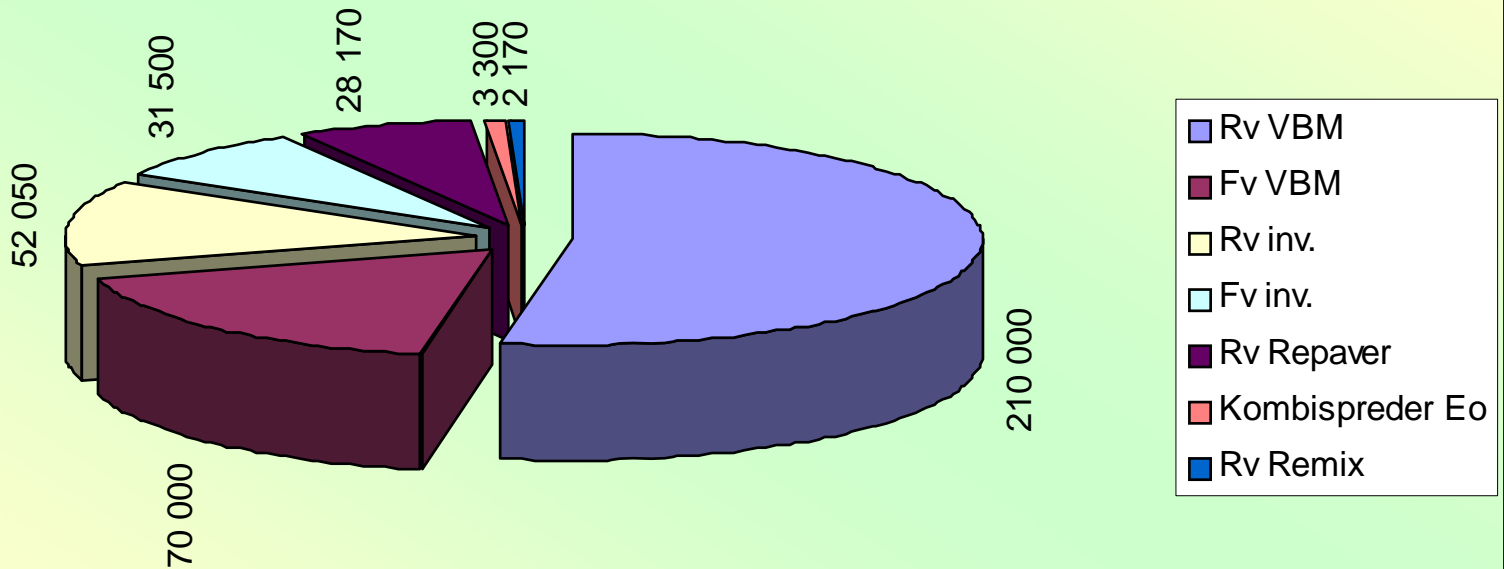


# Remix



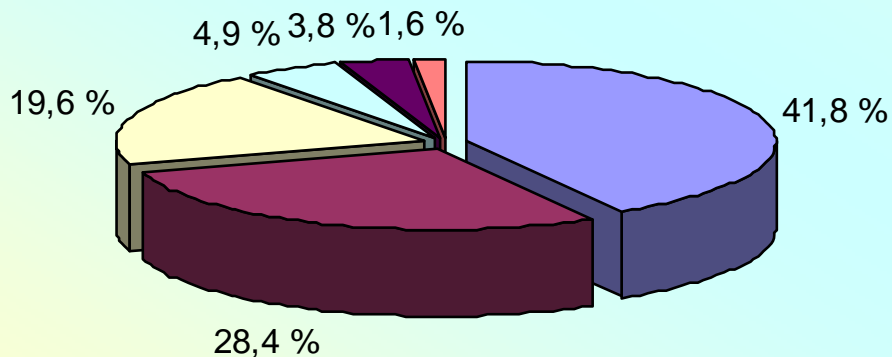
# Asfaltvolum region nord 2005

Tonnasje asfalt totalt 397190 tonn



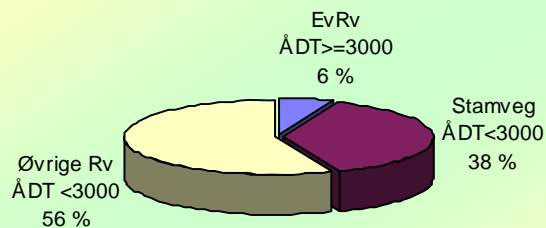
# Fordeling entreprenører i 2005

**Totale kostnader (206,811 mill.) til vedlikehold på Rv og Fv i region nord (inkl. forarbeid)**



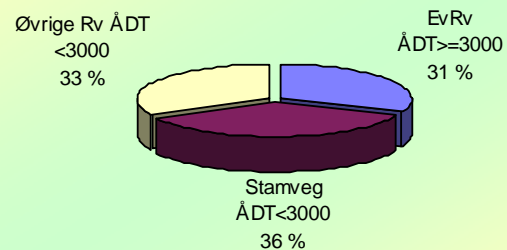
# Prioriteringer 2006, Rv i region nord

## % av Rv lengde



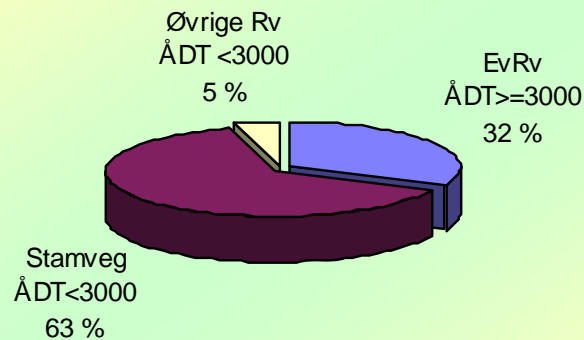
■ EvRv ÅDT ≥3000 ■ Stamveg ÅDT <3000 □ Øvrige Rv ÅDT <3000

## % av totalt trafikkarbeid



■ EvRv ÅDT ≥3000 ■ Stamveg ÅDT <3000 □ Øvrige Rv ÅDT <3000

## % av totalt budsjett 2006



■ EvRv ÅDT ≥3000 ■ Stamveg ÅDT <3000 □ Øvrige Rv ÅDT <3000



# Dekkestatus region nord pr. 2005

Prosjektet har siden starten (nov. 2003) estimert økningen i etterslep, forutsatt gjeldende budsjettnivå, til mellom 50 og 60 millioner pr. år.

| <b>Vegkapitalprosjektet</b>  | Beregnet etterslep pr. 31.12.2002                    | 3 x økning i årlig etterslep                   | Sum                |
|------------------------------|--|--|--------------------|
|                              | 530 000 000  | 180 000 000                                    | <b>710 000 000</b> |
| <b>Prosjekt faste dekker</b> | Kritisk dekkebehov - justert (65 kr/m <sup>2</sup> ) | Ikke kritisk - justert (65 kr/m <sup>2</sup> ) |                    |
|                              | 397 585 788  | 312 071 624                                    | <b>709 657 411</b> |



# Kort oppsummering

- Det vil fortsatt gå mange år før bevilgninger dekker vedlikeholdsmessig etterslep på dekkene
- Vi må fortsatt søke gode rimelige løsninger som gjør at vi klarer å få et optimalt resultat ute på vegen
- Entreprenørene må gjøre sitt ytterste for at gode løsninger/metoder fortsatt skal forbli gode
- Det "slurves" for mye og dette innebærer unødig reklamasjon som verken byggherre eller entreprenør er tjent med (Vi har hatt beste og verste leggelag fra samme entreprenør)
- Asfaltentreprenørene er dårligst i klassen når det gjelder å melde inn uønskede hendelser (HMS)
- Logistikk når det gjelder produksjon, tiltransport og utlegging er i mange tilfeller fraværende og er medvirkende til dårlige resultater



## Asfaltdagen 2006

Først få lov til å takke for invitasjonen til å komme hit for å snakke litt om hva som skjer i Region nord.

Region nord omfatter Nordland, Troms og Finnmark  
Vi har 6658 km Ev og Rv (2538 + 4120) og 4927 km Fv. Altså ett rimelig langt vegnett å holde styr på.

Eventuell organisasjonsplan.

Vi kommer ikke bort fra økonomi når vi skal prate om dekkelegging og når vi ser utviklingen skjønner vi godt at dette må ha betydning for det som skjer ute på vegnettet med ett stadig større etterslep.  
(gjennomgang av bilde)

Tar vi økning i trafikkmengde med i betraktning blir ikke forholdet noe bedre (gjennomgang av neste bilde)

Når vi ser på dekkelagte veglengder ser vi samme tendens til nedgang. Noe av årsaken til at dekkelagte lengder har holdt seg noen lunde stabil de siste år er at vi i større grad har tatt i bruk ”rimeligere” løsninger som blant annet Remix og Repaver. Vi får utført mer areal for hver krone.

Remix.

Jeg lar dette bilde ligge litt som en illustrasjon på hva vi jobber med i Region nord.

Remix er ett av de tiltak som benyttes. Dette startet vi opp med i 1997 med innleid utstyr fra Finland (Kalottikone / Savatie OY)

Remix var og er benytte på veger der det i utgangspunktet er nok tykkelse på asfalten men spor og ujevnheter er årsak til fornyelse. Tilsetning av nytt materiale var derfor ment som en ”oppfressing” av eksisterende masser samt at det var ett behov der vegen var svært ujevn. Tilsetningen av nye masser lå derfor omkring 20 – 30 kg /m<sup>2</sup>, men vi var nede i 12 – 20 kg/m<sup>2</sup>.

Nå ser vi at det nesten ikke er mulig å komme under 40 -50 kg/m<sup>2</sup> i tilsetning og vi kan spørre hva som er årsaken. Jeg vet ikke men tror at det ikke er nok varme tilført vegen i tillegg kjøres det for fort og derved får en heller ikke frest dypt nok og da får en heller ikke med seg nok oppfrest materiale

Alle disse faktorer er med på at resultatet ute på vegen ikke er som forventet. Man kan også spørre om dette er en bevist handling fra entreprenørens side for å få solgt ut flere tonn asfalt men dette har jeg ikke noe tro på.

En metoden som i utgangspunktet skulle gjøre gjenbruk (omså 100%) er blitt en metode med litt forvarming litt utjevning av ujevnheter samt tilsetning av for mye nye masser. Dette gjør at metoden nesten kan sammenlignes med Repaving.

Dersom metoden skal ha livets rett i fremtiden må vi tilbake til det som metoden i utgangspunktet var tenkt utført på. Vi må finne tilbake til særegenheten for Remix.

Repaver:

Dette er også en metode som også i større grad er tatt i bruk i Region nord. Litt av det samme som for Remix gjelder her. Stress, det kjøres for fort, for lite forvarming, det rives for lite ned i gammelt dekke. Alt dette medfører for ujevne resultater. Dekke blir for tynt på ryggene, det blir for dårlig vedheft og etter kort tid ser vi en uønsket utvikling med at dekke løsner og vi får slag hull. På enkelparseller er dekket gjennomslitt etter ett år og vi får reklamasjoner.

Generelt om øvrig dekkelegging.

Når det gjelder øvrig dekkelegging er mitt inntrykk at entreprenørene fremdeles ikke takler godt nok at byggherrens faste kontrollør ikke er kontinuerlig tilstede. Ett ord som logistikk mellom verksproduksjon, transport og utlegging virker i enkelthøve å være helt borte. Jeg har ved selvsyn sett utleggere med hastighet en må jogge etter for å holde følge med, for så å stoppe og vente 5 – 10 minutter på neste bil og hvor en følgelig kan telle hvert eneste lastbytte på parsellen.

Langsgående kanter og utsplesing av avkjørsler er ett annet område som kan kraftig forbedres

Det samme med dagskjøter, det er fortsatt for lite bruk av rettholt for å kontrollere kjøter.

Dette høres ut som at det er bare elendighet i Region nord men det er det ikke. Dette er satt litt på spissen, det har også vært utført mye bra arbeide, det meste er faktisk utført med bra resultat det er bare det at det jeg vil kalle slurv inntreffer i for stor grad.

Det er synd hvis vi kommer dit at enhver prosess i konkurransegrunnlaget må beskrives ned i minste detalj og da gjerne sammen med trekk for mangelfull utførelse, for at entreprenørene skal forstå alvoret

Vedrørende HMS har entreprenørene en lang veg å gå når det gjelder innmelding av nestenulykker som nesten er fraværende. Vi hørte i går at det er en del skader og vi vet at for hver skade er det mange nestenulykker. Vi har fått innmeldt noen få hendelser men ingen nestenulykker.