

## **Rapport**

sak 2020-09

Tilstand på vegdekke og drenering,  
område nord

Statens vegvesen

<b>Saksnummer</b>	2020-09
<b>Publiseringsdato</b>	09.09.2020
<b>Tilsynslag</b>	Stefan Karlstrøm, tilsynsleder Sverre Slettemark, fagrevisor veg Håvard Hanto-Haugse, fagrevisor juridisk
<b>Tilsynspart</b>	Statens vegvesen

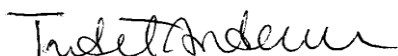
## 1. Om tilsynet

Vegtilsynet gjennomfører tilsyn for å undersøke om Statens vegvesen sikrer at vegbanen er trafikksikker for trafikantene, også i nedbørsperioder.

Som del av tilsynet blir det bli gjennomført inspeksjoner av tilstanden på vegdekke og avvanning- og dreneringssystem på utvalgte riksvegstreknings i de geografiske områdene.

09.09.2020

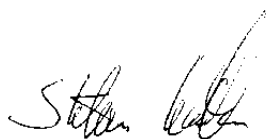
Sign.:



---

Trude Tronerud Andersen  
*direktør*

Sign.:



---

Stefan Karlstrøm  
*tilsynsleder*

## 2. Bakgrunn

Vegdekket skal sikre trafikantene god framkommelighet kombinert med sikker og komfortabel ferdsel, og avvannings- og dreneringssystemet skal hindre vannansamling på vegbanen og lede vannet bort fra vegbanen for å opprettholde trafikksikkerhet og framkommelighet for alle trafikanter.

Ifølge Statens vegvesen og ulykkesanalysegruppa (UAG) sine rapporter er vegdekke knyttet til 8 dødsulykker i perioden 2014- 2018 på riksveg.

Faktorer ved vegdekke som er kjent for å ha innvirkning på ulykkesfrekvensen er vannansamling i vegbanen (vannplaning), asfaltkant, spordybde og dårlig dekke.

## 3. Gjennomføring og metode

Vegtilsynet har valgt ut riksvegstrekningene basert på følgende kriterier:

- ÅDT i hovedsak lik eller over 3.000
- Minimum 40 km

Denne inspeksjonen var gjennomført i geografisk område nord, på strekningene rv. 80 Bodø – Fauske (ca 50 km) og E6 Skonseng – Finneidfjord (ca 40 km).

Inspeksjonsrapportene er lagt ved, vedlegg 1 og 2.

Inspeksjonen var gjennomført i uke 35 med fokus på følgende krav til vegdekke og avvanning- og dreneringssystemet:

- spordybde
- asfaltkant
- sprekker
- hull
- stikkrenner
- drenshull
- torvkant

Statens vegvesen plikter å «bruke [...] styringssystem for å sikre tryggleiken knytt til riksvegane», jf. veglova § 11b, og alle kriteriene i saken er utledet fra håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger*. Den er en sentral del av Statens vegvesens styringssystem for drift av riksvegane, og inneholder en rekke kvalitetskrav som har til hensikt å ivareta blant annet trafikksikkerheten.

## 4. Mål og problemstilling

Målet med tilsynet er å undersøke om Statens vegvesen sikrer at vegbanen er trafikksikker for trafikantene, også i nedbørsperioder.

Målet med denne inspeksjonen var å undersøke tilstanden på vegdekke og avvannings- og dreneringssystemet på strekningene rv. 80 Bodø – Fauske og E6 Skonseng – Finneidfjord.

Problemstillingene er:

1. Opprettholder Statens vegvesen tilstanden på vegdekket i tråd med egne kvalitetskrav i undersøkte områder?
2. Opprettholder Statens vegvesen dreneringsevnen til veganleggene i tråd med egne kvalitetskrav i undersøkte områder?

## 5. Resultat fra inspeksjonen

### Problemstilling 1:

Opprettholder Statens vegvesen tilstanden på vegdekket i tråd med egne kvalitetskrav i undersøkte områder?

**Kriterium 1.1:** Ingen 20-meters strekninger skal ha spordybde over 40 mm, jf. håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger*, kapittel 2.1

**Vurdering:** Vegtilsynet har ikke gjort registreringer knyttet til spordybde.

**Kriterium 1.2:** Høydeforskjell mellom skulder og kjørebane og mellom asfaltert skulder og grusskulder skal være mindre enn 30 mm, jf. håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger*, kapittel 2.1

**Bevis rv. 80 Bodø-Fauske:** Vegtilsynet registrerte ingen asfaltkanter i strid med krav.

**Bevis E6 Skonseng – Finneidfjord:** Vegtilsynet registrerte ett punkt der asfaltkanten var i strid med krav, jf. vedlegg 2, og to registreringer på en nyasfaltert strekning (2020), hvor doseringen/overgangen var så bratt/høydeforskjellen så stor mellom asfaltert skulder og grusskulder at det kan være fare for at kjøretøy som kommer utenfor asfaltkant blitt kastet tilbake i motsatt kjørebane, eller havner utenfor kjørebanen.

Dette var et problem flere steder på den nyasfalterte strekningen, og de to registreringene må sees på som eksempler.

**Vurdering:** I forhold til lengden på inspisert strekning av E6, vurderer vi ikke én registrering av asfaltkant i strid med krav som vesentlige i seg selv, men vi forventer at registreringen utbedres i tråd med håndbok R610.

Vi anbefaler i tillegg Statens vegvesen til å gjøre en trafiksikkerhetsvurdering av overgangen/dosering mellom asfaltert skulder og gruskulder på den aktuelle strekningen.

**Kriterium 1.3:** Sprekker som er bredere enn 20 mm skal tettes innen 1 uke, jf. håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger, kapittel 2.1

**Bevis rv. 80 Bodø-Fauske:** Vegtilsynet registrerte to langsgående sprekker i strid med krav, jf. vedlegg 1.

**Bevis E6 Skonseng – Finneidfjord:** Vegtilsynet registrerte én kort strekning med langsgående sprekker i strid med krav, jf. vedlegg 2.

**Vurdering:** I forhold til lengden på inspiserte strekning av rv. 80 og E6, vurderer vi ikke tre registreringer av langsgående sprekker i strid med krav som vesentlig i seg selv.

Vi forventer likevel at registreringene utbedres i tråd med håndbok R610.

**Kriterium 1.4:** Hull med tverrmål større enn 10 cm skal repareres i løpet av 1 uke, jf. håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger kapittel 2.1

**Bevis rv. 80 Bodø-Fauske:** Vegtilsynet registrerte to hull i strid med krav, og to påbegynte hull på samme strekning, jf. vedlegg 1.

**Bevis E6 Skonseng – Finneidfjord:** Vegtilsynet registrerte to hull i strid med krav, jf. vedlegg 2.

**Vurdering:** I forhold til lengden på inspiserte strekning av rv. 80 og E6, vurderer vi ikke fire hull i strid med krav som vesentlige i seg selv.

Vi forventer likevel at registreringene utbedres i tråd med håndbok R610.

## **Problemstilling 2:**

Opprettholder Statens vegvesen dreneringsevnen til veganleggene i tråd med egne kvalitetskrav i undersøkte områder?

**Kriterium 2.1:** Slam eller annet materiale skal ikke fylle opp mer enn 20 % av stikkrennens innvendige høyde, jf. håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger*, kapittel 2.8.

**Bevis rv. 80 Bodø-Fauske:** Vegtilsynet registrerte fire stikkrenner i strid med krav, jf. vedlegg 1.

**Bevis E6 Skonseng – Finneidfjord:** Vegtilsynet registrerte ingen stikkrenner i strid med krav, jf. vedlegg 2.

**Vurdering:** I forhold til lengden på inspiserte strekning av rv. 80, vurderer vi ikke fire stikkrenner i strid med krav som vesentlig i seg selv.

Vi forventer likevel at registreringene utbedres i tråd med håndbok R610.

**Kriterium 2.2:** Drenshull i vegdekke, rekkverk o.a. skal være åpne. Tette drenshull skal åpnes innen 4 uker, jf. håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger*, kapittel 2.8.

**Bevis rv. 80 Bodø-Fauske:** Vegtilsynet registrerte ett betongrekkverk med tette drenshull i betongrekkverk, jf. vedlegg 1.

**Bevis E6 Skonseng – Finneidfjord:** Vegtilsynet registrerte ett betongrekkverk med tette drenshull i betongrekkverk, jf. vedlegg 2.

**Vurdering:** I forhold til lengden på inspiserte strekning av rv. 80 og E6, vurderer vi ikke to betongrekkverk med tette drenshull som vesentlige i seg selv.

Vi forventer likevel at registreringene utbedres i tråd med håndbok R610.

**Kriterium 2.3:** Torvkanter eller annet som hindrer vannavrenning over vegkant skal fjernes innen 4 uker, jf. håndbok R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger*, kapittel 2.8.

**Bevis rv. 80 Bodø-Fauske:** Vegtilsynet registrerte seks strekninger med torvkant i strid med krav, jf. vedlegg 1.

**Bevis E6 Skonseng – Finneidfjord:** Vegtilsynet registrerte to strekninger med torvkant i strid med krav, jf. vedlegg 2.

**Vurdering:** Torvkant i strid med krav var et problem flere steder langs strekningen rv. 80 Bodø - Fauske, og de seks registreringene må sees på som eksempler.

Torvkant kan hindre overflatevann i å renne bort fra veginfrastrukturen. Det er viktig å føre vannet bort slik at dette ikke skader veginfrastrukturen eller blir liggende i vegbanen (vannplaning mm). Om vinteren er det viktig å fjerne vann slik at dette ikke havner ut på vegbanen og fryser der, da dette kan skape lokale områder med svært glatt vegbane.

Vi anbefaler en mer omfattende inspeksjon og forventer at torvkant utbedres i tråd med håndbok R610 på strekningen rv. 80 Bodø – Fauske. Ved flere av registreringene observerte Vegtilsynet påbegynt krakelering/skader på asfalt og vegskulder.

For strekningen E6 Skonseng - Finneidfjord vurderer Vegtilsynet ikke to strekninger med torvkant som vesentlig i seg selv, men vi forventer likevel at registreringene utbedres i tråd med håndbok R610.



#### **Funn 1**

Statens vegvesen har potensiale for forbedring av trafikksikkerheten knyttet til torvkant på rv. 80 Bodø – Fauske.

## **6. Konklusjon**

Ut ifra Vegtilsynet sin inspeksjon av vegdekke og avvannings- og dreneringssystemet på rv. 80 Bodø-Fauske og E6 Skonseng – Finneidfjord i geografisk område nord, vurderer vi tilstanden som akseptabel, men som det kommer fram av rapporten, er det flere registreringer vi anbefaler at Statens vegvesen utbedrer.

Videre anbefaler vi en mer omfattende inspeksjon og fjerning av torvkant på rv. 80 Bodø – Fauske.