



BRØYTING AV FORTAU OG GANGVEGER UTFORDRER
ENTREPRENØRER OG UTSTYRSPRODUSENTER:

Krevende vinterdrift med for tungt utstyr

– Det er utfordrende og kostbart å holde fortau og gang- og sykkelanlegg farbare om vinteren, spesielt når kravet er «svart asfalt» og god friksjon. Det sier sjefingeniør **Bård Nonstad** ved seksjon for drift, vedlikehold og vegteknologi ved Vegdirektoratet i Trondheim.

TEKST OG FOTO: **KJELL HERSKEDAL**

Utstyret som brukes er i stor grad «arvet» fra vegen, og er ofte for stort, tungt og for lite fleksibelt. Både entreprenører og utstyrsprodusenter er blitt mer opptatt av snøryddingsutstyr som er bedre tilpasset oppgaven på fortau og gang- og sykkelanlegg.

Like standarder

Ny standard for drift og vedlikehold gjelder alle kontrakter fra høsten 2017, også på gang- og sykkelveger. Standarden ble vedtatt for fem år siden og ble innført etter hvert som det er inngått nye kontrakter. For trafikantene innebærer det at hele riks- og fylkesvegnettet nå driftes etter samme standard.

– Friksjonskravet er høyere enn før og snøbrøyting skal starte når det begynner å snø, og ikke etter at det har kommet et visst antall centimeter snø. Det er også en sterkere oppmerksomhet på preventive tiltak. Entreprenøren skal være i forkant, sier Nonstad til Våre Veger.

Driftskontraktene er organisert gjennom 105 driftskontrakter med en varighet på fem år. Alt arbeid utføres av entreprenører, men bestilles og følges opp av Statens vegvesen.

GsA - barvegstandard

For gang- og sykkelvegnettet langs riks- og fylkesvegene heter de to standardene GsA og GsB. Cirka 290 kilometer gang- og sykkelveg i Norge driftes etter GsA-standard, mens cirka 3700 kilometer driftes etter GsB-standard.

Vinterdriftsklasse GsA er i praksis en barvegstandard som brukes i noen byer med stor gang- og sykkeltrafikk og egnet klima. Mellom klokken 06 og 23 skal vegen være bar, salt skal

► **Friksjonskravet er høyere enn før og snøbrøyting skal starte når det begynner å snø, og ikke etter at det har kommet et visst antall centimeter snø.**

SJEFINGENIØR BÅRD NONSTAD, VEGDIREKTORATET



Sjefingeniør Bård Nonstad i Vegdirektoratet er opptatt av et godt vintervedlikehold av gang- og sykkelvegene langs riks- og fylkesvegene.

FOTO: KJELL HERSKEDAL, STATENS VEGVESEN



Fylkesveger med GsA-standard også på gang- og sykkelvegene er et mål inoen byer med stor trafikk av gående og syklende. Bildet er fra Trondheim.



Ikke enkelt å være fotgjenger eller syklist på denne gangvegen. Bildet er fra en kommunal gang- og sykkelvegstreking i Molde.

brukes for å oppnå god friksjon, ved snøvær skal det både brøytes, børstes og saltes. Syklustiden er to timer, noe som betyr at rodene ikke kan være veldig lange.

For både GsA- og GsB-standard er kravet at entreprenøren må starte ryddearbeidet straks det begynner å snø.

– GsA gir normalt en jevn, bar overflate med god friksjon. En gang- og sykkelveg med en snø- og issåle kan ofte gi glatt og ujevn veg og kan skape problemer spesielt ved overgangen til mildvær. God friksjon er en fordel for både syklende og gående, men en særlig fordel for gående og mennesker med funksjonshemninger. Bruk av sand er heller ikke ønskelig i tettsteder der vi har svevestøp-problematikk. Likevel tror jeg at vi fremdeles er i en prøvefase for GsA. Hvor stor del av gang- og sykkelvegnettet som skal ha denne standarden må vurderes i hver kontrakt ved nye utlysninger, sier Nonstad.

Salt og brøyteutstyr

Asfalt på gang- og sykkelveger blir fort glatt. Salt er sykklister lite glad i. Men finnes det alternativer?

– Det er først og fremst natriumklorid som brukes for å skape og opprettholde bar veg i Norge. Det finnes alternative kjemikalier som ikke er så effektive. De koster mer og har ofte andre negative effekter.

Oppvarmede gang- og sykkelarealer er et alternativ, men dette er en kostbar løsning. Et annet alternativ er en vinterveg som GsB som er en meget god standard med strenge krav til både friksjon og brøyting, understreker Nonstad.

I år har Vegdirektoratet startet opp et forsknings- og utviklingsprogram rundt driften av gang- og sykkelveger i Norge. Prosjektet har fått navnet «Bevegelse» og er organisert i tre såkalte arbeidspakker med fire-fem «case-kommuner». En av arbeidspakkene tar

► I flere kontrakter settes det nå krav til både tyngde og størrelse av utstyret som sal brukes på gang- og sykkelvegene.

SJEFINGENIØR BÅRD NONSTAD, VEGDIREKTORATET



Gang- og sykkelveger og fortau brukes ofte som lagringsplass for snø fra bilvegen. Bildet er fra Molde.

for seg utstyr og metoder til drift av gang- og sykkelveger.

Nonstad sier at utstyret som brukes i stor grad er arvet fra vegvedlikeholdet og har én fellesnevner: Det er ofte for tungt og ikke alltid så velegnet for drift av gang- og sykkelveger.

– I kontraktene vi har med entreprenørene har vi blitt mer bevisste på dette. I flere kontrakter settes det nå krav til både tyngde og størrelse av utstyret som skal brukes på gang- og sykkelvegene. Brukes det for tungt utstyr, blir kantene på gang- og sykkelvegen fort ødelagt. Gang- og sykkelveger krever også smidigere utstyr enn tilsvarende på vegen.

Fortau som lagerplass

At det nå settes slike krav, samtidig som gang- og sykkelvegnettet blir stadig større, har gjort at utstyrproducenter og entreprenører er blitt mer opptatt av det.

– Entreprenørene er tydelig interessert i å prøve nytt utstyr. Problemet er ofte at det blir veldig dyrt. En utfordring kan være å finne fram til bærekjøretøy som lar seg bruke både sommer og vinter, sier Nonstad.

Selv om prosjektet nylig har kommet i gang, rapporterer «case-kommunene» tilbake at snørydding av fortau er et stort problem som krever spesielt utstyr. Mange sliter med det, og i byene er det ikke vanskelig å registrere at fortauene blir brukt som lagringsplass for snø fra vegen om vinteren og er dårlig egnet både for fotgjengere og spesielt sykklister.

For gangvegene langs riks- og fylkesvegene går det uansett rette vegen: En brukerundersøkelse sist vinter viser en positiv trend for både brøyting og strøing i alle regioner unntatt én. Kvaliteten av gang- og sykkelvegene i Region Nord oppfattes av brukerne som uendret fra forrige brukerundersøkelse i 2013. ◀