



## Investeringer Strompedalsveien 2017 – 2020

Kontrollutvalget i Namsskogan kommune ønsker svar på følgende spørsmål:

*“Utbedring av Strompedalsveien har versert på kommunens investeringsbudsjett i en årrekke uten at en utbedring av veien er ferdigstilt. Veien er i perioder fortsatt uframkommelig for de som bor og driver næringsvirksomhet langs den. Kontrollutvalget ønsker en oversikt over den totale ressursbruken på tiltaket, hvor lenge det har pågått, hvilke krav som har vært satt på de utbedringer som er gjort og om det finnes noe plan og tidspunkt for ferdigstillelse av utbedringen av veien.”*

Som enhetsleder kommunalteknikk er det jeg som er prosjektleder på disse oppdragene. Jeg tiltrådte i stillingen i desember 2017 og har derfor ikke førstehåndskjennskap til hvordan prosjektet ble gjennomført i 2017, men har funnet ut hva som er utført basert på regnskap.

I 2018 og 2019 har jeg vært prosjektleder og har god kjennskap til gjennomføring av utbedringene.



### **Beskrivelse av Strompedalsveien:**

Bruksklasse for denne veien er 8 tonn, og den er en grusvei.

Total lengde på veien er 12030 meter, gjennomsnittlig bredde er 4,1 meter, og det er 3 kommunale bruer på denne veistrekningen, en av disse har tredekke. Det er ca. 50 registrerte stikkrenner innover denne veien.

Strompedalsveien har vist seg og være utfordrende over lang tid med tanke på vedlikehold.

Ca. ¼ av veien går på myrgrunn, som er spesielt utfordrende og bygge og vedlikeholde vei på, da grunnen er såkalt bæresvak. Vi ser tydelig at veien her ligger på en gammel trasee, da det kommer opp stokker i veibanen i teleløsningen. Disse stokkene stammer fra den opprinnelige veikroppen, da det var vanlig fra gammelt av og legge ned stokker som en slags bru over bæresvak mark(Kavlbru/kavlvei)

Opprinnelig bosetting og veibygging skjedde vel rundt 1900, den nåværende bruene over Namsen ved Lindsetmoen ble oppført på slutten av 1960 tallet.

Vi har altså en vei som opprinnelig er bygd for helt andre belastninger enn de vi har med dagens kjøretøy.

Dette gjør det ressurskrevende og ruste opp veien til et akseptabelt nivå.

Det må og sies at på en grusvei vil man spesielt under teleløsning oppleve veien som utfordrende og kjøre på. Dette skyldes som oftest av veien tiner før omkringliggende terreng, slik at vann ikke trekker ut av veikroppen.



**Total ressursbruk på investeringsbudsjettene 2017 – 2019:**

År	Totalt beløp inkl mva.	Prosjektets innhold
2017	583462	Innkjøp av stikkrenner, grøfterensk
2018	750579	Grøfterensk og oppgrusing
2019	468750	Forsterking og oppgrusing
Totalt:	1802791	

I 2016 finner jeg ingen midler brukt på Strompedalsveien.



Her er en oversikt over hva som ble gjort og hvilke krav som ble stilt i **2017**.

Her er det fokusert på grøfterensk og innkjøp og skifting av stikkrenner. Det ble dette året kjøpt inn stikkrenner til hele veistrekningen.

Grøfterensk er en metode for å forhindre at vann blir stående i veikroppen.

Her er et eksempel på beskrivelse av et slikt oppdrag hentet fra tilbudsgrunnlaget for opprusting av Strompedalsveien i 2018:

1. Vegskulder og grøft renskes slik at vann kan fritt ledes ned i grøft og med fall slik at vann ikke blir stående i grøfta. Grøfta lages tilstrekkelig dyp, dvs. ca. 0,8 meter under vegens plan, og med fall fra vegskulder til bunn i grøft på 1:1,5. Helning på skråninger mot vei 1:1,5. Bunnen av grøfta skal være spiss. Veien skal ha en minimumsbredde på ca. 4,5 meter etter grøfting. Møteplasser opprettholdes. Grøftmassene kjøres vekk og deponeres. Størrelsen på gravemaskinen ønskes fortrinnsvis fra 8 tonn og oppover



I **2018** fortsatte vi med grøfterensk, og utskifting av stikkrenner, i tillegg til oppgradering av veikroppen med masser:

Her er utdrag fra tilbudsbooken som ble sendt ut i 2018:

### Beskrivelse

På Strompdalsveien gjenstår det deler av vei som ikke er opprustet. I år vil vi se på disse delene av veien.

#### A. Forsterking

Forsterkingslag av knust fjell eller grus 0-32 mm. Tykkelse på dekket er 15 cm og 5,0 m bredt. Posten innbefatter kjøp av masser, tilkjøring, legging og skraping.

Tilbudt materiale må kunne tilfredsstillere kravene i Statens vegvesens håndbok N200

#### B. Veiduk

Veiduk legges der veien forsterkes.

#### C. Toppdekke

Toppdekke av knust fjell 0-16mm kornfordeling brukes. Tilbudt materiale må kunne tilfredsstillere kravene i Statens vegvesens håndbok N200.

Tykkelse på dekket er 10 cm og 4,5 m bredt. Dekket spres jevnt utover og takfall på veien etableres med skraping slik at vannet renner av veien.

Posten innbefatter kjøp av masser, tilkjøring, legging og skraping.

#### E. Masser

Forsterkning og toppdekke for møteplasser



I 2019 fortsatte vi med opprusting av veien, med noe grovere masser i både bunnen og slitelaget enn i 2018. I tillegg til dette fortsatte vi utskiftingen av stikkrenner innover veien.

Her er utdrag fra tilbudsboen i 2019 som viser kravene til prosjektet:

#### **Beskrivelse**

På Strompdalsveien gjenstår det deler av vei som ikke er opprustet. I år vil vi se på disse delene av veien. Se vedlagt kart

#### **A. Forsterking**

Forsterkingslag av knust fjell eller grus 32-63 mm. Tykkelse på dekket er 15 cm og 5,0 m bredt. Posten innbefatter kjøp av masser, tilkjøring, legging og skraping og komprimering.

Tilbudt materiale må kunne tilfredsstillere kravene i Statens vegvesens håndbok N200

#### **B. Veiduk**

Veiduk legges der veien forsterkes.

#### **C. Toppdekke**

Toppdekke av knust fjell 0-22mm kornfordeling brukes. Tilbudt materiale må kunne tilfredsstillere kravene i Statens vegvesens håndbok N200.

Tykkelse på dekket er 10 cm og 4,5 m bredt. Dekket spres jevnt utover og tverrfall på veien etableres med skraping slik at vannet renner av veien.

Posten innbefatter kjøp av masser, tilkjøring, legging, skraping og komprimering.

#### **E. Masser**

Forsterkning og toppdekke for møteplasser med samme kornfordeling som øvrig vei.

#### **F. Stikkrenner**

Stikkrenner skal byttes der disse forekommer. Det er utkjørt rørmateriale er det er aktuelt. Masser erstattes med godt komprimerte masser med riktig fall for å unngå flatkjøring.



### **Plan og tidspunkt for ferdigstillelse:**

Å gi et konkret tidspunkt for ferdigstillelse er meget vanskelig, da det er mange parametre vi ikke har kontroll på.

Priser vil variere, vi kommer ut for varierende grunnforhold i og under veikroppen som gjør at kostnadene pr. meter vei blir unormalt høye.

Planen for fremdrift ligger i at vi jobber oss innover veien, og målet er en vei som er så bra som den kan bli ut fra de rådende forhold.

Utfordringen ligger i å treffe med riktige tiltak, i forhold til kost/nytte. Spesielt over myrer er det utfordrende, her ville det optimale være og bytte ut masser til under telenivå, og sørge for god drenering av veikroppen, men dette vil medføre uforholdsmessige store kostnader pr. meter vei, i tillegg til at vi vil komme i konflikt med miljøhensyn i forhold til at myrer tørker opp(*ref. statens vegvesen håndbok N200 vegbygging og statens vegvesens rapport nr. 423 Når vegen berører myra*)

Håper dette svarer på spørsmålene dere stiller.

Med Vennlig hilsen

Stig Hellem

Enhetsleder kommunalteknikk