

# Knust og helt brukkbart

**Av og til kjører du over moste syltetøyglass, lyspærer og flasker - eller knust betong. Statens vegvesen gjenbraker flere tonn avfall når de bygger veier.**

HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

henriette.busterud@vegvesen.no

Statens vegvesen resirkulerer først og fremst sitt eget avfall når de bygger veier - som all riveasfalt og en del rivebetong. Men Vegvesenet prøver også å løse andre søppelproblemer i samfunnet og har blant annet brukt både glass og opphogde bildekk i fyllinger.

## Betong og glass

I fjor brukte Statens vegvesen flere kubikkmeter knust betong fra hus og veier i forbindelse med vegbygging. Dette gjenbruksmaterialet ble også blandet inn i betongen til en del av Vegdirektoratets nye bygg. Hvert år resirkuleres også 30 000 tonn glass.

- Av 2. sorteringsglass som flasker og lyspærer lages det skumglass som både er et bra isolasjonsmateriale og lett fyllmateriale. Når tungmetallene er rensert ut er dette et godt alternativ til leca og isoporblokker, forklarer Gordana Petkovic som leder Gjenbruksprosjektet i Statens vegvesen.

## Byggherrens ansvar

Materialer som skal gjenbrukes må ha gunstige egenskaper i tillegg til at det tar opp plass. Det kan for eksempel være lett eller ha en isolerende effekt. Det må være rent materiale og tilfredsstillende forhåndsbestemte krav om vekt, form, testing osv. Utenom

noen klare, men nokså generelle regler har SFT få retningslinjer for materialer som skal gjenbrukes i følge Petkovic.

- Vi må sjøl finne ut hva vi eventuelt skal bruke materialet til og hvor sårbart det er for miljøet. På den ene siden forventes det at Statens vegvesen gjenbraker andres avfall. Samtidig hender det vi må forsvare bruk av materialer overfor fylkesmyndighetene, som gjenbruk av bildekk, sier prosjektlederen.

## Miljømodeller

- Gjenbruksbransjen er fortsatt i oppstartsfasen. Vi forteller bedrifter hva vi ønsker, og slik hjelper vi dem å utvikle materialer som følger våre tekniske krav. Vi ønsker også å deklare gjenbruksmaterialer. Det vil si at en setter materialer i et slags system med liste over krav og egenskaper slik at vi kan kjøpe dem uten spesielt forarbeid. Vi lager miljømodeller for de vanligste situasjonene innen vegutbygging - ved å forutsi materialets egenskaper slipper vi å gjøre risikovurderinger hver gang vi skal bruke det, avslutter Petkovic - som i høst skal reise rundt i regionene sammen med prosjektgruppa for å fortelle om muligheter innen gjenbruk. "Gjenbrukskampanjen" starter i Bodø og Molde, henholdsvis 17. og 18. september

*Statens vegvesen gjenvinner blant annet flere tusen kubikkmeter knust betong hver år, sier Gordana Petkovic som leder Gjenbruksprosjektet. (Foto: Henriette Erken Busterud)*



## Vestfoldpakke forsinket

**TØNSBERG: Da Vestfoldpakka så dagens lys var målet fire felt E18 i hele fylket i 2012. Nå frykter distriktsvegvesen den først blir ferdig i 2025**

KJELL WOLD

kjell.wold@vegvesen.no

Forslaget til NTP for perioden 2006-2015 gir så lave investeringsrammer de neste årene at resten av E18 sørover fra Tønsberg kan bli utsatt på ubestemt tid, sier distriktsvegvesjef Roar Gärtner.

Forsiktige trafikkprognoser for E18 i Vestfold i årene fremover tilsier at årsdøgntrafikken på E18 mellom Tønsberg og Larvik kan være mellom 25.000 og 30.000 biler for veien blir fire felt.

- Det blir katastrofalt sikkerhets- og miljømessig både for eksisterende veg og sidevegene som må ta av den daglige korken om få år, tror Roar Gärtner. Det eneste distriktsvegvesjefen er temmelig sikker på er at neste E18-etappe fra Kopstad utenfor

Horten, der firefeltet stopper i dag, og ned til Gulli utenfor Tønsberg blir bygd i perioden 2004-2008. Resten ligger nå i det blå.

Gärtner har laget et notat om dette til Vestfold fylkeskommune. De skal nå i september gi endelig uttalelse til nytt NTP-forslag 2006-2015, som Stortinget endelig vedtar neste vår.

- De er klar over alvoret i situasjonen, men jeg vet ikke om det har gått opp for alle ennå, hvor drastiske reduksjoner på investeringssiden som foreslås de neste årene. De to etappene mellom Tønsberg og Larvik er desidert viktigst i forhold til trafikkmengde, mener Gärtner.

Etappen forbi Larvik (Bommestad-Sky) og Sky-Telemark grense har bare halvparten av trafikken mellom Tønsberg og Larvik. - Trafikkveksten i Vestfold er og har vært helt eksepsjonell det siste tiåret i forhold til landet ellers, sier Gärtner.

## Rettsak om brukablar

**Statens vegvesen har sendt rettsleg stevning til Oslo tingrett for å få erstatta dei dårlege kablane på Lysefjordbrua.**

GEIR BREKKE

geir.brekke@vegvesen.no

Saksøkte er leverandøren av kablane, Voest Alpine Austria Draht GmbH i Austerrike.

Som tidlegare meldt i Vegen og vi er det etter siste inspeksjon funne tilsaman 609 brot på bærekablane til den 640 meter lange hengebrua i Forsand.

### Kan kosta 50 mill.

Statens vegvesen henta inn råd om den økonomiske stoda til selskapet før ein vedtok å gå til erstatnings-sak. Dersom det blir full utskifting av dei 12 kablane kan kostnaden bli høgare enn det ein betalte for sjølve kabelleveransen i 1997. Det kan bli tale om ein kostnad som ligg nærare 50 enn 20 millionar kroner, etter det Vegen og vi har grunn til å tru.

### Tregt i Sunnhordland

Det austerrike selskapet har og hatt leveranse til hengebruene i Trekantsambandet. Her har Statens vegvesen reklamert på leveransen av hengestengene. Utskifting skulle skje i sommar, men finveret blei ikkje nytta av Austria Draht. No er juristane blitt kopla inn i denne saka også, og leverandøren har fått ein frist til å gjere jobben.



*Etter siste inspeksjon før ferien er det registrert tilsaman 609 kabelbrot på Lysefjordbrua. (Arkivfoto: Geir Brekke)*