

Funksjonskontrakter i Drammen kommune

ATI har medvirket til utforming av to selvstendige drifts- og vedlikeholdskontrakter med funksjonsansvar for det kommunale vegnettet i Drammen, samt tilhørende konkurransegrunnlag.

Kontraktene omfatter 130 kilometer vei på Strømsø-siden og hhv 108 km vei på Bragernes-siden. Kontraktene går parallelt og har en varighet på fem år (oktober 2009–september 2014).

Kommunen gjør dette for bl.a. å redusere det store antall av ulike drifts- og vedlikeholdskontrakter som samlet krever store ressurser i oppfølging. Eksempelvis har kommunen i dag over 40 ulike og selvstendige vinterkontrakter der byggherren til nå selv har vurdert værforholdene og stått for utkallingen av hver enkelt entreprenør. I tillegg resulterer denne driftsformen i mange fysiske og tidsmessige grensesnitt. Nå får entreprenørene som vinner funksjonskontraktene et helhetlig ansvar for vegnettet sommer og vinter. Entreprenøren må selv vurdere behov for tiltak og værforholdene og er selv ansvarlig for å kalle ut eget mannskap til rett tid og sted. Kommunen ønsker med dette også å utvikle det lokale entreprenørmarkedet samt byggherrerollen internt.

De nye kontraktene består i



hovedsak av funksjonsbaserte oppgaver (med oppgjør etter faste avtalte årlige priser), samt avtalte enhetspriser for tradisjonelle mengdebaserte oppgaver (som byggherren selv beslutter og bestiller utført av entreprenøren).

Det er også interessant at Statens vegvesen har inkludert fylkesvegene i de samme områdene inn i kontraktene for at publikum blir tilbudt samme kvalitet levert fra en og samme entreprenør/ kontrakt.

Det har tidligere vært et par mindre forsøk med funksjonsbaserte drifts- og vedlikeholdskontrakter i norske kommuner,

men dette er det første gang kontraktsformen blir benyttet i dette omfanget på eksisterende vegnett av en norsk kommune.

Drammen kommune mottok fire tilbud på hhv. Strømsø- og Bragernes-kontraktene, og kommunen ønsker å inngå kontrakt med Aktiv Veidrift AS som gav det mest økonomisk fordelaktive tilbud på begge kontraktene.

Byggherren i Drammen kommune er representert ved Ronny Eirik Hansen. Han kan kontaktes på telefon: 32 04 64 72/ 915 89 858 eller på e-post: ronny.eirik.hansen@drmk.no.

Hovedplan veg

ATI har gjort avtale med flere norske kommuner om å bidra med utforming av «hovedplan veg» for det kommunale vegnettet. Formålet med «hovedplan veg» er at vegeier og vegforvalter selv får en oversikt over mengder og tilstand på de ulike delene av vegnett og vegobjektene plassert på og ved veien.

Dermed har man et grunnlag for å beregne kostnadene for å drifte og opprettholde vedlikeholdet av vegnettet, samt kostnadene med å fjerne eventuelt vedlikeholdsmessige etterlep. Med denne dokumentasjonen kan veiforvalter selv treffe fornuftige prioriteringer, samt fremlegge samme dokumentasjon som et budsjett-behov på vegsiden mot kommuneadministrasjonen og lokale politikere. Håpet er selvsagt å komme styrket ut i kampen om kommunens skattemidler, i konkurranse med skoler, barnehager, aldershjem osv.

I forbindelse med utforming av «hovedplan veg» er det samtidig fornuftig å utforme en formell vedlikeholdsstandard for det kommunale vegnettet dersom en slik standard ikke forefinnes, samt å få denne standarden politisk behandlet og forankret i kommuneadministrasjonen.

Grunnlag for en hovedplan veg er blant annet befarings av vegger, vurdering av tilstanden på det kommunale vegnettet utfra bilder fra en fotografering av hele vegnettet samtidig som vegnettet er kilometertrert, samt aktuell data og kunnskap kommunen selv har om sitt vegnett.

Asfaltkontrakt i Hammerfest kommune over fire år

ATI har på vegne av Hammerfest kommune bistått med utforming av konkurransegrunnlaget, samt foretatt utlysning i Doffin, avholdt tilbudskonferanse, evaluert innkomne tilbud og gjennomført kontraktsmøte i fbm en 4-års asfaltkontrakt på det kommunale vegnettet i Hammer-

fest kommune. Kontrakten er reseptorientert og byggherren har opsjon om å forlenge kontrakten for årene 2010–2012. Det kom inn tre tilbud og kontrakten ble inngått med Kolo Veidekke as. Arbeidene skal være utført i perioden 15. juni–15. september hvert år.

For å unngå legging av asfalt sent om høsten inneholder kontrakten dagmulker dersom arbeidene ikke ferdigstilles innen fristen. Det var også stilt et kvalifikasjonskrav om at asfaltentreprenøren måtte ha sertifisert sin asfaltfabrikk i hht gjeldende CEN-krav.



Nye medarbeidere

Trude Beathe Haugen

Til daglig bare Beathe. Hun har vært ansatt som laborant i firmaet FMC BioPolymer i Drammen fra 1988-2009.



Hun har lang og allsidig erfaring fra laboratorievirksomhet. Hun startet hos oss 1. juni og hun vil ha hovedansvaret på asfalt- og materiallaboratoriet på ATI.

Beathe er 41 år og bosatt i Drammen og hun erstatter Henning Nykmark som sluttet 1. mars 2009.

Kjell Arne Bergli

Kjell Arne kommer fra Skanska, tidligere Selmer AS der han har vært siden 1985. Han har hatt ulike jobber innen bygg- og anleggsvirksomheten, og har således lang og allsidig erfaring fra bransjen. Han startet hos oss 8. juni og han vil ha hovedarbeidsfelt innen miljømålinger på asfaltfabrikker og inventering og fotografering av vegger.



Kjell Arne er 48 år og bosatt i Asker kommune og han erstatter Tom Roar Sveen som slutter 1. august 2009.

Kjell Arne er 48 år og bosatt i Asker kommune og han erstatter Tom Roar Sveen som slutter 1. august 2009.

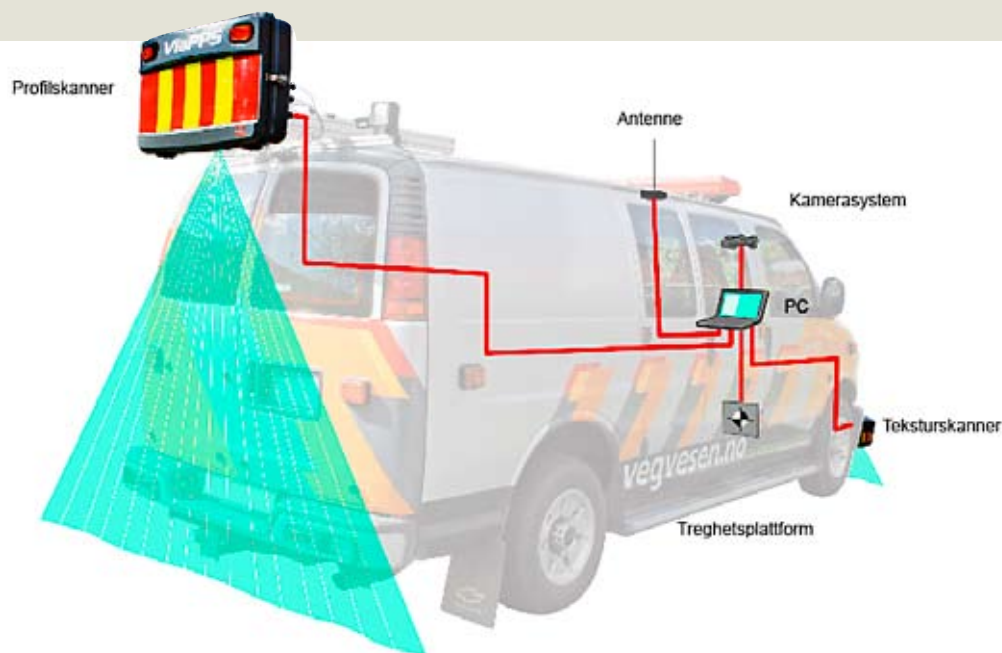
Erik Bergan

Erik kommer fra Mesta og tidligere vegproduksjon i Statens vegvesen Buskerud der han har vært siden 1978. Han har jobbet innen produksjon og utlegging av asfalt, drift- og vedlikehold samt innehatt ansvar for gjennomføring av ulike nisjeprodukter innen vegproduksjon i Mesta. Erik vil få en sentral oppgave med sertifisering av asfaltfabrikker.



Erik er 53 år og er bosatt på Simostranda, og starter i jobben 3. august 2009.

Erik er 53 år og er bosatt på Simostranda, og starter i jobben 3. august 2009.



ATI INVESTERER TIL MÅLING AV VEG- OG FLYPLASSDEKKER FRA 2010:

Kjøper dekkeprofilmåler

Asfaltteknisk Institutt, ATI, har bestilt ny linjeskanner ViaPPS.

ViaPPS «Pavement Profile Scanner» benyttes til å måle tilstanden på veg- og flyplassdekker. Utstyret skal være i drift på ATI fra målesesongen 2010. Bakgrunnen for utskiftningen er at Statens vegvesen har besluttet å fase ut dagens «Alfred» målere innen utgangen av 2009. ATI har kjøpt ViaPPS «Pavement Profile Scanner» fra Viatech AS på Kongsberg. Det er for øvrig det samme systemet som Statens vegvesen har valgt.

ATI har siden midten på 1980 tallet utført målinger med «Alfred» bjelken. Målingene har i hovedsak vært utført for medlemsbedriftene, Avinor og noe for Statens vegvesen. Vi har alltid hatt samme utstyr som Statens vegvesen, noe som har utviklet et nært og godt samarbeid opp gjennom årene. Det var derfor naturlig for instituttet å bytte ut dagens «Alfred» bjelke med ny ViaPPS. Ny teknologi vil være med å gi nye muligheter til å videreutvikle funksjonskontrakter innen både asfalt og drift/vedlikehold.

ViaPPS benytter en laserskanner (også kalt profilskanner) for måling av tverrprofil i hele felt-



bredden. Laserskanneren inngår i et system som også inneholder strømforsyning, treghetsplattform, en kraftig PC og teksturskanner. Målebilen kan også kombineres et ViaPhoto kamerasystem. Tverrprofilskanneren utfører målinger av hele veggbredden på fire meter.

EN UTSTYRT MÅLEBIL UTFØRER FØLGENDE:

- Spor dybde
- Spor areal
- Kurveradius
- Lengdeprofil
- Tverrfall
- Tekstur
- IRI (International Roughness Index)
- Kvaliteten på vegmerking
- Feltbredden

I ETTERFØLGENDE ER PRINSIPPET FOR MÅLEBILEN VIST:

- Feltbredden leses 140 ganger i sekundet og avstanden mellom hvert målepunkt i tverrprofilen av vegbanen er ca 0,7 cm. Det er ca 500 målepunkter i et tverrprofil. Ved en hastighet på 60 km/t vil avstanden mellom hvert komplette profil være ca 12 cm. Dette gir helt andre nøyaktighetsnivå enn dagens teknologi.
- Totalt er det levert 14 enheter i Norge, inkludert ATI sin bestilling.
- Nyinvesteringen vil sette ATI i enda bedre stand til å utføre tjenester mot så vel våre medlemmer som det øvrige markedet!

Asfaltteknisk Institutt, ATI er en medlemsforening ovenfor konsulenter, entreprenører, råvareleverandører, oljeselskaper, kommuner og andre byggherrer.

Instituttet er et kompetansesenter for forskning og utvikling, kvalitetskontroll og dokumentasjon av asfalt.

I tillegg skal instituttet bidra til generell utvikling av fagområdet drift og vedlikehold av vegger.

- Det ble bare sånn!

I asfalt-bransjen er det stor fokus på valg av materialer og det legges ned betydelig innsats i lab-tester og proporsjonering før utlegging starter. Men hva hjelper det med god masse og riktige testresultat fra proporsjoneringen når massen feiler etter utlegging?

Avinor v/ Geir Lange



En utleggerbredde med kald masse, en OK.



Kalde masser gir kortere levetid

Avinor har i lengre tid satt fokus på kontroll av utførelsen på asfalteringsoppdrag da kvaliteten lages i disse hektiske timene. Dette går på tilstedeværelse under arbeidet og ikke nødvendigvis å være vaktbikkje, men det er med få unntak positive tilbakemeldinger fra utleggerlagene også at byggherren bryr seg om resultatet.

Det viktigste for Avinor er at massen tåler belastning fra flyene og at overflaten har en viss tekstur (som gir bremsevirkning for flyene). I tillegg skal levetiden være så lang som mulig. Konsekvensene av å stenge en lufthavn med kun en rullebane er store; charter- og rutefly blir berørt og interessen er stor i lokalmiljøet om hvorfor vi må stenge igjen... Videre er det en forhøyet risiko ved å ha asfaltering om natten og trafikk på dagen da overganger mellom ny/gammel asfalt kan medføre løse partikler som kan ødelegge flymotorer.

Når kontrollen skjer der og da kan tekturen tilpasses med blant annet valsing. Temperatur og vind under utlegging har også stor innvirkning på hulrommet og en natt kan det være behov for 3 valser, den neste kanskje det er nok med 1 valser for kompaktering av samme massetype.

Separasjon i massen kan reduseres

vesentlig med å ta i bruk Red River biler, baljebiler og tilleggsutstyr på utleggere. Baljebiler er et generelt krav nå men det er på tide at bransjen går litt lenger for å sikre kvalitet. Om vi øker levetiden 3-5 år med riktig utstyr blir det ikke mindre asfaltering. Det er nok dårlig dekke å ta av.

For å sikre at vi får det vi ber om har Avinor laget «Fotobokser» i kontrakten. Det er forunderlig at det må straff/trekk til før det rettes fokus på utførelse. Hvorfor ikke bruke dette trekket som kommer til å oppgradere utstyret?

Vi har videre hatt noen krav i våre kontrakter de siste tre år, uten bøtsatser, og dette har med uten unntak blitt neglisjert av entreprenøren. Hvorfor er interessen så liten for å oppfylle krav i inngått kontrakt? Er det tonn som gjelder uansett?

Massen ser bra ut ved utlegging men synet kan bedra. Hulrom > 3,5 % gir et åpent dekke og kjemikalier/vann blir stående i det nye dekket og løser det opp langt raskere enn ønskelig.

Kontroll av hulrom under utførelse skal gjøres og noen er dyktige mens andre lever på valsemønsteret fra i fjor (sist gang massetypen ble lagt).

Bruk av varmekamera er et dokumentert tiltak for å kunne skille områder som

har lavere temperatur enn andre. I stedet for å vrake massen kan et slikt kamera benyttes for å øke innsatsen med valsing og dermed lage godt resultat av den «kalde» massen uten merkostnader for entreprenøren. Alle er enige om at lassbytter og kald masse i trauret fører til økt hulrom og redusert levetid.

Vi må slutte å si: «Det bare ble sånn!» Det er utleggerlaget som lager kvaliteten og for å unngå short-cut må det rettes fokus også på valsingen og problemområder som vi vet er der.

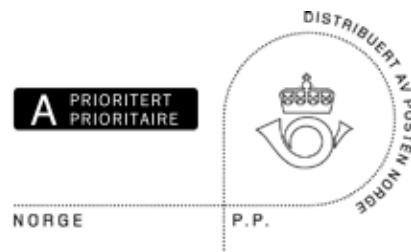
Med kontinuerlig bruk av varmekamera kan valseføreren lage den ønskede kvaliteten selv om massen er litt utenfor kravene.

Den idielle situasjonen er baljebiler, Red River, materialmater foran utlegger, silo eller mateskruer i trauret, skjørt/skruer på screeden og varmekamera/temperatursensor i fbm valsingen.

Hvorfor kan ikke dette bli standard isteden for noe vi prater om på vinteren. Avinor vil ha god kvalitet og betaler for det. Men dessverre klarer vi pr i dag ikke det uten «Fotobokser» og bøtsatser.

«Hvorfor er interessen så liten for å oppfylle krav i inngått kontrakt? Er det tonn som gjelder uansett?»

- **ATI-nytt** er et informasjonsblad for medlemmer i Asfaltteknisk Institutt.
- Alle usignerte artikler i dette bladet, er instituttets eget ansvar.
- Spørsmål om ATI eller artikler kan sendes til angitte adresse, telefon, faks eller e-post. Artikler må gjerne kopieres eller benyttes når referanse oppgis.



RETURADRESSE | ASFALTTEKNISK INSTITUTT, POSTBOKS 239, 1322 HØVIK

Nye medlemmer

ATI har pr juli 2009 i alt 131 medlemmer. Vi opplever en økning i medlemmer fra kommunesektoren.

Vi ønsker følgende nye medlemmer velkommen:

- Norddal kommune
- Eiker Asfaltproduksjon AS
- Asfalt Consulting as
- Balsfjord kommune
- Harstad kommune
- Nesodden kommune
- Alt i Asfalt AS
- B & S Asfalt AS
- Kito Asfalt AS
- Fossens Eftf AS

Medlemsmassen fordeler seg som følger:

- Entreprenører: **35 stk**
- Oljeselskap: **2 stk**
- Norske kommuner: **67 stk**
- Leverandører av varer og tjenester: **9 stk**
- Maskinleverandører: **6 stk**
- Offentlige forvaltningsorgan: **3 stk**
- Konsulenter og andre: **9 stk**

God sommer!

Kurs og kompetanseheving som satsningsområde

Det er viktig for ATI at vi dekker de behov våre medlemmer har innen vårt fagfelt.

Med den ambisjonen er det hyggelig at kursvirksomhet har vist en gledelig oppadgående trend de senere år.

Vi vil nå aktivt søke å avdekke våre medlemmers ønsker, ikke bare gjennom de opplysningene vi har om antall deltakere på de ulike kurs, men denne gangen også gjennom et spørreskjema som vi vil sende ATIs medlemmer i høst. Vi vil be medlemmene angi sine behov og planer fremover. Vi vil også be medlemmene komme med forslag til fagområder der kompetanseheving føles aktuelt.

Samtidig vil vi internt i ATI ha en brainstorming hva angår nye kurs. Hvor lange bør kursene være, bør de arrangeres nær Høvik, på andre steder i landet, eller kanskje bedriftsinternt?

Vi er også åpne når det gjelder hvilken organisatorisk rolle ATI bør spille i forhold til lærlinger. Et alternativ er at ATI organiserer seg som et opplæringskontor. Dette vil i så fall tilsi at medlemsbedriften/etaten fratras noe av arbeidet og kontrollen med lærlingen. Dette vil i så fall tilsi en vesentlig opptrapping av ATIs virksomhet. Om dette er ønskelig er enda et spørsmål som medlemmene vil bli bedt om å svare på.

Uavhengig av nevnte spørreskjema er vi alltid lydhøre for kommentarer fra deg som medlem av ATI.

Vi arbeider også med en oppdatering av vår hjemmeside. Under «opplæring» vil det enkelte medlem, basert på arbeidsoppgaver, få forslag til aktuell anbefalt opplæring.

Møter, kurs og konferanser

ATI-Skolen høsten 2009:

■ Arbeidsvarslingskurs - Håndbok 051

Krav til alle som arbeider på veg. Kurs 1 (3 timer) og Kurs 2 (6 timer)

Dato:

Kurs 2: 1. september 2009

Kurs 1: 12. oktober 2009

Adresse: Fjordveien 1, Høvik

■ Asfaltlapping - reparasjon av dekkeskader

Dato: 24. november 2009

Adresse: Sandnes/Stavanger

■ Kontrahering og oppfølging av asfaltarbeider:

Dato: 11. november 2009

Adresse: Fjordveien 1, Høvik

■ Fagbrev innen asfalt

Antall dager: 6 dager over 2 uker

Dato: 2.-4. februar og

16.-18. februar 2010

Adresse: Fjordveien 1, Høvik

Vi har allerede stor pågang til grunnkursen. Vi minner om at kurset dekker teoridelen til fagbrevet innen asfalt. Sett derfor av dagene allerede nå! Kurset vil gå på Høvik, men avhengig av etterspørselen kan det settes opp andre steder i landet.

Følg med på hjemmesidene for mer informasjon om våre kurstilbud:

www.asfaltteknisk.no/kurs

☑ Kontaktpersoner:

Eirik Wulvik	Daglig leder
Bjørn Holshagen	Måletekniker (støvmålinger, fotografering, registrering dekketilstand)
Kjell Arne Bergli	Måletekniker (støvmålinger, fotografering)
Ragnar Bragstad	Seniorrådgiver asfaltteknologi, sertifisering av asfaltfabrikker
Eirik Bergan	Rådgiver sertifisering av asfaltfabrikker
Per Syvaldsen	Seniorrådgiver KFA, asfaltteknologi, sertifisering av asfaltfabrikker
Paul Senstad	Seniorrådgiver drift og vedlikehold av veger
Trude Beathe Haugen	Laboratorieteknikker
Heidi Hovde Andersen	Kontorsjef (økonomi, kursgjennomføring)
Vibeke Taranger	Sekretær (utleid til Norsk Asfaltforening og KFA)



■ Norsk Asfaltforening:

Studietur til Trøndelag og nordvestlandet 15. og 16. september 2009

Påmelding: www.norskasfaltforening.no