



ANLEGGSS- MASKINEN

NR. 4-2013 53. ÅRGANG

Tregt marked i sør

Låne eller lease?

Prosjekt: E8 i
Lavangsdalen

Slik er Nasjonal
Transportplan 2013

Sikker riving på fjellet

KOMATSU

Call the experts® for
en maskin som tar hensyn til miljøet.

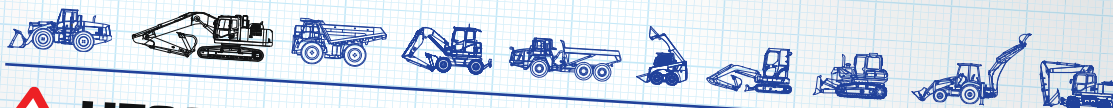


NYHET!

PC210LC-10 – Nok et fantastisk tilskudd i Strek-10 serien

- Unikt dieselpartikkelfilter
- Lavt støynivå
- Lavt dieselforbruk
- Spaker integrert i førerstolen
- Optimalt førermiljø

Du kan stole på nyheten PC210LC-10!



HELSELBERG

Ulvenveien 84, Postboks 185 Økern, 0510 Oslo, Tlf. 22 88 72 00
www.hesselberg.no



Nå har Norges beste nettverk blitt enda bedre

Nå har vi over 60 AdBlue-pumper og over 370 pumper med anleggsdiesel på våre stasjoner i Norge. Med tilgang til over 600 stasjoner i nettverket er du sikret å holde hjulene i gang. Her ser du forresten det nye designet på våre Truck- og Routexkort.

Velkommen til Norges beste nettverk av bensinstasjoner.

for veien videre





POLARIS®

RANGER

Robust, lettkjørt og brukervennlig

Ringeriks-Kraft



Ranger 800 HD EFI

Ringeriks-Kraft sin historie strekker seg helt tilbake til 1882 hvor Hønefoss ble en av verdens første byer med kunstig belysning, i selskap av verdensbyene New York og London. Firmaet i seg selv feirer i 2012 sitt 100 års jubileum og jobber å tilby sine kunder miljøvennlig energi.

Ringeriks-Kraft Service AS jobber med å bygge ut og vedlikeholde kraftanleggene på Ringerike. Av hovedvirksomheten er blant annet belysningsanlegg, fiber, AMS-montasje, byggestrøm og både lav- og høyspentarbeid. De har en Polaris Ranger 800 Heavy Duty i full sving i sitt arbeid. Denne benyttes hovedsakelig til å frakte mannskap og utstyr ut i terrenget i forbindelse med arbeid med høyspentnett.

"Fordelen med en Polaris Ranger er at den er tyngre enn en 6-Hjuling, hvilket gir den større fremkomme-lighet når man trekker tilhenger. Samtidig har man mulighet til å kjøre langs vei, siden den er registrert som EU-Traktor på hvite skilt. Dette er en fordel for oss som jobber over lengre linjestrekk, hvor vi kan flytte oss mellom mastene, langs offentlig kjørevei" forteller Ole Ragnar Dihle, Prosjektleder i Ringeriks Kraft.

Polaris har et supert utvalg av utstyr og tilbehør. Lock & Ride utstyret kan man bare "kneppe" av eller på og er påmontert på sekunder, helt uten verktøy. Dette er veldig praktisk og det er flott å kunne tilpasse utstyrsnivået på Rangeren etter behov. Dihle og Ringeriks-Kraft er har en solid spekket maskin og utstyret omfatter proff hitch tilhengerfeste, sportstak, flipp-up front rute, aluminium drivaksel-beskytter proff, Nerf Bars Black Edition, støtfanger proff, intergert vinsj i front, støtfanger proff bak, netting bakvegg, skjermbrøddere, LED Bar Entreprenørseries på tak med egen bryter på dasbord, 2 X ekstra LED lys integrert i front og ikke minst Polaris' Selvjusterende Fjæring bak (IRS). Altså en fullspekket Polaris Ranger HD!

"Alle som jobber i terrenget kan nyttiggjøre seg et slikt kjøretøy. Det samme gjelder alle nødetater som tidvis er i terrenget for å redde/hente personer som har skadet seg. Evnen til å komme seg frem i dyp snø, er enorm dersom man monterer belter på en Ranger"

Entreprenørmaskinen -Ranger Diesel

Veidekke Bane er en landsdekkende entreprenør innen alle jernbanetekniske fag. Veidekke Bane ble etablert i 1999. Avdelingen har 65 ansatte og en rekke forskjellige typer skinne/veimaskiner. Deres kunder er hovedsakelig de offentlige byggherrene, Jernbaneverket og Kollektivtransportproduksjon AS.

En Polaris Ranger Diesel er perfekt for entreprenørskap. Den er sterk, allsidig og tøff. Det er en EU-Traktor, noe som tillater at man kan ha 2 personer ekstra bakpå, altså totalt 4 personer, bare man følger forskrift om bruk av kjøretøy, §3-1 d). I tillegg til at den er registrert for kjøring på almen vei har en rå firehjulstrekk og går på Diesel som vi har på fat i våre anlegg.

"En Polaris Ranger gjør det enklere å få frem det man trenger for å kunne utføre jobben på raskest og sikrest mulig måte"

Bjørn Modell, driftsleder og maskinansvarlig i Veidekke Bane forteller at dere bruk av Rangeren handler om å kunne frakte personell og materiell i og ved / langs jernbanelinja. Dette er på steder der det ikke er mulighet og komme frem med vanlig personbil. For eksempel i tunneller. Den er også tiltenkt oppgave som evakueringskjøretøy,



Ranger Diesel

i tilfelle det skulle oppstå en ulykke. Den har krok, og kan trekke hengere med vekt på opptil ca 750 kg. Det er ganske imponerende.

Bjørn fortsetter med å fortelle at deres Ranger Diesel er godt utstyrt med tilbehør fra Polaris. Det er påmontert en skikkelig vinsj med fjernkontroll, kraftig arbeidslys både foran og bak med LED lamper og Bimini topp og bakvegg. Det er også naturligvis montert en gul "saftblander" eller rotorlykt på taket. Bjørn er veldig fornøyd med sin arbeidshest og kan trygt anbefale Polaris Ranger til andre entreprenører. Han avslutter med å trekke frem at Ranger også må være helt topp til jakt og innen landbruket.



RANGER DIESEL
EU TRAKTOR - 135.900,- eks mva
(169.875,- inkl mva)

RANGER 800 HD EFI
EU TRAKTOR - 143.900,- eks mva
(179.875,- inkl mva)



POLARIS®

**RANGER
CENTER**

Alta Hauans Alta AS, 78449430 • Elnesvågen Haukås ATV, 47347900 • Fredrikstad Monsen Maskin AS, 69301500 • Froland Arild's Motorsenter AS, 37038940 • Fyresdal Bondal Motor AS, 35067200 Hægeland Aase Landbruk AS, 38153400 • Harstad Trama Harstad AS, 77059760 • Hattfjelldal Daleng Scooter & Service, 75184481 • Hovik Norsk Tilhenger Senter AS, 21690590 • Kleppe ATV Gården AS, 51420120 • Melhus AB Motor AS, 72870610 • Rognan Ernstsens MC & Snøscooter, 75691911 • Ski Harald Grenvold AS, 48003000 • Skien CBP AS, 35584141 • Skulestadmo Biltunet Voss AS, 56520700 Storslett Motorsenteret AS, 77765640 • Stryn Lars Kveen A/S, 57872000 • Tana Tana Scooter & ATV AS, 90628551 • Tromsø Maritim Center AS, 77662000 • Verdal Verdal Båt Scooter & MC AS, 74072288 Øverbygd Åsheim Maskin AS, 77721400 • Øvre Surnadal Polaris Nordmøre AS, 40007042

www.polarisindustries.no • facebook.com/PolarisNorway

Utgiver: Maskinentreprenørenes Forbund

Redaksjon og annonser:

Pb. 505, Sentrum, 0105 Oslo
Fred. Olsens gate 3, 0152 Oslo
Tlf. 22 40 29 00 / Faks 22 33 31 89

I redaksjonen:

Jørn Söderholm, ansv. redaktør
jorn.soderholm@mef.no
Tlf. 22 40 29 19/416 55 220
Runar F. Daler, journalist
runar.daler@mef.no
Tlf. 22 40 29 22/482 46 412
Siri Ulvin, siri.ulvin@mef.no
Merete Raabe Frantsen
merete.raabe.frantsen@mef.no

Annonser:

Berit Kjølø, bk@mef.no
Tlf. 22 40 29 18/951 10 179

Grafisk utforming:

Kari H. Bijmolen, kb@mef.no

Illustrator: Annlaug Auestad

På forsiden: Elektronisk komprimeringskontroll er i ferd med å rulles ut på norske anlegg. KIME AS bruker det på E8 i Lavangsdalen i Troms.

Forsidefoto: Jørn Söderholm

Trykk: Kai Hansen Trykkeri
ISSN 0003-3715 - 53. årgang

Abonnement:

DB Partner AS - am@dbpartner.no
Postboks 163, 1319 Bekkestua
Konto: 1602.55.93417
Pris: 595,- pr. år



Forsidesak:

Sikker masteriving s. 16

MEF - NYTT

Side 69

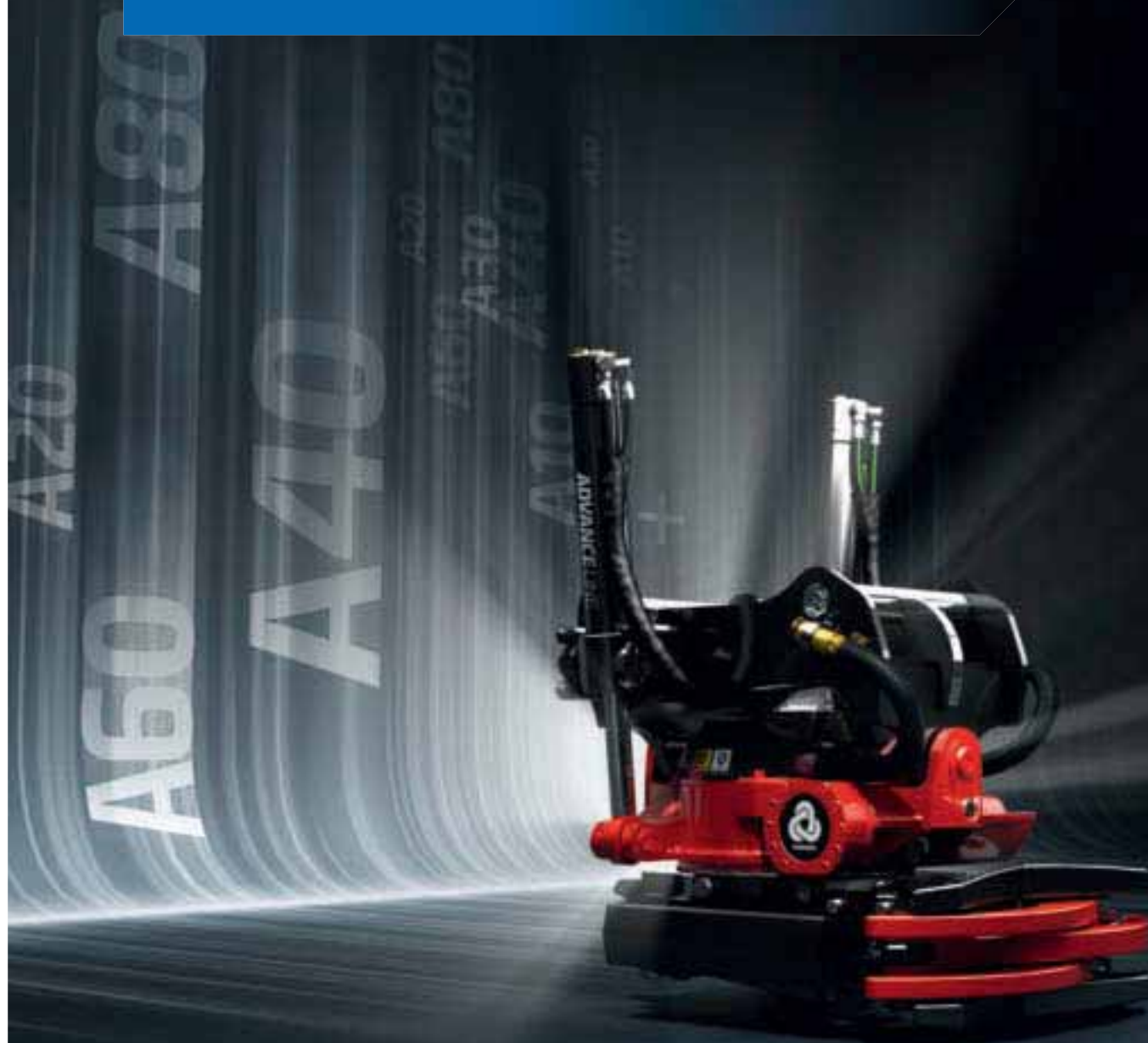
INNHOLD

Ulovlig brøyt-utlysning	8
Elektronisk faktura	10
Nasjonal transportplan	12
Sikker maste-riving	16
Vegdirektør HMS-bekymret	22
Vanskelig marked i Agder	26
Test: Liebherr A918	30
Lease eller låne?	36
Bil: Ford Transit	40
Entreprenøren:	
I.S. Fjellsprenkning AS	44
Prosjekt: E8 Lavangsdalen	48
Profil: Ann-Therese Kristoffersen	56
Etterutdanning på tungbil	60
Fag: KS-/HMS-system	62

Arbeidsgiverdagen	64
Digitalt i VA	66
MEF-nytt	69
Til slutt	79
Neste nummer	82

Forflytter grensene for hva som er mulig

NESTE GENERASJON TILTROTATORER. SÅ MYE MER. HELT SIKKERT.



www.indexator.se

 **Indexator**
Rototilt Systems



STOLT: Entreprenør Henrik Steine er stolt over HMS-oppraderingen som trengtes for Statnett-opdraget. (Foto: Jørn Söderholm)

Reaksjoner PÅ NTP 2013



Jørn Söderholm

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen er dypt bekymret over ulykkestallene blant entreprenører som jobber for Statens Vegvesen. Det skulle bare mangle. Folk dør på jobb for Statens Vegvesen. Ansatte hos entreprenører blir skadet mens de jobber med å bygge veier for Ola og Kari. Det skal ikke være farlig for kvinner og menn å jobbe ute på norske veianlegg.

Alle snakker om HMS. De fleste vet til og med hva de tre

bokstavene står for. Men når en ulykke skjer, så er det ofte fordi HMS-kunnskapen ikke klarte overgangen fra teori til praksis akkurat i den situasjonen. HMSen sviktet. Når det skjer, så er det ikke maskinførerens, lastebilsjåførens, hjelpemannens eller anleggsarbeiderens skyld. Uansett om ulykken skjedde på grunn av et feilgrep i hytta eller grøfta. Det er heller ikke formannens skyld, uansett om uhellet skyldtes en bom inne på kontoret. Det er sjefens skyld. Det vil si sjefens ansvar, i den grad det er noe forskjell på skyld og ansvar her.

Du har hørt det gjentatt til det kjedsommelige, men vi gjentar det: HMS-ansvaret ligger på toppen. Hos sjefen i entreprenørbedriften, sjefen på anlegget og sjefen i Statens Vegvesen. Deretter går det nedover. Til anleggsleder, entreprenør, formann, bas og til slutt ut til gutta og jentene som beskyttes mot å dø.

Derfor er vegdirektørens uttalte bekymring en prioritering og en synliggjøring vi har respekt for.

Derfor er vi også glade at det finnes folk og firmaer som Henrik Steine. Et firma der sjefen er stolt over den HMS-relaterte kompetansehevingen firmaet har vært gjennom på grunn av et oppdrag. Så stol at han gjerne forteller om det i Anleggsmaskinen. En sjef som gjerne betaler lønna til gutta som drar på kurs pålagt av oppdragsgiver, ser på det som en investering i bedriften og viser synlig stolthet over det også.

Dette bladet går til trykk samme dag som Nasjonal Transportplan legges fram. Fra alle lekkasjene vet vi mye om hva som kommer. E39, Intercity-triangelet og E18 Oslo vest er noe av det. Til og med skipstunnel gjennom Stad-landet. Men hvor store ambisjonene er totalt, det vet vi ikke ennå.

Har du tips, meninger eller forslag til oss?
anleggsmaskinen@mef.no
Jørn Söderholm

ULOVLIG UTLYSNING AV BRØYTE-ANBUD

To kommuner felt i KOFA. Droppet Doffin, lyste ut anbud kun i lokalaviser.

Klagenemnda for offentlige anskaffelser (KOFA) har ilagt Skodje kommune og Rauma kommune to gebyrer på henholdsvis 250 000 kroner og 370 000 kroner for ulovlig direkte anskaffelse av brøytetjenester.

– I stedet for å kunngjøre konkurransene om brøytetjenestene i Doffin-databasen ble konkurransene kun annonsert i lokalaviser. Dette er ikke tilstrekkelig for å oppfylle kravet til kunngjøring, heter det i en kunngjøring fra KOFA.

Kommunene mente at kontraktene måtte ses hver for seg, da grunnen til oppdelingen var praktiske, geografiske og klimatiske årsaker. Kommunene mente også at dersom hele vintervedlikeholdet måtte kunngjøres i Doffin-databasen, ville dette i praksis føre til at mindre leverandører ikke kunne delta.

Klagenemnda mente at selv om enkelte slike momenter etter omstendighetene kan ha betydning, kunne de i foreliggende saker ikke rettferdiggjøre en oppdeling av kontraktene. Klagenemnda fant derfor at kontraktene måtte ses i sammenheng ved beregningen av anskaffelsens verdi. Gebyrene utgjorde ca. 10 prosent av kontraktens verdi.



FELT: Kommunene mente Doffin-publisering ville utelukke små leverandører. Foretaket som eier bilen på bildet er ikke berørt.

Har du kontroll på

- timene • verktøy • vareforbruk
- kjøretøy • skjema/dokumentasjon
- brøytelister/strøllister

Nå også for iPhone og Android!

Available on the App Store

Litt enklere, litt smartere!

SmartDok
www.smartdok.no

salg@smartdok.no • mob. 90 40 33 33

Mer fornøyde vegbrukere

VEI: Norske veibrukere er mer tilfredse med framkommeligheten på veiene nå enn de var for fire år siden.

Resultatene fra årets undersøkelse viser at det fortsatt er mye å ta tak i for å forbedre trafikantenes tilfredshet. Men trafikantenes oppfatning av tilstanden på bilveiene er likevel signifikant bedre enn i årene 2005 – 2009 når det gjelder vegdekker og siktforhold.

Vurderingen av veidekket er det som slår ut aller mest på totalresultatet. Det er fremdeles det området trafikantene er minst fornøyd med, men tilfredsheten har økt fra 2,88 til 3,56 på en skala fra 1 til 6. På den andre siden er trafikantene mindre fornøyd med lesbarheten på vegskilt og varsling av vegarbeid enn de var i 2009. Yrkessjåfører er generelt mindre tilfreds enn befolkningen for øvrig. Trafikanter i Region sør er mest fornøyd, og tilfredsheten med veiene har økt mest i Vest-Agder og Telemark. Nordnorske trafikanter er minst fornøyd med veiene. Det er femte gang at Statens vegvesen ber om trafikantenes tilbakemelding på tilfredshet med sommervedlikeholdet.

NY AVDELING I TRAVELT OMRÅDE

Nasta flyttet inn hos Dobloug Entreprenør.

Tekst og foto

I JØRN SØDERHOLM

HAMAR: I midten av mars var det offisiell åpning av Nastas nye avdeling i Hamar, midt i Norges kanskje travleste anleggsområde om dagen. Noen kilometer sørover bygges det E6 og jernbane ved Mjøsa, mens det noen kilometer nordover skal bygges E6 gjennom Gudbrandsdalen.

– Hedmark og Oppland nord er et område med mye veibygging. Det skaper optimisme hos både store entreprenører og mindre entreprenører som går på innleie. Og de firmaene som ikke kommer inn på de store anleggene, de får jobbene andre ellers ville tatt, sier Øyvind Ottinsen.

Forankring

Han er Nastas representant i området, og gleder seg over de nye lokalene.

– Avdelingen gir oss et sted å møte kunder, levere ut smådeler og sånt. Den lokale forankringen er viktig, sier han.

Nasta flytter inn som leietaker i et nybygg hos Dobloug Entreprenør AS på Hamar. Nybygget er på 850 kvadratmeter, som kommer i tillegg til 1 000 kvadratmeter bygningsmasse som var der fra før. Dobloug bruker selv halvparten av arealet, og leier resten ut til flere virksomheter.

– Her får man alt på ett sted: Traktorer, anleggsmaskiner og gaffeltrucker. Inkludert finansiering! Trenger man et grisehus, så lar det seg også gjøre, ler daglig leder Pål Dobloug. Han er glad for å få inn Nasta som leietaker.

– De er en passe framoverlent organisasjon, der det skjer litt. Det er viktig. Dette er også et område der det skjer mye. Volvo Maskin er i ferd med å etablere seg, og Scania er på vei, sier Dobloug.

Nastas hovedkontor ble for øvrig kåret til Årets Vestfoldbedrift av NHO i fylket nylig.



SAMMEN: Øyvind Ottinsen t.v. i Nasta har flyttet inn hos Pål Dobloug

N Norgeodesi AS

SERVICE PÅ ALT - NÅR DU TRENGER DET!

Spectra en fallslaser

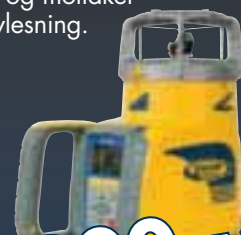
GL 412, en falls laser m/ fjernkontroll og mottaker m/mm avlesning.



14.900,-

Spectra alt i en laser

UL 633, universal Laser - for alt: Eks.: plan, 2 faller, grøfte-, interiør-, vertikal-, lodd-laser. Inkl. fj.kontroll og mottaker m/mm avlesning.



23.900,-

Spectra planlaser komplett

LL 100, helautomatisk planlaser med manuelt fall. Komplet i koffert med lasermottaker, stativ og nivellerstang.

Alt i en koffert!



**KAMPANJE
5.950,-**

Trimble R10 HD-GNSS lett tungvekt

Kombinert med Trimble Visison total stasjon gir det deg den perfekte dokumentasjons pakken. Klargjort for bl.a. NVDB felt koding.

Innbytte- og oppgraderings Kampanje nå



Eneste HD-GNSS!

Entreprenørpakken! Vår mest populære GPS- GNSS, Trimble GeoXR

Inkl. Access m/masseberegning direkte i felt!

- Superkompakt toppmodell, cm nøyaktighet direkte i felt
- GPS/GLONASS/SBAS
- 220 kanaler
- Innebygd 4G modem, Bluetooth og Wi-Fi
- 5MP kamera med Autofokus
- Lang driftstid
- Opsjon for Veistikking m.bl.a. fri flis
- Leveres komplett med stang og ekstern antenne

Alle priser er eks. mva.



**Pakkepris
129.000,-**

N Norgeodesi AS

Hovedkontor:

Ringeriksveien 155 - 157
Postboks 91,
1313 Vøyenenga
Tlf: 67 15 37 80
Faks: 67 15 37 99

Avd.: Bergen Liamyrene 20, 5132 Nyborg
Tlf: 55 53 87 40 Faks: 55 53 87 41

Avd.: Trondheim Terminalen 10, 7080 Heimdal
Tlf: 72 59 92 80 Faks: 72 59 92 85

Avd.: Sandnes Kvernelandsv. 143B, 4323 Sandnes
Tlf: 51 81 18 70 Faks: 51 81 18 78

www.norgeodesi.no

Trimble

ELEKTRONISK FAKTURA I KOMMUNENE

Jobber du for en kommune? Da må du snart fakturere på EHF-format.

Statlige etater har vært pålagt å bruke elektronisk faktura siden i fjor. Nå skal kommunene med.

Regjeringen pålegger landets kommuner å kunne ta imot elektronisk faktura på Elektronisk Handelsformat (EHF). Leverandørene på sin side blir pålagt å sende sine fakturaer elektronisk på det samme formatet. Kravet vil gjelde fra 1. januar 2015.

– Staten kan spare mer enn 100 millioner kroner i året på å kreve elektronisk faktura på standardformatet av sine leverandører. Hvis kommunene stiller det samme kravet får også kommunene betydelige gevinster. Ved å innføre ett standard format, forenkler

vi også administrative rutiner og effektiviserer forvaltningen, sier fornyingsminister Rigmor Aasrud i en pressemelding fra Fornyings-, Administrasjons- og Kirkedepartementet.

Samtidig vil også leverandører til statlige forvaltningsorgan bli pålagt å sende sine elektroniske faktura på EHF-format.

Elektronisk faktura er en faktura i et strukturert dataformat som overføres elektronisk fra selger til kjøper og som kan importeres i kjøpers økonomisystem og behandles maskinelt.

Følger E6

VINSTRAS: Slangeleverandøren TESS ønsker å være tett på utbyggingen av E6 gjennom Gudbrandsdalen. I slutten av februar åpnet selskapet en ny avdeling (bildet til høyre) på Lomoen på Vinstra, midt på den 56 kilometer lange traseen mellom Ringeby og Otta. Her ventes det ikke minst stor aktivitet i forbindelse med byggingen av den 3,5 kilometer lange Teigkamptunnelen på strekningen Vinstra-Sjoa.

– Avdelingen blir et senter for etterfylling av ConTESS forsyningscontainere, opplyser TESS.








Holder til i Innfjorden i Rauma kommune

Størst i Norge på veirekkverk

Over 30 års erfaring

MEF-medlem

39 ansatte og en omsetning i 2010 på kr 121 millioner

www.agjerde.no
 ARVID GJERDE AS 6315 INNFJORDEN
 TLF: 71 22 72 22 E-POST: GJERDE@AGJERDE.NO



Større og sterkere

GRUVEDRIFT: Pon Equipment har inngått avtale med Store Norske Spitsbergen Grubekompani AS. Cat-importøren har opparbeidet stor kompetanse på det området, og utvidet betraktelig de siste årene, skriver Pon Equipment i en pressemelding i samband med avtalen om maskinleveranser. Den styrken, en sterk produktportefølje og ikke minst god delelogistikk og konkurransedyktige priser gjorde at Store Norske valgte Pon Equipment. Lunckefjell ligger nordøst for Svea Nord og inneholder 8,2 millioner tonn salgskull. Prosjektet Lunckefjell ble godkjent i 2011 og skal etter planen være klart til oppfaring i 2013.



AVTALE: Pon leverer Cat til Lunckefjell. (Foto: Pon)

MER CAT I ØSTFOLD OG FOLLO

MOSS: Pon Equipment åpner ny avdeling på Rygge, sentralt ved E6, og markerer dette med en offisiell åpning den 15. mai.

Pon Equipment har de siste årene utvidet sin virksomhet betraktelig. Nå er tiden kommet til Østfold og Follo, et område med stor aktivitet og vil knipe markedsandeler gjennom enda bedre service og tilgjengelighet.

– Ved å åpne en avdeling på Rygge ønsker vi å styrke vår posisjon ytterligere, samt bli en enda sterkere partner for våre kunder i både Østfold og Follo. Østfold skal bli et stort Cat-fylke, sier markedsjef Espen Paulseth (bildet).

Den nye avdelingen på Årvollskogen 115 huser 924 kvadratmeter, hvorav verksted med tre løp samt vaskehall utgjør 560 kvadratmeter. Bygget vil også romme et delelager og to selgerkontor.

Ragnar Nilsen er avdelingsleder for Rygge. Han har arbeidet i Pon Equipment siden 1970 og tidligere vært med på å starte avdelinger i Brumunddal, Larvik, Porsgrunn og Kirkenes. Det er altså en erfaren avdelingsleder som vet hva som kreves for å få ting på stell.

Den nye avdelingen på Rygge skal i tillegg til Nilsen betjenes av en deleselger, tre uteservicemekanikere og tre verkstedmekanikere. Den offisielle åpningen 15. mai markeres med en åpen dag, med demokjøring av store og små maskiner, pølser på grillen og solid representasjon fra teknisk, produkt, salg og service i Pon Equipment.



Dårlig arbeidsvarsling i mørket

VARSLING: En studentoppgave om arbeidsvarsling i mørket avslørte flere alvorlige feil på anleggsområder i Buskerud, skriver Statens Vegvesens avis Vegen og Vi.

På kveldstid i perioden februar til april 2012 reiste byggingeniørstudenten Daniel Bjerkan på 23 veianleggsområder i Buskerud på uanmeldte kontroller. Mangler ble registrert, analysert og publisert i bacheloroppgaven «Arbeidsvarsling i mørket».

På hele åtte av de kontrollerte områdene manglet skilt 110 «Vegarbeid». Det var også store mangler når det gjaldt sikring. På fem av områdene var dette helt fraværende. Seks anlegg hadde miniguard, men de var ikke boltet fast.

– Med dårlig sikt på kveldstid bidrar dette til å skape farlige trafikksituasjoner og potensielt mer alvorlige konsekvenser om ulykken først er ute, skriver avisen.

Havn og vei til NCC

HØYANGER: NCC Construction har fått i oppdrag å bygge nytt kaianlegg og to nye broer i Lavik i Sogn og Fjordane, i forbindelse med oppgraderinger av ferjesambandet E39 Oppedal - Lavik. Kontrakten er på 213 millioner kroner. Kontrakten omfatter nytt kaiområde i Lavik i Høyanger kommune, ny E39 i strandsonen, samt bro og nytt kryss med fylkesvei 607. I tillegg skal eksisterende E39 gjennom Lavik sentrum oppgraderes. Totalt skal det bygges nærmere 1,8 kilometer nye veier, hvorav 760 meter ny gang og sykkelvei. Prosjektet skal ferdigstilles i løpet av august 2015

ProAdm 5

Markedets kraftigste kalkyleverktøy for anleggskostnader

Med ProAdm 5 får jeg meget god presisjon i anbuds kalkylen!

Ta kontakt for en demonstrasjon

Citec Rina oss på 40 00 57 65 – citec.no

Tenkehetta.no

MEST TIL VEI

Regjeringen vil bruke 508 milliarder kroner på transportutbygging de neste ti årene. Det meste går til vei. MEF tror ikke det er satt av nok til vedlikehold av fylkesveiene, men Statens Vegvesen er ikke bekymret for det.



Tekst og foto

JØRN SØDERHOLM

Nasjonal Transportplan (NTP) ble lagt fram like før dette bladet gikk i trykk. Her foreslår Regjeringen å bruke totalt 508 milliarder på transportrelatert utbygging de neste ti årene. Det er en rammeøkning på 50 prosent. Fordelingen er omtrent slik:

- 311 milliarder på vei
- 168 milliarder på jernbane
- 9,23 milliarder på belønningsordningen for kollektivtrafikk
- 19,24 milliarder på kystformål

Regjeringen legger opp til mer forutsigbar finansiering av samferdselsprosjekter. Dette innebærer blant annet at det årlige beløpet som er nødvendig for å holde rasjonell framdrift innarbeides i det enkelte års budsjett. Prosjektet gis fullmakt til å inngå bindende kontrakter basert på den vedtatte kostnadsramme.

Prosjekt og finans

Videre skal prosjektfinansierte prosjekter, prosjekter med en kostnads-

FYLKESVEIENE: Statens Vegvesen tror NTP-pengene vil stoppe forfallet på fylkesveiene. MEF er ikke så sikker på det.

ramme på over 750 mill. kr, ledes av en prosjektorganisasjon i den aktuelle etaten. Blant kandidatene til den nye ordningen er InterCity-prosjektene, prosjekter på E39, E10, og elektrifisering av Trønderbanen.

– MEF har hatt fokus på mer forutsigbar finansiering og prosjektfiansiering over flere år. Vi er tilfreds med at regjeringen nå har lyttet til entreprenørene. Dette er noe vi mener vil bedre fremdriften for samferdselsprosjektene. Det er viktig at pengene følger tempoet i prosjektene og ikke omvendt. Vi mener imidlertid at regjeringen burde åpne for at flere prosjekter enn de som blir foreslått i planen blir finansiert på denne måten, sier Trond Johannesen, administrerende direktør i Maskinentreprenørenes Forbund.

Nær 292 milliarder kroner går til riksvegnettet, mens nær 20 milliarder kroner settes av som et ekstraordinært tilskudd til fylkesveiene, opplyses det fra Regjeringen.

Forfall

Totalt er om lag 73 mrd. kr er satt av til miljø og byttak, mindre utbyggingsprosjekter, og nedbygging av forfallet på riksvegene. Det vil bli etablert et eget program for fornying, blant annet for å ta igjen etterslep. Regjeringen gir også en ekstrabevilgning på 10 mrd. kr til vedlikehold av fylkesvegene.

Midlene fordeles med 2,75 mrd. kr i første fireårsperiode og 7,25 mrd. kr i siste seksårsperiode. Samlet etterslep på riks- og fylkesvegnettet anslås å være 70-115 mrd. kr.

– Sett i lys av de store etterslepstallene hadde vi håpet på en mer ambisiøs tiltakspakke til fylkesvegene. Vi er bekymret for at gapet mellom riksvegene og fylkesvegene vil øke ytterligere, og at vi får et vegnett med store regionale forskjeller. Dette reduserer muligheten for effektiv transport mellom landsdelene. I tillegg påvirker forfallet trafikantenes sikkerhet og konkurransevnen til lokalt næringsliv, påpeker Johannesen.

Statens Vegvesen deler ikke MEFs bekymring.

GRAVESKUFFER? SNAKK MED KNUT! TLF. 33 43 02 46

www.holgers.no

HOLGER'S
AS

ANDEBU NÆRINGS-PARK
3158 ANDEBU
TEL: +47 33 43 02 00
FAX: +47 33 43 02 01
POST@HOLGERS.NO

Hammerplater

Dyrknings-skuffer

Pusseskuffer

Graveskuffer

Handlingsrom

– Vi får større handlingsrom til å være med på å utvikle gode transportløsninger for byene og starte opp flere store utbygginger på de viktigste vegene som binder sammen byer og regioner. Innsatsen til drift og vedlikehold vil trappes opp. Det legges til grunn at veksten i forfallet på vegnettet stoppes tidlig i planperioden, og reduseres i løpet av planperioden, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen i en pressemelding.

Jernbaneverket sier seg også fornøyd med NTP. Både med at Intercity-utbyggingen skal stå ferdig med sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Fredrikstad og Hamar i 2024 og med at InterCity-utbyggingen er aktuell for den nye ordningen særskilt prioriterte prosjekter og mer forutsigbar finansiering.

– Det er svært etterlenget, sier jernbanedirektør Elisabeth Enger. Hun sier seg i en pressemelding også positiv til det arbeidet som er i gang for å effektivisere planprosessene.

Investeringsmidlene første fire-års periode vil i hovedsak gå til prosjekter som pågår eller er under oppstart: Follobanen, dobbeltspor Arna-Bergen, Hell-Værnes, samt prosjektene på intercity-strekningene; Langset-Kleverud på Dovrebanen og Holm-Nykirke og Farriseidet-Porsgrunn på Vestfoldbanen.

– Tenk helhet

Tre dager før norske lokalsamfunn og –politikere jublet for sine egne veistrekninger og tunneller ble det lagt fram en rapport som advarer mot den tenkemåten.

Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) fram rapporten «Nasjonal veipolitikk - fra stykkevis og delt til overordnet og helt». Rapporten foreslår konkrete endringer av norsk veipolitikk for å sikre et trygt, moderne og effektivt hovedveinett.

– Det må bli slutt på å bygge stykkevis og delt på prosjekter som strekker seg over flere tiår, og som i hovedsak er lokalt initiert. Nå må det tenkes stort - og nasjonale myndigheter må tørre å prioritere, kikke ut over egne grenser og se hva vi kan lære av hvordan andre har løst tilsvarende oppgaver bedre enn oss. Vi trenger en tydelig og visjonær veipolitikk som handler om helhet og lange linjer. En visjon som forklarer hvorfor vi må binde landet sammen, og hvorfor vi trenger hovedveier, sier Vilrid Femoen, næringspolitisk direktør i Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV).

I rapporten «Nasjonal veipolitikk - fra stykkevis og delt til overordnet og helt» foreslår OFV en hovedsatsing på store, lange veiprosjekter - hovedveikorridorer - som binder landet sammen. Det kan gjøres ved å bygge sikre, raske og tidsriktige veier - hovedakser mellom nord og sør, øst og vest.

Melbye^M

Melbye Skandinavia er et ledende teknisk Skandinavisk salg- og markedsføringsselskap som leverer fremtidsrettede produkter og smartere systemløsninger for infrastruktur innen energi- og fibernett.

Hva er forskjellen mellom betong og plast?

Prøv brønnene våre så får du se!

Lang erfaring:

Melbye har lang erfaring med brønner og multikanaler i plast (HDPE). Vi har et av markedets bredeste sortimenter av brønner med lokk for kabelforlegning og kan tilby over 200 ulike modeller.

Klar til bruk – med en gang:

Multikanalene legges rett i grøften og grøften fylles igjen - i motsetning til tradisjonelle løsninger hvor betongen har lang herdetid. Multikanalene har suverene egenskaper med hensyn til belastningen de tåler.



Besøk oss på
Kommunalteknikk 2013
13-15 mai på Telenor Arena

Din grossist på Vann og Avløp

Ahlsell Norge AS har 50 avdelinger rundt i Norge
og er totalleverandør på VA



Vi har stor kompetanse innen spesialavdelinger som Havbruk, Vannkraft, Geopro, Verktøy og Elektro. Avdelingene har lang erfaring med produkter og løsninger innen sitt fagområde.

Vi treffes på Kommunalteknikk 2013! - stand 166

Ahlsell Norge AS, Pb. 184, 4065 Stavanger
Tlf.: 51 81 85 00. www.ahlsell.no

ahlsell
gjør det enklere å være fagmann

Fortsatt vekst i bygg og anlegg

Omsetningen i bygge- og anleggsvirksomheten var på 64 milliarder kroner i 5. termin 2012.

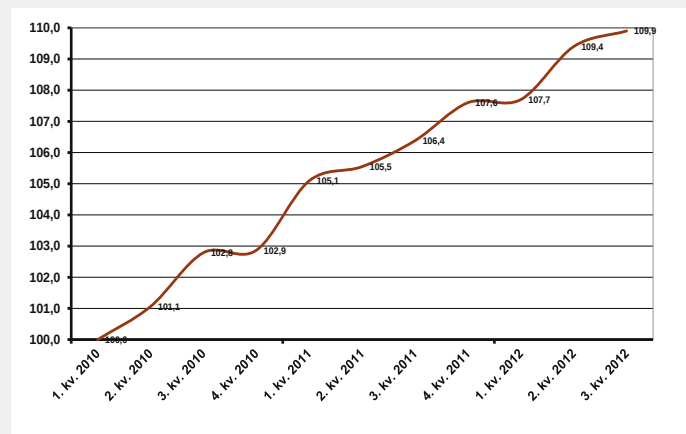
Dette er en økning på 7,2 prosent fra året før.

Veksten i omsetningen avtok gjennom 2012 etter å ha ligget på vel 20 prosent ved inngangen av fjoråret.

Bedriftene i bygge- og anleggsnæringen omsatte for nesten 274 milliarder kroner i perioden januar-oktober 2012. Det er 12,9 prosent mer enn i samme periode i 2011. For bedrifter som tilhører næringshovedgruppen oppføring av bygninger, steg omsetningen 15,9 prosent i de ti første månedene i 2012 sammenlignet med året før.

Skogsmaskinindeksen

Har du spørsmål, ta kontakt med MEF v/sjeføkonom Stein Gunnes, stein.gunnes@mef.no, tlf. 22 40 20 25. Kilde: NTNU



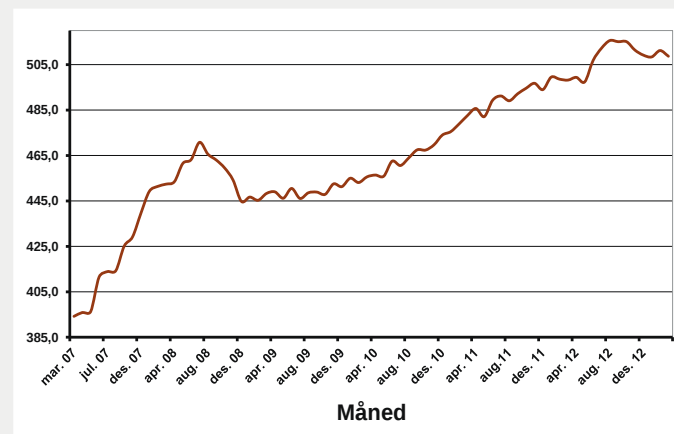
På fylkesnivå var det bygge- og anleggsbedriftene i Rogaland som hadde den største omsetningsveksten i 5. termin 2012, med en økning på 10,9 prosent fra i fjor. Kun to fylker hadde nedgang i omsetningen. Troms hadde den største nedgangen, med 8,0 prosent, mens Oppland hadde en nedgang på 0,5 prosent.

All omsetning i denne sammenheng er eksklusive merverdiavgift.

Kilde: SSB

Anleggsmaskinindeksen

Indeksen omfatter kostnader vedrørende avskrivning, renter, reparasjon, vedlikehold og drift inklusiv førerlønn. **Kilde: NTNU**



13 ble 300

DATA: 13-Gruppen, tidligere Tretten Betongsaging AS ble nylig Ascella-kunde nummer 300 som bruker av den web-baserte løsningen SmartDok. Det mobil- og webbaserte entreprenørsystemet dekker blant annet timer, varer, transport, verktøyoversikt, brøytelister, sporing av sprengstoff, kjøretøyoppfølging og KS-dokumentasjon med skjema/bilder.



SAGFØRERE: Thomas Valbjørn t. v. og Frode Karlstad i 13-Gruppen AS.

Prioriterer ikke levetid

INNkjøp: Er produktenes levetid viktig når du kjøper varer og utstyr? Fire av ti innkjøpere i bygg og anlegg synes levetid er viktig.

Tre av ti prioriterer ikke levetid. Resten er usikre. Det har el-utstysleverandøren El-Bjørn AS undersøkt blant sine kunder.

BOJ-lampe for tunneler.



Ulykker blant entreprenører

MASTENE FALLER

KLIPP: Masten klippes opp i stykker som kan fraktes ut med helikopter.



I HARDANGER



ULYKKER

Statnetts ulykkesstatistikk blant eksterne entreprenører.

År	Fraværsskader
2011	s11
2012	18
2013 (jan-mar)	12

Statnett har til nå ikke regnet antall ulykker pr million arbeidstimer (H-verdi). Dette blir gjort fra og med 2013.

Maskinentreprenør Henrik Steine mente han hadde et rimelig bra HMS-fokus i sin bedrift. Så fikk han et oppdrag for Statnett. Det ble en skikkelig vekker.

Tekst og foto

I JØRN SØDERHOLM

EIKEDALEN, HARDANGER: En drøy times kjøretur langs RV 7 fra Bergen parkerer vi ved Eikedalen Skisenter, mellom Tysse og Norheim-sund. Vi hilser på Henrik Steine. Iført en solid termadress i vernefarge uttrykker han en smule skepsis til journalistens påklædning.

– Det er kaldt der oppe. Vil du låne en termadress? Har du på deg stil-longs? Ta i det minste på deg denne mot snøføyka, sier han og gir oss en reklamebuff fra Leica Scanlaser.

Vi setter oss bakpå Henriks Can-Am beltedrevne ATV. Han gir gass, og setter kursen oppover slalåmbakken. Det er styggbratt, men ATVen klorer seg oppover.

Monstermast

Henrik Steine AS har i vinter hatt i oppdrag å felle 30 gamle kraftmaster. Nærmere bestemt 300 kilovolt-linja mellom Børdalen og Mauranger. Her er vi midt i den omstridte ”monstermast-utbyggingen”, som både miljø-aktivister, politikere, næringslivsfolk og lokalbefolkning har protestert heftig imot. Også Henrik, som er leder for den lokale næringsforeningen. Men etter at vedtaket om utbygging av den store kraftlinja mot Bergen var gjort snudde han på flisa. Takket være godt samarbeid med Statnetts lokale folk og den kroatisk hovedentreprenøren Dalekovod fikk han jobben med å felle 30 master i Maurangerlinja, som må vike plass for den nye linja.



RIVERNE: Henrik Steine (lengst t.v.) er stolt over flinke ansatte. F.v. maskinfører Jens Isak Borge, OKAB-læring Andreas Nygård og maskinfører Endre Rosseland.



TRANSPORT: Jobben på fjellet for Statnett har gitt mange naturopplevelser. (Foto: Henrik Steine)

Ofte er vi en liten byggeplass, langt ute i "hutaheiti". Der kan det være 350 meter til neste lille byggeplass.

Lars Aga, Statnett.

– De prøvde først selv, med skjærebrenner. Men det var tidkrevende, og det røk fælt og giftig av det galvaniserte stålet, forteller Steine.

En ti minutters ATV-tur senere er vi oppe ved det som er dagens oppgave for gutta i Steines firma: To 32 meter høye master. De ble reist i 1973. Nå skal de ned, og alle spor etter dem skal fjernes. Inkludert betongfundamentene de står på.

Wire

En wire er festet i toppen av den ene masten. I den andre enden – 70 meter unna – står en liten, syv tonnns Cat 307 D. Større maskin enn det trengs ikke til det lille nappet som skal få masten over ende. Resten sørger tyngdekraften for.

Henrik Steines egne oppgaver her ute på fjellet er begrenset til vakthold, for å sørge for at ingen skiløpere eller andre sivilister forviller seg inn i området når masten skal ned. Vi blir bedt om å





HMS: Maskinentreprenør Henrik Steine er imponert over Statnetts fokus på HMS.

stå på rikelig avstand. Godt vi har teleobjektiv til kameraet.

Det er stille, bortsett fra en frisk vind.

– Klar! 5-4-3-2-1!

Fortsatt stille, bortsett fra et lite knirk langt unna. Så faller masten, helt udramatisk. Bare et "wooooosh" når den lander i snøen. 307-eren, Henrik og tre av hans ansatte rykker fram mot den falne kjempen.

Wiren vikles inn på den egenutviklede trommel-løsningen: En Audi-felg stikka. Maskinfører Jens Isak Borge er opphavsmannen bak den patenten.

Gutta hekter av rototiltet og skuffa på 7-tonneren, og skal sette på en hammer.

Men det er så kaldt at hurtigkoblingene til hydraulikken nekter å

samarbeide. Det er ikke første gang, og de har med seg et liten gassbrenner til å tine frosne koblinger. Men også den krangler. Det er nok ekstra kaldt i dag.

Henrik hiver seg på ATV-en igjen og kjører ned til skisenteret. Han kommer tilbake en 11 kilos gassflaske med påmontert slange og skikkelig varmpistol. Den frosne hurtigkoblingen må gi seg.

Vekker

Hvorfor er vi her oppe på fjellet i Hardanger? Og hvorfor skriver vi om det i Anleggsmaskinen, inkludert på forsiden? På grunn av HMS.

Oppdraget med å felle de gamle kraftmastene har nemlig vært en skikkelig vekker for Henrik Steine og hans lille firma. Han mente





FRYSER: En hurtigkobling krangler i kulda.

PROSEDYRER OG PLANER

- Alle på anlegget meldes inn og ut daglig
- Sikker-jobb-analyse, både på hele oppdraget og enkeltutfordringer
- Kort og trygg transportvei skal dokumenteres med GPS-spor før maskiner fraktes ut i terrenget
- Full stopp i arbeidet hvis uvedkommende kommer inn på anlegget
- Miljø- og transportplan med strenge restriksjoner på ferdsel i utmark
- Alle medarbeidere skal være kjent med miljø- og transportplan
- Entreprenør skal være oppdatert på registrerte kulturminner eller andre områder som trenger særlig hensyn
- Ikke maskiner i nærheten av spesielt følsomme områder, eksempelvis gamle støler
- Hver maskin skal ha med oppsamlingsutstyr for lekkasje av olje, diesel eller frostvæske.

PÅKREVDE KURS

- Årlig førstehjelpskurs med hjertestarter.
- Helikoptersikkerhet
- Snøscooter og ATV
- Riving
- Arbeid i høyden
- Klatring og nedfiring
- Løfteutstyr
- Personlig verneutstyr

Samferdsel

NY KAMPANJE UTE NÅ!

Klikk deg inn på www.dahl.no eller **scann koden** for å se vår nye kampanje!

BRØDRENE DAHL

www.dahl.no

å ha rimelig god kontroll på HMSen. Men å jobbe for Statnett har vist ham hvordan HMS kan reguleres, systematiseres og formuleres i prosedyrer for alle på et prosjekt. Inkludert hovedentreprenør og underentreprenør.

– Statnett setter spesielt sterk fokus på HMS i sine prosjekter, sier Henrik. Og viser det med noen eksempler på skriftlige rutiner og prosedyrer, planer og opplæring de ansatte må gjennom før firmaet får jobbe for statsselskapet (se faktaboks).

Maskinfører Jens Isak har fått hektet hammeren på 307 D-en, og går løs på et av betongfundamentene. Alt skal bort, samles sammen og fraktes ned fra fjellet. Berget fundamentet sto på skal til slutt dekket til med torv.

Litt lenger bort har maskinfører Endre Rosseland hektet en rive-saks på sin 11 tonns Cat 311 D. Han setter i gang med å klippe den gamle masten opp i stykker på 6-700 kilo, som kan fraktes ned fra fjellet med helikopter.

OKAB-lærling Andreas Nygård fått mye god erfaring, som lastemann under helikopterfrakten.

Stål

Avtalen med Dalekovod og Statnett innebærer at Henrik Steine beholder stålet. Det kan han gjøre hva han vil med, så lenge det går til en godkjent mottaker. Hver mast veier 10-15 tonn, så skrapverdien av stålet inngår i Steines regnestykke på jobben.



HELIKOPTER: Skrapet løftes ut fra fjellet og leveres til godkjent mottak.

**De prøvde først selv, med skjærebrenner.
Men det var tidkrevende, og det røk
fælt og giftig av det galvaniserte ståle.**

Henrik Steine

Lars Aga er Statnetts byggleder og anleggsleder i Hardanger. Han understreker at en betydelig del av hverdagen der i gården går med til HMS. Og da er alle de tre bokstavene like viktige:

Helse, miljø og sikkerhet. Både folk og omgivelser skal tas vare på. Det sterke HMS-fokuset i Statnett henger sammen med selskapets særegne måte å jobbe på.

– Vi har mye virksomhet ute i terrenget. Ofte er vi en liten byggeplass, langt ute i ”hutaheiti”. Der kan det være 350 meter til neste lille byggeplass. Og så videre. Og vi er en storbruker av helikopter, sier Lars Aga til Anleggsmaskinen.

Selv er Henrik Steine godt fornøyd med å ha jobbet for både kroatisk Dalekovod og statsselskapet Statnett. Det strenge HMS-regimet kan være krevende å jobbe under, og det koster penger. Noen av kostnadene dekkes av byggherre, ved at Statnett har betalt for kurs. Noe får

han dekket opp indirekte, gjennom å ta det med i anbudsposter som administrasjon. Men HMS-innsatsen gir ikke direkte fakturerbare timer.

– Men det har gitt selskapet en kompetansemessig oppgradering som kommer til nytte senere. Uansett om det er for Statnett eller andre byggherre, sier Henrik Steine.

Tips oss

Har du forslag til reportasjer fra oppdrag og prosjekter vi kan skrive om? Tips oss: anleggsmaskinen@mef.no

Ulykker blant entreprenører

BEKYMRET FOR HMS-UTVIKLING

Mennesker i stadig større antall blir drept og skadd under arbeid for Statens Vegvesen. Spesielt hos underentreprenører. – En håpløs situasjon. Dette kan vi ikke leve med, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen. Innfører krav om maks to ledd underentreprenører.

Utvikling personskader 2010-2012*

* = Skader registrert pr. 11.12.2012

Beskrivelse	Konsekvens-klasse	2010	2011	2012
Dødsulykke	K5	4(1)	5(1)	4
Personskade med mulig varig men	K4	4	6	7
Personskade med > 10 fraværsdager	K3	29	24	30
Personskade med < 10 fraværsdager	K2	41	55	53
Antall skader med fravær **	K2-K5	78	90	94
Antall skader uten fravær	K1	171	161	162
Antall skader med og uten fravær	Totalt	249	251	256

** Tilsvarende H₁-verdi: 5,5 / 7,6 / 7,5

BEKYMRET: Vegdirektør Terje Moe Gustavsen er dypt bekymret etter alle ulykkene blant entreprenører.

”Vi ser to tydelige fellestrekk. Det ene er at ulykkene skjer hos underentreprenører. Det andre er at situasjoner der man ”skulle bare...” har blitt til alvorlige ulykker.

Vegdirektør Terje Moe Gustavsen

Tekst og foto

I JØRN SØDERHOLM

I slutten av mars innkalte vegdirektøren til et møte med norsk presse, i forbindelse med presentasjon av Statens Vegvesens årsrapport for 2012.

Her fremholdt vegdirektør Terje Moe Gustavsen skadestatistikken innen entreprisedriften for etaten som et hovedpoeng, og han uttrykte dyp bekymring for utviklingen.

– Det er for mange ulykker. Det jobbes hardt med å få tallene nedover, sa han på pressemøtet.

Hovedpoeng

Den dystre statistikken (se faktaboks) ble presentert allerede i januar av assisterende vegdirektør Lars Erik Hauer på Anleggsdagene, og noen dager senere på leverandørdagen Statens Vegvesen og Jernbaneverket arrangerte i fellesskap. Nå har altså vegdirektøren selv løftet det opp som et hovedpoeng, og et av de viktigste satsingsområdene for etaten.

En oversikt i årsrapporten fra Statens Vegvesen viser at tallene for skader og fravær som følge av ulykker ligger langt over oppsatte mål. Nestenulykkesfrekvensen ligger 50 prosent over målet, mens et totaltall for beregnet fraværskrav ligger så skyhøyt over målet at det ikke er vits i å angi det i prosent.

Det ble i 2012 registrert 32 017 fraværsskader. F-verdien er beregnet til 2299. Målet for 2012 var 50, skriver etaten i årsrapporten. Statistikken omtales som ”uakseptable resultater for Statens Vegvesen som byggherre”.

Kategorier

Ulykkene deles inn i fem kategorier, etter alvorlighetsgrad. K1 er den laveste graden, med personskade uten fravær. K5 er den verste: Dødsulykke. 2012-tallene fordeler seg slik:

- K1, skade uten fravær: 177 hendelser
- K2, skade med fravær inntil ti dager: 58 ulykker
- K3, skade med fravær over ti dager: 38 ulykker
- K4, skade med mulig varig mén: 7 ulykker
- K5, skade med dødsfall: 4 ulykker

Dessuten er det rapportert 21 000 nestenulykker og farlige forhold.

Hvem er entreprenørene som rammes av disse ulykkene?

Vegdirektøren avviser at utenlandske selskaper er overrepresentert på statistikken, og mener det heller handler om seriøsitet.

– Ulykkesstatistikken kobles ofte til utenlandske entreprenører. Men vi har ingen dokumentasjon som tyder på noen overhyppighet blant

utenlandske foretak. Men det går et skille mellom de seriøse og de useriøse. Vi ser to tydelige fellestrekk. Det ene er at ulykkene skjer hos underentreprenører. Det andre er at situasjoner der man ”skulle bare...” har blitt til alvorlige ulykker. Dette må håndteres gjennom en forbedring av HMS-kulturen. Og her er det et soleklart overordnet ansvar hos Statens Vegvesen. Dette er en håpløs situasjon. Vi kan ikke leve med den, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen til Anleggsmaskinen.

Positivt

Allerede i løpet av årets to første måneder har norsk anleggsbransje blitt rammet av to dødsulykker. Vegdirektøren peker på ett positivt trekk.



geomatikk.no • 810 33 400 • firmapost@geomatikk.no



Spør - før du graver!

Geomatikk utfører gravemeldings- og kabelpåvisningstjeneste for mange kommuner, e-verk og andre eiere av infrastruktur. Registrer henvendelsene på vår kundeportal eller kontakt vårt kundesenter - se komplett oversikt på www.gravemelding.no



telenor Canal Digital
Landsdekkende informasjon

Vi tilbyr oppmålingstjenester

Vi tilbyr oppmåling og feltdatafangst til bygge og anleggsentreprenører, rådgivende ingeniører og konsulenter, utbyggere, kommuner og ledningseiere.

- Stikking
- Masseberegning
- Grunnlagsnett
- Innmåling / terrengmodeller
- Deformasjonskontroll
- Eiendomsmåling



Sentral godkjenning
Tiltaksklasse 3

– Heldigvis ser vi at antall mindre alvorlige hendelser har gått ned.

Statens Vegvesen har i løpet av 2012 satt i verk en rekke tiltak for å få bukt med ulykkesstatistikken. Her settes det blant annet en grense for hvor mange underentreprenørsledd som kan operere på en kontrakt.

- HMS for entreprisedriften er et høyt prioritert punkt i alle ledermøter.
- Krav til gjennomføring av ledelsesinspeksjoner.
- Krav til gjennomføring av 1:1-inspeksjoner.
- Maksimalt to ledd underentreprenører i alt kontraktsarbeid på nye kontrakter.
- Obligatorisk oppfølgingsmøte med berørt entreprenør og vegdirektøren personlig etter dødsulykker.
- Obligatorisk oppfølgingsmøte med berørt entreprenør og regionvegsjef etter dødsulykke og alvorlig personskade (K4 og K5).
- Strengere krav til rapportering av alvorlige hendelser (K4 og K5) til Vegdirektoratet.

Entreprenører som jobber for Statens Vegvesen må være forberedt på å bli kikket enda nøyere i kortene for å sjekke om man gjør HMS-jobben godt nok. Foretak som svikter her kan bli utestengt.

– Det er ingen motstand mot dette i bransjen. Alle er interessert i å få ned ulykkestallene. Det viktigste grepet er gjennom kulturen. Vi vil skjerpe HMS-kravene i forhold til kontrakter, og vi vil skjerpe reaksjonene. Foretak som har for dårlige HMS-resultater kan bli

kuttet fra arbeid for Statens Vegvesen, sier vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Rundsum

Også MEF ser med stor uro på ulykkesstatistikken i anleggsbransjen, etter en rekke alvorlige ulykker. Det var tema for administrerende direktør Trond Johannesen i hans gjestekommentar i Byggeindustrien i april.

Flertallet av ulykkene har forekommet blant underentreprenører. Som en direkte følge av dette har hovedstyret i MEF nedsatt et arbeidsutvalg som skal komme med forslag til tiltak som vil redusere antallet ulykker i bransjen.

– I dag er det slik at entreprenørene ved anbudsregning skal oppgi en samlet kostnad (rund sum) for sikringstiltak. Dette er uheldig, og kan i enkelte tilfeller føre til at entreprenørene konkurrerer på sikkerhet. Ledelsen i bedriften skal selvsagt påse at sikringskostnadene medregnes i anbudene, men det er en kjensgjerning at omfanget og kostnadene kan være vanskelig å forutse. For å unngå konkurranse som går på bekostning av sikkerheten oppfordrer derfor MEF Statens vegvesen, og andre offentlige byggherrer, til å gå over til en mengdebasert oppgjørform for sikringstiltak, som ivaretar at entreprenørene får oppgjør etter det tiltakene faktisk koster, skriver Johannesen.

Mengdeoppgjør

Statens vegvesen Region Midt har allerede for enkelte kontrakter inkludert mengdeoppgjør som en spesiell bestemmelse i håndbok 025. MEF mener dette er et skritt i riktig retning, og oppfordrer Veg-

www.infoeasy.no



Maskinentreprenørenes IT partner



Behov for å forbedre resultatet i din bedrift?

-  Få kontroll over timer og vareforbruk
-  Hurtig mobil timeføring for mann og maskin
-  Oversikt over lønnsomhet i prosjektet
-  Prosjekt- og maskinregnskap
-  Ressursstyring og utleie
-  Fastpris og tilleggsarbeid
-  Regnskap og lønn



Kontakt oss i dag for produktdemonstrasjon

Daldata Bergen AS - 55 54 71 00 - infoeasy@daldata.no




direktoratet til å gjøre denne endringen til en generell beskrivelse. Det er også en jobb å gjøre innen kommunikasjon mellom aktørene på prosjekter.

– Vi vil blant annet oppfordre byggherrene til å stille krav om at det skal avholdes oppstartsmøter hvor samtlige aktører, underentreprenører inkludert, får delta. I disse møtene bør HMS-arbeid være sentralt. Videre bør byggherrene påse at prosjektbeskrivelsen og andre krav blir videreformidlet til samtlige underentreprenører. Byggherrene må være positive til å gi informasjon. Også til å la underentreprenørene få fremme sine syn, sier Trond Johannesen.

ERFARINGER

Vi ønsker kontakt med entreprenører som har opplevd ulykker ute på jobb, og som kan tenke seg å fortelle om sine erfaringer. Kontakt redaksjonen på telefon eller epost anleggsmaskinen@mef.no

MÅL OG RESULTATER

Hva	Mål 2012	Resultat 2012
Fraværsskadefrekvens (H1-verdi):	5,0	7,5
Personskadefrekvens (H2-verdi):	15,0	20,2
Nestenulykkefrekvens (N-verdi):	1 000	1 509
Fraværskadefrekvens (F-verdi):	50	2 299



STATISTIKK: 32 000 fraværsskader blant entreprenører i 2012. – For mange ulykker, sier Terje Moe Gustavsen.

SKAL BLI MER EFFEKTIV

Statens Vegvesen brukte 400 millioner for mye i fjor. Takket være raskere planprosesser. Nå skal etaten bli mer effektiv.

2012-regnskapet for Statens Vegvesen viser et overforbruk på rundt 400 millioner kroner. Men det vanker ingen kritikk mot vegdirektøren av den grunn.

– Det er et moderat overforbruk.

Jeg er den eneste etatssjefen som får mer kjeft for å bruke for LITE penger enn for mye. Vi har et overforbruk i fjor på 400 millioner. Det meste skyldes planprosesser som har gått bedre enn forventet, primært

på store prosjekter. Det blåser en endringens vind over planprosesser for tiden. De skal bli kortere. Vi må bli flinkere til å planlegge. Vi er ikke alene om planprosessene, men vi skylder ikke på andre. Statens Vegvesen

har blitt flinkere de siste åra, men vi har fortsatt forbedringspotensial. Framover har vi sterk prioritet på å jobbe mer effektivt. Vi skal få gjort mer med mindre ressurser, lover vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Mer til riksveier – mindre til OPS

Statens Vegvesens budsjett for 2013 viser fortsatt vekst. Den største veksten er det investeringer til riksveier som står for. Her er det satt av 9,1 milliarder kroner i 2013, mot 5,4 milliarder i 2012.

– Det utgjør 20 000 arbeidsplasser og ansatte, grovt regnet. Litt under 1/3 av dette er på drift og vedlikehold, og det inkluderer hele fellesanlegget ved Mjøsa, opplyser vegdirektør Terje Moe Gustavsen. Riksvei-investeringene i 2010 og 2011 lå på henholdsvis 6,1 og 5,6 milliarder kroner.

Statens Vegvesen bruker mindre penger på OPS-prosjekter (Offentlig-Privat-Samarbeid). I 2013 er det budsjettet med 411 millioner. Det er litt opp fra 402 millioner i fjor, men betydelig ned fra 513 millioner i 2010 og 494 millioner i 2011.

Færre kontroller

Statens Vegvesen gjennomfører stikkprøvekontroller for å forsikre seg om at entreprenørenes arbeid utføres i henhold til kontrakt. Det er entreprenørenes KS-system som skal sørge for at kontraktskravene blir oppfylt.

I år. Det vil si at 99,6 prosent av stikkprøvekontrollene ble gjennomført uten mangler. Det er en forbedring fra 96 prosent i 2011. Statens Vegvesen planla å gjennomføre 16 652 kontroller, men greide altså bare 80 prosent av dette, på grunn av manglende bemanning i byggherrevirksomheten.

Kilde: Statens Vegvesens årsrapport 2012.

STILLSTAND I ANLEGGSMARKEDET PÅ SØRLANDET

Mens anleggsbransjen går så det suser i store deler av landet, er det ordretørke og frykt for nedbemanning på Sørlandet.



Ordretørke Markedet er bortimot helt dødt, og det ser ikke ut til å bli bedre med det første, sier Svein Myhrvold, sjef for region Sørvest i Maskinentreprenørenes Forbund (MEF).

Tekst og foto

RUNAR F. DALER

At markedet svinger med årstidene er man vant til i anleggsbransjen, men bølgedalen Agder-regionen nå er nede i er både dypere og ser ut til å vare mye lenger enn det entreprenørene er i stand til å takle.

– Vi har vært gjennom en uvanlig tøff vinter her nede. Markedet er bortimot helt dødt, og det ser ikke ut til å bli bedre med det første. Flere bedrifter har allerede permittert, nedbemannet og oppfordret folk til å slutte. Usikkerheten brer om seg, sier Svein Myhrvold, sjef for region Sørvest i Maskinentreprenørenes Forbund (MEF). Han frykter konkurser og nedleggelse hvis denne situasjonen varer for lenge.

Unikt Mona Mortensen,
adm. dir. i Repstad Anlegg
har aldri opplevd så tregt
marked tidligere.



– Når det blir stadig hardere konkurranse om de få og små prosjektene som er ute på anbud, blir det stort prispress, og jeg er redd enkelte bedrifter priser seg helt i bunn. Det er skremmende å høre hvilke marginer det opereres med, og det kan virke som om det gambles på pris i dette tøffe markedet.

Dårlig politisk håndverk

Foruten noen få store veiprosjekter på planstadiet, som ikke kan komme i gang før tidligst 2015, er det ikke mye positivt i sikte for maskinentreprenørene på Sørlandet.

– Vi er spente på NTP (som nå foreligger), og det er spesielt fire prosjekter vi venter på: E18 mellom Arendal og Tvedestrand, E39 mellom Kristiansand og Stavanger, Rv9 mellom Kristiansand og Hovden, samt ny vei til Kjevik fra E18. Særlig førstnevnte prosjekt har vi stor tro på at vil bli vedtatt, men det vil uansett ikke kunne igangsettes før tidligst 2015, forteller Myhrvold.

– Det er forresten et paradoks at vi har det enorme etterslepet på veiene her i landet, og samtidig masse ledig kapasitet til å gjøre den jobben som trengs. Regjeringen sier at det aldri har blitt asfaltert så mye noen gang som nå, men det hjelper lite når det kun er snakk om klatting og ikke ordentlig grunnarbeid. Det blir som om å male rett oppå en ubehandlet husvegg; da blir det fort like ille igjen. Her i Vest-Agder er etterslepet på 2,6 milliarder kroner, mens det i Aust-Agder er på 1,8 milliarder, ifølge en rapport fra Statens vegvesen. Fylkeskommunene trenger nå store kapitaloverføringer fra staten for å kunne ta igjen dette etterslepet. Da fylkene overtok ansvaret for fylkesveiene fra staten i 2010, fikk man i realiteten et enormt problem i fanget – uten tilstrekkelige midler til å løse det, sier Myhrvold og legger ansvaret for hele den begredelige situasjonen på politikere.

– Det har vært planlagt for dårlig her i regionen. Etter min mening bunner det hele ut i dårlig politisk håndverk – over lang tid. Sørlandet blir utelatt og oversett gang på gang. Det kan virke som om vi har hatt for lite kompetente politikere fra Sørlandet på Stortinget. For tiden har vi én i posisjon og én i opposisjon, som begge sitter i Transportkomiteen, men det er lite som skjer. Jeg tror kanskje sørlandspolitikere ikke har vært dyktige nok til å flagge sine behov – eller rett og slett ikke vært tøffe nok, sier han.

Kapasitet og kompetanse

Myhrvold frykter at dersom denne situasjonen varer, vil ikke bare mye av

kapasiteten i anleggsbransjen på Sørlandet forsvinne, men også store deler av kompetansen.

– Vår bransje er jo i konkurranse med oljebransjen, og vi kan lett komme til å miste mye kompetanse dit. Over tid vil det selvsagt også gå utover rekrutteringen til bransjen her nede. For hvem vil vel utdanne seg til en bransje med dårlige framtidsutsikter? Det er dessuten de større firmaene som tar inn lærlinger og rekrutterer til bransjen, og det kan virke som om de store er mer utsatt i denne vanskelige situasjonen enn de mindre bedriftene, som med liten administrasjon kan snu seg raskt rundt, sier han.

Tidlig permittering

Repstad Anlegg, som er en av de store regionale maskinentreprenørene i Agder, merker godt de dårlige tidene. Bedriften begynte å permittere en god stund før vinteren satte inn i fjor. Administrerende direktør Mona Mortensen har vært i anleggsbransjen på Sørlandet siden 1996, og hun har aldri opplevd tilsvarende situasjon tidligere.

– Den situasjonen vi er inne i nå er unik, så vidt meg bekjent. Vi har selvfølgelig hatt huller – eller bølgedaler – tidligere, men hullet er mye større nå, sier hun.

– Det ble merkbart færre jobber allerede fra sensommeren i fjor, og det har ikke tatt seg opp igjen. Vi har gått fra 136 til 120 ansatte her i denne perioden, og av disse er 20 permittert. Vi begynte faktisk permitteringen allerede i begynnelsen av november i fjor, og det er svært unormalt. Likevel mener vi bestemt at vi skal greie å beholde den sysselsettingen vi har nå, men det er klart at vi, som alle andre, er avhengige av å få jobber.

Uforståelig

I likhet med Myhrvold, kan ikke Mortensen helt forstå hvorfor situasjonen har blitt så prekær i Agder-regionen.

– Det er ikke noe grunnlag for at det skal være sånn. Jeg skjønner det ikke helt. Det er jo generelt dårlig veistandard og mye burde vært gjort her i regionen. Planprosessene er altfor lange. Det er forresten ikke bare maskinentreprenørene som sliter her for tiden; også betong og forskaling opplever tøffe tider, forteller hun.

– Spørsmålet er hva som skjer den dagen situasjonen er tilbake til normalen og oppdragene er tilbake for fullt. Når bransjen er nedbemannet og kompetansen har flyttet på seg, hvem skal da ta på seg oppdragene? Er det sånn at det kun skal være rom for de største riks- og utenlandske gigantentreprenører? spør hun og viser til en oversikt over utviklingen i det norske anleggsmarkedet de siste fire årene. Der går det



Hånd-til-munn Vi trenger mer langsiktig planlegging og langt større forutsigbarhet for bransjen, sier daglig leder Tom Eikså i TT Anlegg, som belager seg på en hånd-til-munn-tilværelse de nærmeste par-tre årene.

tydelig fram at en stadig større andel av de største prosjektene her til lands går til utenlandske aktører; fra 1 av 26 kontrakter over 100 millioner kroner i 2009 til 12 av 21 kontrakter i 2012.

Tar oppdrag andre steder

Sørlandets største maskinentreprenør, TT Anlegg AS, er heller ikke skånet for de dårlige tidene.

– Det var labert i hele fjor, men vi trodde lenge at det skulle bedre seg. Da det nærmet seg ferien i fjor sommer så vi imidlertid at det var helt dødt. Vi har vært gjennom tøffe tider tidligere; ikke minst høsten 2009, i etterkant av finanskrisen, men det var ikke like stille som nå, forteller daglig leder Tom Eikså. Av ca. 220 ansatte har bedriften 15 permitterte per i dag. TT Anlegg har tatt på seg en del oppdrag utenfor landsdelen for å holde de ansatte i arbeid.




www.gimre.no



250L-900L.



**Bailey Dumperhenger
Maskinhenger**



Kan stables
1000L-3000L.



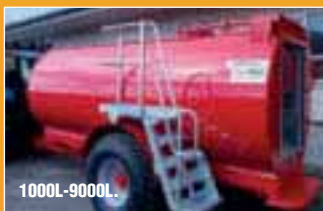
500L-4500L.



Bulk tank 5-60m3



Tanhenger 1000-2000L



1000L-9000L.



Høytrykkspyler



Bulk tank 5-60m³



Spill olje tank

Fuel Proof er ledende i Europa på drivstoff tanker og har størst utvalg. Alle har dobbel bunn med 110 % oppsamling, låsbart pumpeskap. Lev med flere pumpe alternativer.

Kontakt oss for mer info, for å finne den mest optimale løsningen for dere.

Arvid Gimre tlf: 928 04 448
E mail: arvid@gimre.no
www.gimre.no



Trepunkt

Unntaket Her har vi arbeid så det holder. Det er nesten så vi har for mye å gjøre, sier daglig leder Arnt Gustav Olsen i Transport og Anlegg AS.



– Vi har bra med jobb i sommer og fram til høsten, men mye av dette er «reisejobber», altså oppdrag utenfor vårt distrikt. Blant annet har vi Svartvannsdammen og andre damprosjekter, og vi har leid ut bemannede maskiner helt opp i Mjøsregionen og til Sognefjellet. Til tross for et trangt marked med få oppdrag har vi har klart å få det til å gå rundt ganske bra til nå, blant annet takket være disse jobbene. Men når høsten kommer, er det mer usikkert, sier han.

Hånd-til-munn

Heller ikke Eikså begriper hvordan man kan ha latt det gå så langt i Agder-regionen, og han etterlyser større langsiktighet og bedre planlegging.

– Det har vært noen store utbygginger her, men så blir det plutselig helt stopp i lang tid. Man bygger ikke opp bransjen på den måten – man river den ned. Når skal man begynne å bygge for fremtiden? Vi trenger mer langsiktighet i planleggingen og langt større forutsigbarhet for bransjen, slår han fast.

– Faktum er at det ikke kommer noen store prosjekter i nær fremtid. Dette betyr en nedbygging av både kapasitet og kompetanse her i regionen. Markedet vil være nede en stund nå, men behovet vil nok komme tilbake igjen om noen år, når både veiprojekter og kraftutbygging står på agendaen. Vi belager oss derfor på en hånd-til-munn-tilværelse de nærmeste par-tre årene, og baserer oss på en del reisejobber for å beholde arbeidsstokken.

Motstrømmen

Til tross for lavt aktivitetsnivå og stor konkurranse generelt i Agder, er det enkelte bedrifter som opplever gode tider. Transport og Anlegg AS er en av dem.

– Her har vi arbeid så det holder, i hvert fall ut året. Det er nesten så vi har for mye å gjøre, og jeg ser nesten med gru fram til telen går – da blir det virkelig hektisk, sier daglig leder Arnt Gustav Olsen.

Olsen, som er 36 år gammel, grunnla firmaet i 2006, men har jobbet i bransjen siden 1996. Han ser ut til å ha funnet en egen nisje, som går sin gang uavhengig av de store offentlige oppdragene i regionen. Selskapet har 19 ansatte og er i vekst.

– Vi er ikke med på de store jobbene, men tar på oss mindre oppdrag, hovedsakelig i privatmarkedet, som hustomter, hyttefelter, VA-jobber i boligfelter osv., i tillegg til litt brøyte- og salteoppdrag, forteller han. Kanskje er det nettopp hovedfokuset på privatmarkedet som gjør tilværelsen så mye lysere for Transport og Anlegg enn for de store maskinentre-

prenørene i området. Nordmenn flest har jo relativt god råd, og det er gode tider i privatmarkedet. Ikke engang vinteren har vært noen nedtur for den relativt unge bedriften.

– Vi hadde en del jobber i vinter, både på både hyttefelt og skole. Riktignok har det vært litt lavere aktivitet enn i sommerhalvåret, men likevel mer enn nok, smiler Olsen fornøyd.



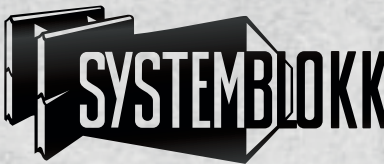
MASKINSTABLES!

RECON WALL®

FOR DE VIRKELIG STORE OPPGAVENE

Når du behøver en støttemur som både skal være estetisk og kraftfull, er ReCon et suverent valg. Blokkene har en unik utforming som gjør kurver og vinkler enkle å legge.

Kraftfull, stilig og enkel!



Tlf. 35 06 00 00 – E-post: mail@systemblokk.no – www.systemblokk.no

Velg miljøvennlig med betong og mur, velg Systemblokk!



MASKIN-
ENTREPRENØRENE
FORBUND

Velkommen til MEFs Anleggsutstilling



Sola 7. - 9. juni 2013

MEFA 2013

For mer informasjon kontakt Svein Myhrvold - svein.myhrvold@mef.no - 913 73 832



REAL TYSKER MED FØRERVENNNLIG HYDRAULIKK

Liebherr er kjent for robuste og reale maskiner. Her er et kombinert med kult utseende. Pluss for førervennlig og stille hydraulikk, samt oljesjekk fra marknivå. Men også her er det forbedringspunkter.

Fortsetter neste side



Maskintester

ROBERT NYLUND

Foto

LARS-OLOF TANDBERG

Liebherr er et minimerke i Norge, om vi måler etter volum. Men internasjonalt er de store, og selskapets norske avdeling har tydelig uttrykte vekstambisjoner. Denne hjulgraveren kan godt komme til å bidra til det. To av dem er i skrivende stund levert til norske kunder.

Hytta

Hytta er romslig, med gode justeringsmuligheter på både stol og rattstamme. Storstørrelse førere må skyve stolen helt bak for å komme seg inn, da den venstre konsoll ikke går å slå opp.

Sikten er bra, hele veien rundt. Bakoverrettet kamera er standard. Speilene er gode, og på frontruta er vindusviskermotoren plassert utenfor synsfeltet. Det virker som om ingeniørene har satt seg i førerens sted i utviklingen.

Da er det synd at displayet havner midt i synsfeltet. Det blir verre om det – som i testmaskinen – er montert et maskinstyringssystem med egen skjerm.

Displayet er imidlertid lett å bruke, og vi gir et ekstra pluss for at det inneholder en oljetrykksmåler. På mange andre maskiner er det bare en varsellampe som lyser når oljetrykket er for lavt, men da kan det i noen tilfeller være for sent og motoren har allerede skåret seg.

Knapper, tenningslås og spake for støtteben sitter under armlenet. De burde vært flyttet til høyre konsoll. Og en ting til: Dersom begge

frontrutene er åpne og festet i taket, så er det en risiko for at de slår i rattet når de felles ned. Se opp!

Hydraulikk

Maskinen er veldig følsom, selv med rototilt og sorteringsklype montert. Det tok ikke lang tid å bli kjent med den. Mange moderne maskiner avgir en irriterende "rautende" støy, men her finnes ingenting av den. Det liker jeg. Lydnivået både inne og utenfor hytta er behagelig.

Motor og drivlinje

Maskinen holder greit de oppgitte 30 km i timen i kjørehastighet. Fortere enn det vil man ikke kjøre med en så tung maskin. Den eneste ulempen er den sakker grundig opp så snart den møter en motbakke.

Service

Her vil vi først skryte av at man kan sjekke oljen fra bakkenivå. Faktum er at føreren overhodet ikke behøver klatre opp på maskinen for daglig kontroll. Utmerket! Et minus på området daglig kontroll er at man må kjøre maskinen en stund før man kan se i måleglasset hvor mye kjølevæske det er på den.

En luke på høyre side gir atkomst til hele motorrommet, og det er enkelt å komme til filtre og andre servicepunkter. På testtidspunktet var det iskaldt ute, og da greide ikke gassdemperne å skyve luken helt opp. Et rullebelte er montert som et hjelpemiddel for å dra luken ned. Men beltet er montert sånn at det gnisser mot rullen, og man lurer jo på hvor lenge det beltet kommer til å holde. Og som vanlig kan jeg ikke forstå hvordan man kan bygge en maskin med så tung luke uten et skikkelig sikkerhetsstag.

Fortsetter på side 34

ZX290LC-5

GOD KUNDEBEHANDLING ER AVGJØRENDE



"Vår nye Hitachi ZX290LC-5 har imponert oss. Førerhytta får masse skryt fra sjåførene. Den har en fin hydraulikk og ikke minst mye bedre samkjøring. 3-pumpe systemet er effektivt og man merker at man får gjort flere prosesser på en gang. Det nye e-service og maskinovervåkingssystemet bidrar også til at min jobb som daglig leder blir lettere. Vi har en filosofi om å ha færrest mulig leverandører. Det vi liker best med Nasta er at de er løsningsorienterte. Som kunde må man føle seg like viktig selvom man har én eller femti maskiner. Vi har et positivt bilde av organisasjonen, både serviceapparat og salgsapparat. God kundebehandling er avgjørende for vårt valg av maskinleveandør. Og fornøyde kunder vender jo som kjent tilbake..."

Ernst-Vidar Hanssen
daglig leder Brødrene Karlsen Anleggsdrift AS,
Balsfjord.

NASTA®

NASTA AS, Bommestadmoa 4, 3270 Larvik
P.b. 2100 Stubberød, 3255 Larvik, t: +47 33 13 26 00
f: +47 33 11 45 52, www.nasta.no



Karakterboka

Hytte		Motor og drivverk	
Sikt	4,5	Transporthastighet	3,5
Plass	4		
Ergonomi	4	Service	
Instrumentering	3,5	Daglig vedlikehold	4
Inneklima	4,5	Atkomst ved service	4,5
Hydraulikk			
Følsomhet	4,5		
Hurtighet	4,5		
Styrke	4,5	Totalt	4,4

Tekniske data

Tjenestevekt	18 900 kg inkl doserblad og 2 støtteben
Motor	4-syl, 4,6 l. common rail, steg IIIB
Effekt	110 kW (150 hk) v/ 1 800 o/min
Topp hastighet	30 km/t
Lydnivå hytte	71 dB
Lydnivå eksternt	100 dB
Gravekraft skuffe	71,6 kN
Maks gravedybde	5,8 meter
Maks tømme høyde	7,4 meter
Maks rekkevidde	9,1 meter

Standard utstyr*

- ECC klimaanlegg
- LIDAT overvåkningssystem
- Helautomatisk sentralsmøring
- 22-pols el-svivel
- Ryggekamera
- Termostatkontrollert, reverserbar kjølevifte
- Komfortstol

Normalpris **kr 1 500 000 eks mva**

Mer informasjon Liebherr Norge. www.liebherr.no



- + Hydraulikk
- + Lavt lydnivå
- + Sikt
- + Låsing av pendelaksel i spak



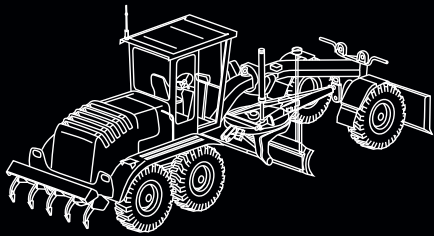
- Betjeningsselementer under armstøtte
- Langsom manøvrering av doserblad og støttebein
- Plassering av varmer og drivstoffyllepumpe
- Innsteg til hytta



På testmaskinen lakk det litt olje ved peilepinnen. Her er det en løsning med et plastrør som må ettertrekkes. Det hadde nok vært bedre med et tradisjonelt rør i metall.

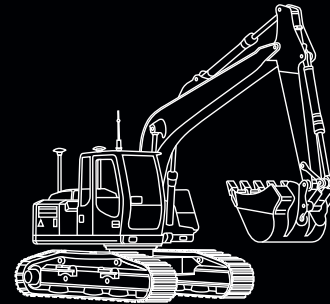
Maskinen kommer med to nøkler: En går til hyttedør og tenningslås, den andre til de ulike lukene på maskinen. Hvilken maskinprodusent blir først ut med en sentrallås, som på biler?

På en hjulgraver vil det uvergelig sprute vann, leire og møkk ved transport. Derfor er det ubegripelig at skvettlapper ikke er standard utstyr. Spesielt for denne maskinen, som har store, nettingdekkede luftinntak til motorkjølingen like over forhjulene på høyre side. Og mens vi er inne på risiko: Slangen til drivstoffyllepumpen sitter over dieselvarmerens avgassrør. Det vil alltid være noen dråper igjen i røret, og her er det dermed bygget inn en brannfare.



3D maskinstyring
med GPS, mmGPS
eller totalstasjon

2D maskinstyring
med laser,
ultralyd og tverrfall

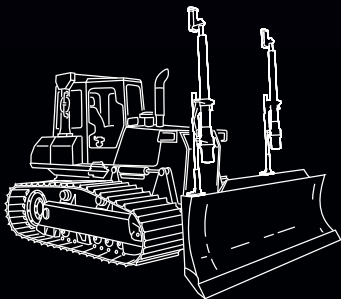


3D GPS
maskinstyring

2D maskinstyring
med enkel
eller grafisk display

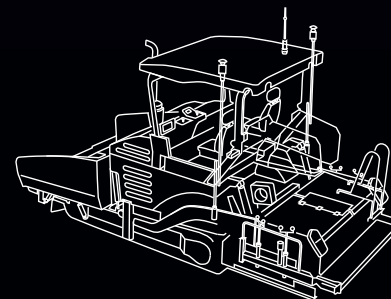


Full kontroll.



3D maskinstyring
med enkel GPS
eller dobbel GPS
eller totalstasjon

2D maskinstyring
med enkel eller
dobbelt lasermot-
taker og tverrfall



3D maskinstyring
med mmGPS
eller totalstasjon

2D maskinstyring
med ultralyd,
skanner og tverrfall

Get Connected... siteLink®



Lease eller eie?

– ET ENKELT VALG

Du trenger en ny maskin. Skal du kjøpe og eie den, eller skal du lease?

– Enkelt, sier Pål Dobloug og Bjørn Frenning. De velger hvert sitt ytterpunkt.

Tekst og foto

| JØRN SØDERHOLM

HAMAR: Anleggsmaskiner er tunge investeringer. Millionene flagrer når maskinentreprenører skal utvide eller fornye maskinparken. Det er de færreste som kan cashe ut en ny graver eller hjullaster rett fra kontantbeholdningen. Og om man kunne det, så er det vel ikke sikkert det var det økonomisk lulleste å gjøre.

De aller fleste maskiner leveres med en eller annen form for finansiering. Noen låner fra egen bank eller en uavhengig finansinstitusjon. Men de fleste maskiner som leveres av de store aktørene Pon, Volvo, Nasta og Hesselberg blir finansiert gjennom finansieringsselskaper knyttet til den enkelte leverandør. Og her går det mest i leasing.

Likviditet

– De aller fleste nye maskiner blir finansiert, selv om firmaene som kjøper dem har likviditet til at de kunne kjøpt dem kontant. 70 prosent går på leasing, sier regionsjef Helge Borud i Nasta / Nordea Finans i Hedmark og Oppland.

Avskrivningsregler gjør det skattemessig fornuftig velge leasing, da den månedelige leien kan direkte utgiftsføres i takt med avskrivningen på maskinen. Men er man i praksis låst til leasing som eneste farbare vei?

– Neida. Noen sverger til lånefinansiering.

Det er avhengig av personlige preferanser. Leasing er budsjett- og regnskapsmessig enklere. Det krever kun pant i utstyret., sier han. Finansieringsselskapet eier maskinen i hele leasingperioden. Etter leasingperiodens utløp kan kunden levere maskinen tilbake, fortsette leasingen til redusert månedsleie, eller kjøpe den ut. Kunder som kjøper Hitachi maskiner av Nasta kan fortsette leasingen for typisk 1/12 av månedsleien, eller kjøpe den ut for en sum tilsvarende 1-3 måneders leie.

God betaler

– Det kommer an på hvor god betaler man har vært. De aller fleste

velger å kjøpe ut maskinen. Men ofte blir maskiner byttet inn før primærperiodens utløp, opplyser Borud.

Skillet mellom operasjonell og finansiell leasing er en viktig nyanse- ring av bildet. Mer om det i en egen artikkel i neste utgave.

Eier og daglig leder Pål Dobloug i Hamar-bedriften Dobloug Entreprenør AS er ikke i tvil om hva han foretrekker.

– Vi leaser. Ferdig med det. Det er lett, og krever ingen tunge prosesser. Økonomisk er det ett fett; vi får gjerne lån til samme betingelser som leasing. Vi bruker fem års leasingkontrakter. Når de utløper bytter vi inn maskinen. Vi vil heller ha en ny maskin enn å gå inn med 100-150 000 i oppgradering av en brukt, sier Dobloug.

Men det koster litt å komme seg i en situasjon der man har det valget. Han begynte virksomheten med snøbrøyting, i en traktor lånt av foreldrene. Da han skulle kjøpe sin første gravemaskin i 1991 var det ingen leasing å få.

Leasing er budsjett- og regnskapsmessig enklere. Det krever kun pant i utstyret.

Helge Borud, Nordea Finans.

– Men vi fikk et banklån. Til 19 prosent rente. Før hadde vi ikke råd til nytt utstyr. Da kjøpte vi brukte maskiner. Når firmaet har bedre økonomi betyr tiden mer. Det er bare én ting som er dyrere enn nye lastebiler og maskiner:

Det er brukte lastebiler og maskiner, humrer han. Og legger til at utstyret også betyr mye for positiviteten i firmaet, både innad og utad.

– Har man skikkelig utstyr og dyktige medarbeidere, så gjør man en skikkelig jobb, sier Pål Dobloug.

I 2012 omsatte bedriften 148 millioner kroner med 30 ansatte. Tre av firmaets totalt 12 gravere er fra Hitachi.



(leasing_dobloug) **FINANSIERING:** – Leasing, takk. Det er enklest, mener Pål Dobloug i Dobloug Entreprenør. Her sammen med Øyvind Ottinsen i Nasta.

Leasing

År	Leasing	Avskriv	Diff**	Rentekost	Skatt bedr	Skatt pers
2013	269 667*	240 000	29 667	52 929	- 6 513	- 11 631
2014	269 667*	192 000	77 667	42 127	9 951	17 770
2015	269 667*	153 600	116 067	30 788	23 878	42 640
2016	269 667*	122 880	146 787	18 887	35 812	63 950
2017	269 667*	98 304	171 363	6 397	46 191	82 483
	1 248 337	808 784		151 128	109 319	195 512

Regnestykket i eksempelet gjelder en Hitachi ZX 135 US, «greit utstyrt» til en kostnad av ca 1 200 000 kroner.

Forutsetninger: Løpetid 5 år. 100 % finansiering, 20 % avskrivning, 4,85 % rente

*Leasing kr 22 472 pr måned gjennom 5 år.

**Differanse leasing-avskrivning

Kilde: Nasta finans / Nordea finans.



En ny dimensjon i gravemaskin klassen.

Kontakt oss gjerne for ytterligere opplysninger

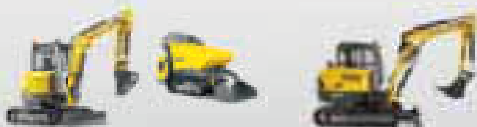
Wacker Neuson i Norge: tlf. 63 86 89 00

Nordland: Alfreds Maskin og Utstyr AS, tlf. 75 52 84 40

Hordaland og Sogn og Fjordane: Thor Heldal AS, tlf. 90 60 28 34

Hordaland: Multimekanisk, tlf. 95 75 61 61

www.wackerneuson.com



**WACKER
NEUSON**



NØKTERN: Bjørn Frenning (t.v.) og John Kristoffersen kjøper utstyr med penger fra firmaets egenkapital.

Bjørn Frenning kjøpte maskiner og utstyr for ni millioner i fjor. Cash kontant. – Det er riktig løsning for oss, sier han.

–Kjøper med penger vi har

Tekst og foto

I JØRN SØDERHOLM

STANGE: Leasing, lån og sånt er jo bra, det. Men noen sverger fortsatt til å gjøre ting på gammelmåten. Maskinentreprenør Bjørn Frenning (76) i Stange er en av dem.

Vi møtte grunnlegger Bjørn Frenning og prosjektleder John Kristoffersen et par dager før overlevering av den siste investeringen: En Hitachi ZX60USB kompaktgraver til en verdi av omkring 600 000 kroner.

Den er som alt annet utstyr i bedriften kjøpt og betalt med penger rett fra egenkapital og kontantbeholdning. I fjor investerte bedriften i utstyr for ni millioner kroner, uten å låne en krone eller lease så mye som en skrue.

– Det er riktig løsning for oss. Når du eier det du driver med, så tjener du penger fra første dag, sier Bjørn Frenning.

Da han startet firmaet i 1969 solgte han personbilen for å kjøpe sin første lastebil. Han klarte seg uten personbil til han hadde tjent penger til å kjøpe en. Sånn har han gjort det hele tiden siden.

– Vi mener det gir oss et fortrinn og kontroll på økonomien. Når vi trenger utstyr, så ser vi at vi har pengene til det.

Når vi ikke har høye faste kostnader på utstyret så gjør det ikke noe om det står om vinteren. Det er sjelden vi permitterer, sier John Kristoffersen.

– Vi har en kassakreditt på 800 000 kroner, men den har vi aldri brukt. Det er for dyre penger, sier Frenning.

Han har i dag overlatt eierskapet og driften av selskapet til neste generasjon. Aksjene eies av barna, mens barnebarnet Bjørn Erik Frenning Karlsen er daglig leder.

Maskinparken består av 16 gravemaskiner fra 1,5 til 40 tonn, 10 lastebiler med henger, 2 dumpere, 4 hjullastere og en doser.

Tre av lastebilene med ni mann fra firmaet går i en brøytekontrakt for Statens Vegvesen på E6 mellom Akershus grense og Hamar.

I løpet av fjoråret ble det investert i en Volvo 160 D hjullaster, en Hitachi ZX 350 LC-3 38 tonns beltegraver, en Komatsu PC 340 LC 10 27 tonns beltegraver, en Mercedes 2655 tippbil med henger og et Bomag BW 213 valsetog. På teknikkensiden har Frenning investert i tre sett med Scanlaser 3D maskinstyring til gravemaskiner.

– Det brukte vi første gang i fjor. Oppdragsgiverne krever det, og det forenkler hverdagen for oss. Vi får inn prosjektene digitalt, og legger dataene rett inn i maskinen. Kostnadene ved utstyret er lagt inn i timeprisen, og ekstrakostnaden for den elektroniske utarbeidelsen av prosjektet viderefaktureres oppdragsgiver, sier John Kristoffersen.

Nå om dagen er et av de store oppdragene for firmaet grunnarbeider på næringsområdet Innlandsporten.

FORNYET SLITER

NY: Ford Transit Custom skiller seg markant fra forgjengeren.



Nye Transit har blitt en bedre varebil. På ett lite punkt er den blant de aller beste.

Tekst og foto

| JØRN SØDERHOLM

Ford Transit er en av de tre store, klassiske sliterne på det norske varebilmarkedet. Det skulle vært moro å visst hvor mange tonn av stort og smått som har blitt transportert av Toyota Hiace, Volkswagen Transporter og Ford Transit siden 70-tallet.

Den tradisjonen er en voksen bør å ta med seg når Ford lager ny Transit. I fjor høst ble den lansert, Ford Transit Custom. Vi synes de har lyktes godt.

Vi har kjørt den i to varianter. En mellomlang varebil 310 S og en 9-seters kort 300 personbilversjon under navnet Tourneo.

Motor

Begge med Fords 2,2 liters Duratorq TDCI. Varebilen hadde versjonen med 155 hk og 385 Nm, mens personbilen hadde en 125 hk og 350 Nm dreiemoment. De to motorversjonene var bemerkelsesverdig like i kjørekarakteristikk.

Etter litt tilvenning blir man kompis med motoren. Først virker den litt slapp. En varebil med 125 hk kan aldri være noen racerbil, og den ergonomisk godt plasserte girspaken på dashbordet må brukes flittig. Men etterhvert skjønner dreiemomentskurven. Den starter såpass langt ned på turtall at man ikke trenger å gire så mye likevel. La bilen tygge seg opp bakker og rundt hjørner, med turtall gjerne helt ned mot 1 000 o/min. Den greier seg fint med det. Får den 1500 brummer den som en fornøyd teddybjørn og piler av gårde.

Nå vet vi ikke om teddybjørner brummer når de er fornøyd, men du skjønner sikkert hva vi mener.

Skryt

Transit Custom har i alle tester fått mye skryt for kjøreegenskapene, og at komforten er uovertruffen i klassen. Man skulle nesten ikke kjenne forskjell på en Mondeo og en Transit Custom, skryter testerne. Dem om det. Det er fortsatt en varebil. En kassebil. Den er høy og boksete. Det svaier i svingene og humper både opp og ned igjen på og ujevnheter.

Kjørestillingen er bra, med gode reguleringsmuligheter på ratt og stol. Sikten er grei, selv om A-stolpene tar litt av sikten.

Rett over girstangen har Ford laget en liten sak som burde finnes på alle biler. En innebygget holder for mobiltelefonen. Sett mobilen ned i hullet, så står den bra. Støyen

Nye Transit Custom er bedre enn den gamle Transiten på kjørefølelse og –komfort. Men det er fortsatt andre i klassen som er bedre på dette. Men bevars, det er godt nok i massevis. Manøvrerbareheten er strålende, med en svingradius så knapp at bilen går nesten rundt seg selv.

Transit og Tourneo Custom er lastet godt opp med elektroniske hjelpemidler for kjøresikkerhet, kommunikasjon og underholdning samt manøvrering. Vi nevner noen av dem i fleng: Ryggekamera og -sensorer, blåtann, filskiftevarsler, føreroppmærksomhetsovervåkning (hvilket ord!), ESP, ABS, autostopp og –start, cruisecontrol, regenerativt batterilading, parkeringsvarmer og ”Trailer Sway Control”. Sistnevnte hjelper føreren å få tilbake kontrollen hvis tilhengeren begynner å pendle. Den har vi ikke testet.

Lasterom

Lasterommet er som på den gamle Transiten veldig greit. Veggene er bortimot loddrette, og lastehøyden er behagelig lav. En praktisk luke i vareromsveggen gjør det mulig å stikke lange gjenstander inn under passasjeretet. Testbilen hadde praktisk plastkledning på dørken, som

etter det vi skjønner er ekstraustyr. I Tourneoen lasterommet fylt opp av seks gode passasjer seter i skinn, samt godt polstrede vegger, tak og dørk. En riktig fasjonabel lagsbil kunne det vært, selv om vi ville valgt noe annet enn skinn seter til møkkete arbeidsklær. Men nå er det nok ikke så mange av våre lesere som har behov for en 9-seters lagsbil med fasjonabelt skinninteriør.

I første omgang har Transit kommet som kassebil i én høyde og tre forskjellige lengder. Nylig kom den mellomlange i en versjon med høyt tak, som gir et lasterom på 8,3 kubikk. Etter hvert får den nok selskap av ulike høyde- og lengdekombinasjoner og vi får nok se den i diverse pickup-varianter.

Vi liker:

- + Smart mobilholder
- + Manøvrerbarheten
- + Bra moment på lave turtall

Vi liker ikke:

- A-stolpene hindrer sikt
- Ikke tilgjengelig med automatgir
- Vei- og vindstøy

Ford Transit Custom S310 varebil

Pris:	Kr 370 850,-
Motor:	2,2 l TDCI 155 hk 385 Nm
Totalvekt/nyttelast:	3 100/1 000 kg
Tilhengervekt m/brems:	1 400 kg



Minitest:

SUBARU FORESTER

Subarus storselger er fornyet. En robust og praktisk bil med mer nytte enn luksus.

Vi kjørte nye Forester med en toliters bensinmotor på 150 hk. I bokserform, som det hør og bør seg en Subaru. Motoren var koblet til en Lineartronic automatkasse, og kreftene går ut i veien gjennom et permanent firehjulstrekkssystem. Her er ingen fordelingskasse med lavgir. Men en "X-mode"-knapp foran girspaken setter motor, girkasse, firehjulsdrift og bremses i et slags offroad-modus, som skal hjelpe føreren på vanskelige steder.

Tung

150 hk ser ikke så verst ut på papiret. Men med 1 500 kilo bil og automat, så blir det mye turtallsjobbing for motoren. 150-hesteren har et dreiemoment på 198 Nm., mens bror diesel på 147 hk byr på hele 350 Nm.

Fra førerplass føles bilen veldig oversiktlig og "luftig". Man sitter høyt (hvis man vil), A-stolpene gjør lite av seg, spillene er store og oversikten er god bakover. Ryggekamera er bra. Spesielt når bilen mangler de sensorene man har blitt vant til, som piper når man kommer for nær biler, bygninger og folk.

Plass til folk og bagasje er upåklagelig. Baksetepassasjerene har god beinplass, men ikke det mest komfortable baksetet.

Den som søker en bil med en skikkelig premiumfølelse vil nok ikke finne den i Forester. Her er det mer praktisk og nøkternt. Skinninteriør og et ganske bra stereoanlegg drar opp. Men for øvrig er plastfølelsen påtakelig, og forekomster av smårakling og -knirking i en bil med snaut 4 000 km på klokka vekker en smule skepsis.

Vi liker:

- + Offroad-hjelpen X-mode
- + Robust, praktisk og komfortabel
- + God oversikt

Vi liker ikke:

- Bensinmotor med automat blir slapt
- Drøyt bensinforbruk
- Baksetekomfort



KONSERVATIV: Subaru Forester er fornyet med moderate grep.

Subaru Forester

Pris:	449 900,-
Motor:	2,0 bensin 150 hk 198 Nm
Totalvekt/nyttelast:	2 015/515 kg
Tilhengervekt m/brems:	2 000 kg



INNI: Komforten er bedre foran enn bak.

TOPCON

RL-H3D TAURUS PLANLASER

V.nr. 12168



RL-H3D er en ny helautomatisk planlaser fra Topcon og arvtakeren til vår mest populære planlaser RL-H3C med over 5000 solgte enheter i Norge!

Laseren leveres i koffert med mottaker, brakett og batterier.

- nøyaktighet 2mm/20m - rekkevidde 300m i diameter -
- roterer med 600 rpm - driftstid opp til 60 timer -
- vanntett konstruksjon (IP56) - maskinkontroll kompatibel -

NB! Bestill innen 31. mai, og få 1 stk. Topcon VEGA laser avstandsmåler med på kjøpet!

Mål lengder, areal, volum og vinkler med denne herlige laser avstandsmåleren fra Topcon!
- nøyaktighet $\pm 1,5\text{mm}$ - rekkevidde opp til 80m - leveres med bæreveske, oppladbart batteri og lader -



TOPCON

RL-H4C PLANLASER

LONG RANGE



V.nr. 11672

9.900,-

Helautomatisk planlaser med manuelt fall. Leveres i koffert med oppladbart batteri, mottaker og brakett. Laseren har 5 års garanti!

- nøyaktighet 1,2mm/30m - rekkevidde 800m i diameter -
- roterer med 600 rpm - driftstid opp til 60 timer -
- vanntett konstruksjon (IP66) - +/- 5% manuelt fall -

TOPCON

RL-SV2S TOFALLSLASER

LAZAR.COM



V.nr. 11903

18.900,-

Helautomatisk tofallslaser fra Topcon. Leveres i koffert med oppladbart batteri, mottaker, fjernkontroll og brakett. Laseren har 5 års garanti!

- nøyaktighet 1,2mm/30m - rekkevidde 800m i diameter -
- roterer med 300 eller 600 rpm - driftstid opp til 65 timer -
- vanntett konstruksjon (IP66) - +/- 15% fall i begge akser -



Vei- og oppmålingsspray

Blinkens vei- og oppmålingsspray

Malingen er vannbasert og er den mest miljøvennlige på markedet. Fäes i fargene hvit, sort, gul, rød, fluor blå, fluor rosa, fluor grønn og fluor orange.

Innhold 500ml. Pris pr. kartong (12 stk.) kr 540,-

Tilbehør:

Spraypistol kort
Kr 290,-

Spraypistol lang med
hjul (74cm)
Kr 390,-



Tilgjengelige farger:

5572 - Hvit
1369 - Sort
1370 - Gul
1372 - Rød
1373 - Fluor. blå
1374 - Fluor. rosa
1375 - Fluor. grønn
1375 - Fluor. orange



45,-
pr. boks

Skrivespray

Blinkens 360 graders skrivespray

Merkespray som kan brukes i alle retninger.
- Kan brukes i kuldegrader
- Tørker fort - selv på våte underlag
- Mer fargepigmenter gir kraftigere farger
- Høyere gasstrykk gir tynnere bokser



Tilgjengelige farger:

10188 - Hvit
10189 - Gul
11098 - Fluor. rød
12186 - Fluor. blå
12187 - Fluor. rosa
12188 - Fluor. grønn
10187 - Fluor. orange



58,-
pr. boks

Sprøyen leveres i fargene hvit, gul, fluor rød, fluor blå, fluor rosa, fluor grønn og fluor orange. Innhold 500ml. Pris pr. kartong (12 stk.) kr 696,-

Trafikkspray

Blinkens trafikkspray

Hurtigtørkende og slitesterk merkespray med god dekkevne. Proff merking av p-plasser, lagerhaller m.m. Fäes i fargene hvit og gul.

Innhold 590ml. Pris pr. kartong (12 stk.) kr 1.140,-

Tilbehør:

Sprayvogn med plass
til en eske spray.
Kr 1090,-



Var. 1381

Tilgjengelige farger:

1377 - Hvit
1378 - Gul



95,-
pr. boks

Alle priser er eks. mva., fritt levert Gressvik.



INN I BRANSJEN MED ET SMELL

Han var aldri noe flink på skolen og slet litt med å tilpasse seg. I anleggsbransjen har han derimot funnet sin plass og sprengt seg fram – bokstavelig talt.

Borerigg Dette er en Tamrock 100 Commando. Den største og nyeste riggen hans (Tamrock Dino 500) var ikke på plass.



Tekst og foto

| RUNAR F. DALER

Øyvind Schøyen (45) har fagbrev i tunnel og fjellfag, han er skytebas og har maskinførerbevis for graver, hjullaster og dumper. Han driver sitt eget firma og tar på seg alle slags sprengingsoppdrag for hus- og hyttetomter, vei, vann og avløp. I løpet av 10 år i bransjen har han opparbeidet seg en solid posisjon i sitt hjemmemarked i Nes kommune i Akershus.

Leier ut

Det er en opplagt og snakkesalig bedriftsleder som tar imot Anleggsmaskinen ved sitt nybygde verksted, omtrent midt mellom Kløfta og Kongsvinger. Bygget sto ferdig i fjor høst, og den syv mål store tomten er i ferd med å bli planert ut.

– Jeg kjøpte de fire første målene av tomte i 2008 og de tre siste i fjor. Mye av mine oppsparte midler har gått med til kjøpet. Bygget er på 450 kvadratmeter, og jeg har akkurat leid ut 300 av dem til det tyske selskapet McRent, som visstnok er Europas største utleier av bobiler og som nå satser for fullt i Norge. I løpet av denne måneden vil det komme 25-30 splitter nye bobiler hit, forteller Schøyen engasjert.

Rotløs

Men la oss ta det fra begynnelsen. Øyvind Schøyen er opprinnelig

fra Romsås i Oslo. Da han var 11 år gammel flyttet familien ut hit til «landet», hvor han gikk ferdig barne- og ungdomsskolen. Vel, helt ferdig med ungdomsskolen ble han ikke på Nes.

– Jeg var nok ganske rotløs som barn og et uromoment på skolen. I samarbeid med rådgivere på skolen fant moren min og jeg ut at jeg burde søke på «sjøguttskolen» i Bodø. Jeg kom inn, og etter halvgått niendeklasse, reiste jeg til Nord-Norge. Der fikk jeg gjort noe jeg interesserte meg for, og dessuten bedret karakterene mine betraktelig. Jeg søkte forresten også på Christian Radich, men fikk avslag fordi jeg bare var 15 år og aldersgrensen var 16. Etter at jeg hadde akseptert plassen i Bodø, kom jeg likevel inn på Christian Radich fordi en hadde trukket seg, og jeg fylte jo 16 i mars. Likevel valgte jeg å dra til Bodø, for jeg var så innstilt på det, men det er noe jeg har angret litt på i ettertid.

Budbil

Tilbake på Østlandet flyttet han til Oslo året etter ungdomsskolen. Han hjalp først til med klargjøring av biler for salg på Ensjø, før han jobbet et par år på et lastebilverksted.

– Da jeg fikk meg førerkort i 1986, heiv meg på budbilbransjen. Det virka på meg som en svært attraktiv bransje den gangen. Masse bilkjøring og lettjente

penger – hvem kunne ikke tenke seg det? smiler Schøyen. Senere var han bussjåfør en periode, og han kjørte buss både under OL og Paralympics på Lillehammer i 1994. Han drev også med betongsaging og kjerneboring sammen med en kamerat et halvt års tid, men det var stadig bud- og varetransport han falt tilbake på. Helt til han ble ordentlig lei, for ca. 10 år siden.

– Etter hvert ble det et utrolig stress å kjøre bud i oslotrafikken, særlig med tanke på at jeg fikk betalt per levering og ikke per time. En gammel skolekamerat av meg, Leif Ihlang, som drev sitt eget fjellsprengerfirma, hadde spurt meg noen ganger om jeg kunne tenke meg å kjøre lastebil og drive litt boring for ham. I 2002 slo jeg endelig til. Hadde jeg fortsatt noe særlig lenger med budbilkjøring, hadde jeg blitt gal, sier han.

– Jeg ble med Ihlang på jobb og han plassert meg bak en Atlas 410; den første boreriggen jeg noensinne hadde vært borti. Med kun noen enkle instruksjoner ble jeg kasta ut i det og måtte klare meg stort sett på egen hånd. Og det gikk jo bra! Du veit, er man interessert i ting som durer, så fikser man det meste, nesten uansett hva slags type maskin det er. Hadde jeg fått noen timer i et fly, skulle jeg fordundre meg klart det også, sier han med overbevisning og ler. Undertegnede tviler ikke.

Rally

– Det er jo moro med ting som durer, fortsetter Schøyen energisk. – Jeg har alltid vært veldig bilinteressert. Jeg var også med å starte en MC-klubb i sin tid, og jeg kjørte Harley fra jeg var 18 til 20. Men bil og båt har nok vært mer meg, sier han og lener seg på panseret av en rally-bil av typen Nissan Almera GTI, som står parkert inne på verkstedet.

– Jeg begynte å kjøre rally sommeren 2002 og var med på noen løp mellom 2002 og 2004, først og fremst som kartleser. Jeg har sittet som kartleser i 153 km/t gjennom skogen, og jeg skal love deg det gir et kick, sier han.

– De siste par åra har jeg vært med på en Volvo 142 veteranbil, og jeg har kjørt et par løp selv også. Denne bilen her, sier han og ser ned på den hvitlakkerte GTI-en full av sponsorreklame, kjøpte jeg i fjor. Med Andreas Schøyen (nabo og fjern slektning) som fører, og meg selv som kartleser, satser vi på å kjøre de aller fleste NM-rundene i år.

Baksmell

Schøyen var med Ihlang på en del småjobber et par års tid, før de fikk en større kontrakt for Brødrene Nordahl AS i Eidsvoll i forbindelse med utbyggingen av et boligområde.

– Da kjøpte vi vår første borerigg, en Tamrock DHA 400. Det var skikkelig stas å få en egen rigg,



og det ble raskt en god investering, for den vi hadde leid inntil da kostet oss 2500 kroner dagen, forteller han.

– Deretter fikk vi kontrakt på infrastruktur- og tomteskyting på Lunneråsen på Frogner, et prosjekt vi tok over fra en annen aktør. Vi bestemte oss snart for å starte et

firma sammen, og I.S. Fjellspren-
ging så dagens lys i 2004. I-en står
for Ihlang og S-en for Schøyen.
– Vi hadde mer enn nok å gjøre til
å begynne med, og problemet var
vel egentlig at vi tjente for mye
penger det første året. Det endte
med at vi fikk baksmell på 700.000
kroner året etter, sier han og ler.

Skilte lag – beholdt vennskapet

Penger og vennskap kan imidler-
tid være en dårlig kombinasjon,
noe kompanjongene Ihlang og
Schøyen etter hvert ble klar over.
– Vi skjønnte at det begynte å
bære litt galt av sted, og ble enige
om å skille lag og starte hvert
vårt firma i stedet, og på den må-
ten unngå å ende opp som uven-
ner. Det fungerte veldig bra. Leif
driver i dag Fjellspren-
ging, mens jeg har beholdt
vårt gamle navn I.S. Fjellspren-
ging, sier han.

– Vi utfører samme type oppdrag,
og er på en måte konkurrenter,
men han har sin kundekrets og
jeg har min, og vi prøver å ikke
ta kunder fra hverandre. Det er
jo Leif som har drevet med dette
lengst, i snart 30 år, og det er han
som har lært opp meg. Når det
blir mange jobber og jeg kanskje
ikke klarer å serve alle kundene
mine, så hender det Leif kommer
inn og tar seg av dem. Og om-
vendt. Vi har også noen jobber
sammen, hvor han leier inn meg
eller jeg leier inn ham. De fleste

jobbene mine er som underentre-
prenør for andre småentreprenører.

Vinterarbeid

De siste par-tre årene har han hatt
hendene fulle med å sprengre ut
tomter for Johan Rognerud AS (en
del av AF Gruppen) på det store
boligprosjektet Bjertnestunet, som
ifølge reklameplakatene skal være
«verdens beste sted å bo».

– Jeg skjøyt ut 8000 kubikkmeter
senest nå i januar og februar, sier
Schøyen.

– Utbyggingen av feltet begynte
på midten av 2000-tallet, mens jeg
kom inn for ca. tre år siden. Det er
vel rundt 30-40 hus der nede nå,
men det skal etter planen bli opp
mot 180 boliger totalt. Vi prøver
å skyte mest mulig på vinteren,
slik at de kan sette opp husene og
opparbeide hager på sommeren.
På grunn av dette ene prosjektet
har jeg vel nesten omsatt for mer
på vinteren enn på sommeren de
siste par årene. Akkurat nå er det
litt roligere der, men jeg håper på å
få holde på i flere år fremover, sier
Schøyen.

**E10
E26
E50**

E50



BOBCAT GIVES YOU MORE.

E10



E26



E50 379.000,-
eks mva

Markedets mest
moderne minigraver?

E26 279.000,-
eks mva

Kan kjøres uten
maskinførerbevis

E10 149.000,-
eks mva

Med servospaker,
kan kjøres som
stor maskin



Bobcat®

Ta kontakt med din selger!

Troms og Finmark: Truls Stellander - Tlf 97 58 12 20
Nordland: Asle Bjørklund - Tlf 97 14 89 60
Trøndelag: Per Solli - Tlf 97 59 00 96
Møre og Romsdal: Harald Holte - Tlf 95 19 55 70
Hordaland, Sogn og Fjordane: Geir Henning Nygard - Tlf 91772253
Rogaland: Eldar Undheim - Tlf 91 00 74 50
Agder fylkene: Bjørø Håland - Tlf 92 82 80 28

Buskerud, Vestfold og Telemark: Magne Reiersrud - Tlf 48 27 19 80
Doosan Oslo, Akershus og Østfold: Wiggo Hansson - Tlf 93 00 78 00
Bobcat Oslo, Akershus og Østfold: Erik Antonsen - Tlf 95 19 55 75
Oppland: Jon Boye Lie - Tlf 91 36 00 00

SALGSSJEF: Paul H Endresen - Tlf 90 41 91 11
PRODUKTSJEF: Tor Anders Hogaas - Tlf 92 06 52 23

Eneimportør av
anleggsmaskiner fra:



ROSENDAL®
MASKIN

når service teller...

www.rosendalmaskin.no

Mindre teori – mer praksis

Fjellsprenging har tradisjonelt vært forbundet med sikkerhetsrisiko og steinsprut på ville veier. Det er vel flere enn undertegnede som ser for seg Dynamitt-Harry fra Olsenbanden når det er snakk om sprenging. Schøyen er selv svært opptatt av HMS og er seg sitt ansvar bevisst.

– Det å være skytebas innebærer et stort ansvar, det er nesten for en ekstremsport å regne. Det er ikke uten grunn at skytebasene var drita fulle i gamle dager; de drakk bort nervene sine. Sånn er det heldigvis ikke lenger i dag, men risikoen er på ingen måte mindre. Jeg har selv hatt et uhell, og vet hvor skummelt det kan være. Under en salve blåste dekningsmatta opp og en stein fløy 80 meter rett inn i en vegg. Den ødela veggene og en varmpumpe på innsiden, men huset var heldigvis ubebodd, forteller han.

– Det blir stadig mer fokus på teoretisk kursing og opplæring for å minske risikoen for uhell, noe som både er positivt og forståelig.

Men uansett hvor mye man kurser, vil det alltid være en viss risiko for mindre uhell. Mye kan selvfølgelig regnes ut og kalkuleres, men det er jo selve skytinga som gjøres for hånd det egentlig handler om. Når man for eksempel vet at det kan være opptil tre-fire forskjellige fjelltyper på en enkelt hustomt, er det vanskelig å forutsi hundre prosent hvordan en sprengladning vil arte seg. Etter min mening burde DSB (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, red. anm.) ikke være fullt så opptatt av kun det teoretiske, men fokusere mer på det praktiske. De fleste av oss som driver med dette er jo ikke teoretikere, og jeg kunne tenkt meg litt mer praktisk rettede prøver. Dette er en praktisk jobb, og selv med all verdens teorikurs og papirer som skal følges opp, er det likevel noe annet når man er der ute og skal gjøre selve jobben. Det kan nesten virke som om man er mer opptatt av å ha ryggdekning dersom noe skulle skje enn å faktisk sørge for at det ikke skjer noe, sier han alvorlig.

Godt miljø

Når det gjelder egne ambisjoner, er Schøyen mer opptatt av å drive godt enn å vokse i omsetning eller antall ansatte.

– Det er mange flinke folk i bransjen, og hvis jeg er heldig og kommer over en som virkelig vil jobbe og har papirene i orden, så kan det jo hende jeg ønsker å ansette med tid og stunder. Jeg har imidlertid forsøkt et par ganger tidligere, men etter noen få uker har det vist seg at det ikke fungerer. Det koster så mye penger å ha folk i arbeid, at det bør fungere helt optimalt dersom det skal lønne seg. Det er mange som vil drive med sprenging, men det er en type arbeid som krever noe spesielt, slår Schøyen fast.

– Likevel er jo nettopp folka i denne bransjen noe av det beste med hele jobben. Folk og miljøet. Personlig liker jeg også godt å se at man faktisk gjør noe konkret – at man produserer noe. Jeg reiser ofte tilbake

etter at et prosjekt er ferdigstilt for å se på sluttresultatet.

Båtdrøm

Schøyen er en typisk bedriftsleder og anleggsarbeider, i den forstand at han alltid har jobbet mye, også kvelder og helger. Likevel bærer han på en mer eller mindre seriøs drøm, som ikke involverer jobb i det hele tatt.

– Jeg har alltid hatt lyst til å seile rundt i kanaler i Europa, aller helst med en Greenline 40. Jeg elsker sjøen, noe som nok kommer delvis fra sjøguttskolen i Bodø og delvis av at jeg var med i KFUM Sjøspeideren noen år som barn. For tre år siden var jeg med å seile fra Cartagena i Spania til Portugal, og da fikk jeg prøvd meg litt i både Middelhavet, Gibraltarstredet og Atlanterhavet. Vi lå blant annet væraste i fire dager i Tarifa i Spania – det var en helt utrolig opplevelse. Så se ikke bort fra at jeg og kona befinner oss på egen båt i Sør-Europa om noen år, avslutter han.

Vinnerverktøy for bygg- og maskinentreprenør bransjen!

Zirius Entreprenør er en kraftpakke som dekker den økonomiske prosessen en prosjektfokusert bedrift har behov for.

- ✓ Prosjekt med delprosjekt og prosjektstruktur (Avsnitt / Aktivitet)
- ✓ Time- og materiellregistrering for mannskap og maskiner (også på Web og Mobil)
- ✓ Løpende prosjekt etter forbruk eller fastprisprosjekt med kontroll på innstående
- ✓ Fakturering med inngående faktura eller andre dokumenter som vedlegg
- ✓ Dekker nye krav til elektronisk fakturering som bl.a. det nye statlige EHF formatet
- ✓ Elektronisk bilagsarkiv med OCR tolk og attestasjonsflyt
- ✓ Komplette regnskap som dekker alle regnskapskrav
- ✓ Maskinregnskap via eget anleggsregister



FORHANDLERE:

HC=DAHL

summen gir resultatet

www.hcdahl.no



www.zpartner.no

Les mer på www.zirius.no

DOKUMENTARKIV

Effektiviser dokumentflyten med OCR tolk og Attestasjonsflyt



TRELAST

Fra saglinje til resultat. Utviklet via mangeårig samarbeid med trelastbransjen



PROSJEKT

Fastpris- eller løpende prosjekter med faktura etter medgått forbruk med bilag



ZIRIUS ORDRE & FAKTURA

Fra innkjøp og logistikk til ordre og fakturering



ELEKTRONISK FAKTURA

Send og motta elektroniske faktura på EHF formatet via Zirius Aksess Punkt



ZIRIUS REGNSKAP

For firmaer som ønsker å føre regnskapet selv til regnskapskontorer





NYTT LIV TIL RISIKO-VEI



E8 gjennom Lavangsdalen utvides og får midtdeler. Den ferdige veien skal bli best mulig. Derfor bygges den "dårligere" enn det som står i Håndbok 018.

Tekst og foto

I JØRN SØDERHOLM

TROMSØ / LAVANGSDALEN: Europavei 8 går fra E6-krysset i Nordkjosbotn ut til Tromsø. Det er en tungt trafikkert strekning, der det dessverre har vært mange trafikkulykker i årenes løp.

I januar 2011 ble fem personer drept og fire skadd i en stygg kollisjon mellom en buss, en minibuss og flere personbiler. I bussen var det mange barn og ungdommer på vei til en håndballturnering. De kom stort sett fysisk greit fra ulykken, men fikk se ting barn og ungdom ikke skal være nødt til å se.

Den ulykken var en utløsende faktor til at det ble satt i gang med utvidelse av veien og montering av midtdeler på den rundt 10 kilometer lange strekningen gjennom Lavangsdalen.

Samarbeid

Arbeidet utføres av Tromsø-firmaet KIME AS, med Målselv-firmaet O. Nordmo & Sønn AS som underentreprenør. I forrige utgave leste du om hvordan maskinstyring på vals har blitt brukt på det prosjektet. Nå er det selve prosjektet det handler om.

Her snakker vi om et aldri så lite pilotprosjekt, som følges med en viss interesse fra både norske og svenske veibyggerfaglige miljøer. Den nye delen av veien bygges med lokale masser, hentet fra det samme masseuttaket som ble benyttet da veien ble bygget for over 20 år siden. Ferske målinger viser at de massene er innenfor også dagens krav til veibyggingsstandard.

MÅNEDENS PROSJEKT | E8 LAVANGSDALEN

– Den ble sist bygget rundt 1990, og det ble bygget med stedlige masser. Vi bygger nå veien ut i bredde, og skal etterhvert montere midtrekkverk. Den nye delen av veien må bygges tilnærmet lik den gamle delen, sier Morten Willumsen. Han eier selskapet Kåre Isaksen Maskinentreprenør AS (KIME).

Da Anleggsmaskinen besøkte anlegget i februar var Stian Andreassen daglig leder og prosjektleder, men Willumsen har selv overtatt som selskapets prosjektleder på E8 Lavangsdalen etter at Andreassen sluttet i mars.

Standard

– Utfordringene ligger i den eksisterende veiens tilstand. Vi må bygge noe som er så likt som mulig, for at gammel og ny vei skal gå sammen og ”leve” så likt som mulig. Vi kan ikke bygge ”for god” vei, men heller ikke for dårlig, sier daglig leder Lars Even Nordmo i O. Nordmo & Sønn AS.

Det er først og fremst de dypeste lagene i veien som skiller seg fra dagens standard og håndbokkrav. Grunnforsterkningslaget legges med samme lokale massene fra Hestvolla uttak som ble brukt for 20 år siden, men der en større andel av finstoffet er tatt ut. Det gir en bæreevne som tilfredsstiller dagens krav. Dette kompliseres imidlertid av at den nye delen av veien skal virke sammen med den gamle delen, som har hatt 20 år å sette seg på. De øverste lagene fra bærelag og opp til slitelag og dekke utføres med klassifiserte masser.

At veien bygges etter modifisert standard gjør at det er et stort og kontinuerlig behov for oppfølging og dialog mellom partene, og dokumentasjonen må være bunnsolid. Her kommer vals-systemene vi skrev om i forrige utgave inn i bildet.

– Med dårligere bæreevne går det ikke å komprimere til grønt på skjermen i valsene. Valsedokumentasjonen er alfa og omega. Her er det svært viktig å dokumentere at vi har gjort jobben riktig, sier Morten Willumsen.

Trafikk

Europavei 8 er i fullt operativ bruk mens arbeidene pågår. Det vil si at arbeidet foregår med mye trafikk tett innpå, i tildels høye hastigheter. Der ligger det både en HMS- og en logistikkutfordring.

– Det er en utfordring å få logistikken til å flyte med trafikken så tett innpå. Statens Vegvesen har sterkt fokus på trafikk sikkerhet. Vi får for eksempel ikke bruke rotorlys eller kjørellys på maskiner og lastebiler når vi står bak veisikringen. Kun når vi er i berøring med veibanen, på grunn av bilistenes oppmerksomhet. Hittil har det gått smertefritt, med 15 lastebiler og fire dumpere i aksjon. Det blir svært spennende utover våren og sommeren. Det er mye som skal gjøres, med mye trafikk tett innpå, sier Willumsen.

– Hva har dere gjort for at det skulle gå bra?

– Vi har hatt fokus på ressurser av riktig type og med riktig kapasitet. Vi har satt på gravemaskinkapasitet tilsvarende biler inn. Vi har vært flinke til å legge inn- og utveier, og unngått for lange interne transportveier, sier han.

En del utstyrsinvesteringer har vært nødvendige. Bløte masser i grunnen krever noen særlige hensyn, for å unngå å knuse veien under bygging.

– Vi må være forsiktig med å bryte på med det største utstyret. Vi har 40 tonn gravemaskiner i front av linja. Dumperne er 20 kubikks



UTTAK: Masseuttaket på Hestvolla blir fangrop for ras når jobben er ferdig.



LEDERNE: KIMEs nøkkelpersoner da vi besøkte prosjektet. F.v. driftsleder Bjørn Vidar Isaksen, daværende daglig leder Stian Andreassen, KS-leider Magne Nylund Johansen og ass. anleggsleder Jørn Leo Johansen.

912D
Slik du kjører den i dag
912DS
Med fjærende framaksel...

facebook
Hydrema Norge - 912 dumper

www.hydrema.com
HYDREMA
320 JEVNER
SOLD:
Bjørn M. Eriksen 911 98 892
Hålog Sørensen 406 13 892
SERVICE, VERKSTED OG DELER: 813 14 910

922D
Med 900/80R30, 8 dekk
922D
Vegvrenner
Med 30,5x25 dekk

dumpere, med innebygget lastvekt. Vi kjører dem på noen og tredivetons totavekt. Veien tåler ikke mer, sier Willumsen.

Snø

Da vi besøkte prosjektet i februar var det frost og litt snø. Tidlig på vinteren var man heldig med værforholdene. Det kom tidlig snø, som isolerte grunnen. Dermed dannet det seg kun noen få centimeter tele, som var lett å skrape vekk. Det har vært lite behov for tining.

Men vinteren i Nord-Norge kan bringe med seg så mangt. På senvinteren falt det store mengder snø, og store deler av Troms var rammet av ras og rasfare. Så også veiprojektet gjennom Lavangsdalen.

– Det har vært stopp i begge ender av prosjektet på grunn av rasfare siden begynnelsen av mars. Masseuttaket er stengt. Men prosjektet går for fullt. Veiutvidelsen er så og si ferdig. Nå venter vi på våren for å begynne med finavretting og topplag, sier Lars Even Nordmo.

Trafikken på E8 er ikke den eneste utfordringen. Lavangsdalen omgis av høye, bratte fjell. Vinterstid vil det si rasfare, og enkelte snøras. I 2008 gikk det et stort ras som nådde veien ved masseuttaket på Hestvollan. I forbindelse med det pågående veiprojektet har overskuddsmasser blitt brukt til å bygge en rasvoll som tar imot et ras fra Tverrbotnfjellet eller Pernilsfjellet. Masseuttaket skal i seg selv danne en fangrop for snøras, og det skal bygges ytterligere en rasvoll mellom gropa og veien.

E8-prosjektet er høyt profilert og et omdiskutert prosjekt i region

og lokalmiljø. Det gir en ekstra utfordring for entreprenørene som gjør jobben.

– Det blir spennende å se hvordan det går når veien tas i bruk. Det er mye utprøving i dette. Dette er en vei midt i mediebildet, og det er godt synlig hvem som gjør jobben. Alle vet hvem som får skylda hvis det blir store setningsskader. Et lite feilgrep kan gi stor oppmerksomhet, både i media og lokalsamfunnet. Det er stor fallhøyde i lokalsamfunnet for oss som jobber her, sier Morten Willumsen.

Entrepriseform

KIME AS og O. Nordmo & Sønn AS gjennomfører oppdraget som et samarbeidsprosjekt. Det er ikke en vanlig hoved- og underentreprise, men heller ikke ett fullblods arbeidsfellesskap. KIME AS er kontraktspart med Statens Vegvesen. Byggherren forholder seg til formelt KIME, og Statens Vegvesen får månedlige fakturaer derfra.

Men i det praktiske arbeidet er selskapene likestilte samarbeidspartnere.

– En praktisk løsning som arbeidsfellesskap. Vi jobber om hverandre, med doble skift fra hver av bedriftene. Vi utfører jobben som én bedrift, og bruker ressursene fra hverandre der vi har behov for dem, sier Lars Even Nordmo.

Det er første gang hans firma er med på et samarbeidsprosjekt i dette omfanget. Erfaringene er positive, og han legger ikke skjul på at det er et skritt på veien mot fullt arbeidsfellesskap.

– Samarbeidet fungerer bra, både administrativt og produktivt. Det er en tilnærming til arbeidsfellesskap på senere prosjekter. Oppgjøret foregår med månedlig avregning etter en prosentvis fordeling etter antall timeverk på folk og maskiner fra de to bedriftene. Faktureringen går gjennom KIME, sier Nordmo.



STEDLIG: Massene kommer fra samme sted som da veien ble bygget for 20 år siden, men mer av finstoffet tas ut.



UTSATT: E8 gjennom Lavangsdalen er en utsatt strekning, med trafikk, ulykker, ras og rasfare.



STANDARD: Ferske målinger viser at massene fra Hestvollan er innenfor også dagens standard.

SUKSESS MED MOBIL VARME

Det startet som en teletiner spesielt for det nordnorske markedet i 2005. HeatWork har utvidet både utvalg, bruksformål og virksomhet kraftig siden det.



En HW HydroHeater drifter her gatevarmesystemet på deler av Drammensbrua for herding av betong, samt for å gi varme til membran og asfaltering og til setting av kantstein. (Alle foto: Lisbeth Pedersen).

Tekst

| GEIR JOHANSEN

NARVIK: De første Heatwork-maskinene ble produsert og solgt i Narvik høsten 2005. Entreprenører i nord fikk fort øynene opp for den nye maskinen; kalt HW FrostHeater. Maskinen, som veier i underkant av to tonn og er på størrelse med en stor biltilhenger; og som kan fraktes som det, har en kjelkapasitet på opptil 103 kW. Den gir 100 graders sirkulerende væske til å tine frossen grunn.

Tinemaskin

Varmt vann sirkuleres gjennom tineslanger på frossen mark, dekket med reflekterende isolasjonsmatter. Maskinen kan tine 30-60 centimeter ned i bakken pr. døgn. Med rundt 3,5 liter diesel i timen tines et område på rundt 200 kvadratmeter.

Store og små entreprenører, kommuner, energiselskaper og andre aktører i Skandinavia benytter HeatWork-maskiner for å gjøre arbeid også i den kalde årstiden, og holder personell og øvrige maskiner i drift hele året.

I løpet av de åtte årene som har gått siden den første maskinen ble produ-

TIPS:

Har du forslag til maskiner, utstyr og produsenter vi bør skrive om?
Tips oss: anleggsmaskinen@mef.no



Den opprinnelige bruken av HeatWork-maskinene var tining av frossen mark. De siste årene har man funnet stadig nye bruksområder for maskinen.

Sert har det foregått kontinuerlig utviklingsarbeid ved Narvik-bedriften; som i dag sysselsetter rundt 20 personer. I 2011 ble den første Heatwork-maskinen levert til Statoil på Melkøya. I nært samarbeid med Statoil utviklet man en ny maskin – kalt HW PetroHeater.

Olje og gass

Maskinen benyttes til å varme opp stål- og metallkonstruksjoner, slik at brann- og korrosjonsbeskyttelse kan utføres under de temperaturkrav som stilles. Oppvarmingen skjer gjennom kontaktvarme, samt ved å benytte vifter. Maskinen nyttes også til å varme opp rør og ventiler som fryser. – Vi har med dette fått en maskin som er spesialutviklet for olje- og gass-industrien. Flere maskiner er etterhvert tatt i bruk ved LNG-anlegget, og vår maskin tilfredsstiller strenge sikkerhetskrav som stilles til anlegget. Vi anser både norsk og internasjonal petroleumsindustri for å være et betydelig økt marked i årene som kommer, sier daglig leder for HeatWork AS, Børre Simonsen.

I fjor kom man ut med enda en ny variant av maskinen: HW HydroHeater. Den retter seg imot kunder som har behov for oppvarming av vann

i større mengder. Maskinen kan levere opp til 6 000 liter varmt vann i timen med en regulerbar temperatur på 0-100 grader.

– Denne maskinen er kjøpt og i bruk hos mange fjernvarmeselskaper i flere land. I tillegg til å kunne drifte fjernvarmeanlegg, kan maskinen levere varmt vann til for eksempel gulvvarmeanlegg i bygg under oppføring, der permanent fyrkjele ikke er etablert. HW HydroHeater kan også levere varmt vann til forbruk. Bruksområde for varmt vann kan være hjelpeorganisasjoner, idrettsarrangementer eller Forsvaret, sier Simonsen.

Betongarbeid

Den opprinnelige bruken var altså tining av frossen mark. Men tiden har vist at HeatWork er vel egnet for varmetilførsel i en rekke sammenhenger; i pakt med hva kundene har behov for. Et nytt satsingsområde er bistand innen betongarbeid.

– I samarbeid med flere store entreprenører har vi funnet fram til hvordan HeatWork kan nyttes som energikilde og styringsverktøy ved betongarbeid før, under og etter støping. Vi sørger for forvarming, effektiv fjerning

En perfekt hånd



GJERSTAD



EXCA LITE
BY GJERSTAD
For maskinstørrelse
2,5-18 TONN



GJERSTAD
For maskinstørrelse
12-100 TONN



TREME
For maskinstørrelse
35-100 TONN



Hjullaster
GJERSTAD



Veihovel
GJERSTAD

KOMBIKLO

GRAVESKUFF

PUSSESKUFF

SMALSKUFF

HK FESTE

Gjerstad er Norges skuffeprodusent nr. 1 med eksport til over 40 land verden over. Sjekk vårt utvalg på www.gjerstad.com

53 | ANLEGGSMASKINEN 4-2013



Daglig leder i HeatWork AS, Børre Simonsen, mener at vekstpotensialet for selskapet er betydelig – ettersom den Narvik-produserte

av is og snø, samt varme mot forskaling. Resultat er langt mer sikkert og effektivt betongarbeid, sier Simonsen.

Foruten å yte tjenester overfor bygg- og anleggsbransjen har HeatWork også funnet fram til alternative bruksområder for levering av mobil varme. I Finland har blant annet Forsvaret benyttet HeatWork HydroHeater for leveranser av forbruksvann i øde områder uten vannforsyning. Et finsk eldresenter ble forsynt med varme og varmt tappevann med stor suksess, mens fjernvarmeanlegget var ute av funksjon. Ved hjelp av vifter kan store telt og haller varmes opp.

Økt omsetning

Omsetningen har økt mye siden oppstart, men varierer noe med utvikling i markedene. I 2011 kom man ut med ei omsetning på 55,9 millioner kroner. Inntjeningen i selskapet har vært god; med overskudd siden starten. I 2011 kom man ut med et resultat før skatt på 9,9 millioner kroner.

Nå skal HeatWork AS flytte til et nytt bygg på Fagernes i Narvik som omgjøres til nye produksjonslokaler.

– Her vil vi ha kapasitet til å øke produksjonen vår. Vi vil ikke gå ut med konkrete mål for fremtiden, fordi vi hele tiden forsøker å tilpasse oss og utnytte de markedene som gjelder. Men vi anser vekstpotensialet for å være betydelig i årene som kommer. Det viser seg at vi finner fram til stadig nye bruksområder og at kundene våre er meget godt fornøyd med det som vi leverer. Mobil varme vil det nok være behov for i nordområdene, i all overskuelig framtid, sier en optimistisk Børre Simonsen. Han har vært daglig leder for HeatWork AS siden 2008.

Eiendomsselskapet A. Markussen Holding AS fra Narvik eier 95 prosent av aksjene i HeatWork AS, mens de resterende aksjene eies av selskapet BSI Holding AS.

STEPHILL strømaggregat er **STANDARD** utrustet med **230V - 400V SPENNINGSVELGER!**
Full bestykning kontakter og direkte uttak på terminal
Større bruksområde og langt høyere 2-håndsverdi

Høytrykksvaskere for "møkkajobber"

BRENDON POWERWASHERS
made in England

Webasto brenner CAT pumpe

UAVHENGIG AV STRØM OG VANN.....
Yanmar diesel eller Honda

"snublefrie" SPERREGJERDER

240 x 105 cm. 12 kilo.
Pakke med 25 gjerder
395,- + mva pr/gjerde

KWIK TRENCH KABELFRES

NYHET!
made in USA

BARRETO KJEDEGRAVERE HELHYDRAULISKE
stor gravekapasitet

made in USA

RITELITE ARBEIDSLYS
50.000 timers LED matrise
4200 lumen

NYHET!

Nettlader og billader inkludert

tlf 330 50160
Bentsrudveien 2
3083 Holmestrand

mob 901 46852
www.limaco.no
post@limaco.no

KOMATSU

KAMPANJE FILTERKIT

Fra 15. mars til 30. april

Den beste kvaliteten får du med
originale deler fra Komatsu!



HESELBERG

As Sigurd Hesselberg, Ulvenvn.84, 0510 OSLO, Tlf. 22 88 72 00, www.hesselberg.no



Ann-Therese Kristoffersen

DATTEREN SOM BLE SJEF

Det er ikke lett å gå inn som driftsleder på gjenvinningsstasjonen når man er sjefens datter. Nå er Ann-Therese Kristoffersen (27) valgt til styreleder i MEF avdeling Buskerud.

Tekst

JØRN SØDERHOLM

Foto

JØRN SØDERHOLM OG PRIVAT

MJØNDALEN: – Det ble noen raserianfall hjemme. Jeg kunne ikke legge med ned og grine heller. Men det var mye frustrasjon det første året.

De enkle veiene er ikke noe for Ann-Therese Kristoffersen (27). Se bare her:

På jobben er hun driftsleder for fem gjenvinningsstasjoner i Drammensregionen. Hjemme er hun småbarnsmor, og på fritiden driver hun et trenings-senter sammen med mannen. For å ha litt å koble av med ble hun nylig uteksaminert som hundeinstruktør. Og i mars ble hun valgt til styreleder for MEF avdeling Buskerud. De siste to årene har hun sittet som menig styremedlem, og deltatt på samtlige møter. Hvor tar hun det fra?

– Vi har en sånn opptaksboks hjemme til TV-en. Mannen min har tatt opp diverse programmer til meg, men jeg får aldri tid til å se på. Jeg så litt på TV i julen, men ikke siden. Etter arbeidsdagen er det deilig å koble av med PT-timer eller å trene hund. Da er det veldig fokus på det som er der og da, og man kobler bort både jobb og MEF, sier hun.

Opplagt

Bare 20 år gammel begynte i 2006 hun i maskinentreprenørfirmaet til pappa Kurt og onkel Pål. Først med driften av kontoret. Som utdannet omsorgsarbeider med allmennfaglig påbygging var ikke maskinførerbevis på hjullaster og gravemaskin et opplagt kompetansepåfyll, for å si det sånn.

På den tiden fikk Kurt og Pål Kristoffersen AS kontrakt med Norsk Gjenvinning (NG) på drift av gjenvinningsstasjoner for Renovasjonsselskapet

Navn | Ann-Therese Kristoffersen

Alder | 27

Bosted | Hokksund, Buskerud

Stilling | Driftsleder for gjenvinningsstasjonene i Renovasjonsselskapet for Drammensregionen.

Aktuell | Nyvalgt styreleder i MEF avdeling Buskerud



Jeg var 21 år, blond og dattera til sjefen. Det var ikke lett å komme inn som driftsleder da.

Ann-Therese Kristoffersen.

for Drammensregionen (RFD). Et halvt års tid jobbet hun her ved siden av skolen, før hun fikk tilbud om å ta over som driftsleder på Mile gjenvinningsstasjon på Orkidéhøgda ved Mjøndalen. Skeptisk? Ja, veldig.

– Jeg var 21 år, blond og dattera til sjefen. Det er ikke lett å komme inn som driftsleder da.

– Hvordan håndterte du det?

– Med stor ydmykhet. Jeg lyttet til hva folk sa og mente. Men i en sånn rolle må man være bestemt også. Man må være stødig for å fortelle en kar på 60, som har jobbet med dette siden han var 15, at ”sånn skal vi ikke gjøre det lenger”. Jeg var mye frustrert den første tiden. Det tok et års tid før det gikk seg til, sier hun.

– Hvordan opplevde du det? Ble du fortvilet, eller gikk det en faen i deg?

– Det siste. Heller raserianfall enn å gå hjem og grine, sier hun.

Etter fem år i jobben som driftsleder på gjenvinningsstasjonen tok hun et

og et halvt års ”pause”. Da var barselspermisjon og barnefødsler som hovedoppgave, før hun fikk neste utfordring på jobben:

Driftsleder for alle fem gjenvinningsstasjonene til RFD, med rundt 30 personer i arbeid nå i høysesong. Hun har hele tiden vært ansatt i Kurt og Pål Kristoffersen AS, men er utleide til Norsk Gjenvinning for å drive gjenvinningstasjonene til RFD.

For to år siden ble hun valgt inn i styret i MEF avdeling Buskerud. Det skjedde etter forslag fra pappa Kurt, som har vært aktiv i fylkesavdelingen i årevis. Men nå hadde han lyst til å trappe ned, og foreslo datteren for valgkomiteen.

– Jadda. Jeg har fått muligheter lagt opp i henda, og jeg har grepet dem. Jeg var med på noe jente- eller kvinnegreier i MEF for noen år siden. Jeg tror det var i 2007. Og jeg har hørt om MEF siden jeg var liten jente. Så jeg takket ja.

– Fordi...?

– Det er kjempeinteressant! Jeg ønsker virkelig å jobbe for saker som kommer bransjen til gode. Det er en god del jenter i denne bransjen, og det er viktig at vi er med. Men jeg nå skal ikke jeg fronte kvinnesak, ler hun.

Ungjenta har tydeligvis gjort en god jobb i styret. På årsmøtet på Sto-

Gode tilbud på kvalitetslasere fra **Leica Geobystems**

HELLA MASKIN AS Tlf 35 96 72 72 | www.hella.no



refjell i mars i år ble hun valgt til styreleder. Har det vært like tøft å komme inn i MEF-miljøet som på jobben?

Åpne armer

– Nei. MEF har tatt meg i mot med åpne armer. Jeg blir verken spesialbehandlet, eller det motsatte. Bare tatt på alvor. Jeg satt i to år som styremedlem i avdelingen. I forkant av årsmøtet på Storefjell nå i mars ble jeg spurt om å være styreleder. Jeg måtte gå noen runder med meg selv. Jeg følte meg ikke kompetent. Men vi er folk i styret som er gode på forskjellige ting.

- Hva er du god på?
- Å jobbe for ting jeg tror på, og ta opp saker som kommer medlemmene til gode.
- Eksempel?
- Spesielt graveinstruksen i Drammen kommune. Det er vanskelig for entreprenører å komme dit og grave. Det må da ikke være så vanskelig?
- Noen flere saker? Hvis det var bare én sak du skulle lykkes med som styreleder i MEF Buskerud, hva skulle det være?

– Skjemaveldet. Det blir snart håpløst for små firmaer å klare seg. Man blir stoppet så mange steder på grunn av papir- og skjemakrav. Man trenger en person inne på kontor til å håndtere alle papirer og skjemaer. Det må nødvendigvis være en del av det, men det må da være mulig å forenkle. Det var den første saken jeg tenkte på da jeg ble spurt om å ta vervet.

– Hva annet ligger deg på hjertet...?

– Jeg vil gjerne bidra til å få flere til å benytte seg av MEF. Få med seg utviklingen i bransjen. Og benytte seg av muligheten til å få bistand i vanskelige saker. Og jeg tar veldig gjerne imot innspill og ønsker fra medlemmer!

Sivilingeniør

– Hva slags planer og ambisjoner har du framover?

Jeg har begynt å drømme om å ta sivilingeniør, og sjekker litt rundt hva slags fag man kan ta. Jeg har veldig lyst til å jobbe innen avfall. Det er veldig mye som skjer, hele tiden. Det blir aldri borte. Her er det mye fornying. Og maskiner har jeg hatt i blodet siden barndommen.

- Men avfall er litt spesielt område for de fleste i vår bransje..?
- Avfallshåndtering er for mange maskinentreprenører en litt sær ting. Det kan oppleves som vanskelig og tungvint, med nye regler hele tiden man må sette seg inn i. Det er mye nytt og rart. Jeg var borte fra gjenvinningsstasjonen en periode på halvannet år. Da jeg kom tilbake var det kommet mange nye fraksjoner bare på den tiden. Det er mye greier å sette seg inn i for maskinentreprenører, som fra før må kunne mye greier på andre områder. Noe av det er tungvint og vanskelig å forstå, også for meg. Asbest, for eksempel. Man ikler seg alskens beskyttelse, plukker det forsiktig ned og pakker det inn i tre lag med plast. Så kjører man et sted og bare tipper det. Jeg skjønner at det virker tulle.

Regionsjef Jørn Evensen i MEF region sørøst er full av lovord for jenta fra Hokksund. Pålitelig, strukturert og veldig engasjert. Og hun kan skjære gjennom.

– Jeg har opplevd diskusjoner i møter som bare har kvernet rundt som symøter, med argumenter på skikkelig lavmål. Da har hun skjært gjennom og sagt ”hva mener du nå? Har du noe å komme med, eller har du det ikke?” Jeg tror hun vil gjøre en god jobb med strukturen i avdelingsstyret, sier Evensen. Han peker også på lojalitet som en sterk egenskap hos henne.

Stolt

– Selv om hun ble småbarnsmor for et par år siden har hun stilt på samtlige møter. Det er sterkt. Man kan stille klokka etter henne, sier han.

Pappa Kurt Kristoffersen er stolt som en hane av datteren.

– Men du sendte din unge, blonde datter ut til ulvene. Du gjorde det ikke lett for henne med å sette henne til den tøffe jobben. Hva tenkte du på?

- He he, nei man må lære seg å stå på når man er ung, humrer han.
- Har hun søkt utfordringene selv, eller har du stått bak og dyttet?
- Jeg har nok dyttet litt. Men hun har vært veldig ivrig etter å få til ting sjøl. Hun liker utfordringer. Hun har gjort en god jobb på kontoret vårt, med å håndtere papirer, lønninger og sånt. Norsk Gjenvinning er kjempefornøyd med jobben hun gjør på gjenvinningsstasjonene. Det er jeg veldig stolt av.

NØDVENDIG ETTERUTDANNING

Alle som kjører lastebil på jobben trenger det. Nesten. Hvem er det som ikke trenger 35 timers etterutdanning?



JOB: Raymond Rottem kjører lastebil på jobben. Derfor må han ha 35 timers etterutdanning.



KLASSER: Etterutdanningskravet gjelder alt som kjøres med C eller D, og for lett-variantene av disse.

Tekst og foto

JØRN SØDERHOLM

Etterutdanning for yrkessjåfører er et hett tema om dagen. De fleste har fått med seg at kravet om 35 timers etterutdanning er innført. Men at det

er mye usikkerhet rundt dette vet distriktssjef Arne Berg i MEF region nord.

– Vi tar det viktigste først. Hvem trenger etterutdanning? – Alle som utfører transport i jobb. Kjørers man lastebil eller buss og har det som yrke, så

skal man ha etterutdanningen.

– Ok. Men hvem er det som IKKE trenger det, da?

Unntak

– Det er noen veldig få unntak. En ansatt maskinfører hos en maskinentreprenør som bruker

lastebil for å kjøre sin egen maskin ut på oppdrag trenger ikke etterutdanningen. Men så snart han bruker den samme lastebilen til å kjøre bort masser eller frakte grus, kummer og slikt til anleggsplassen så kommer han inn under kravet



MK
MASKIN OG
KONSULT AS
uten prestasjonsangst

Når utstyret teller!

20 år!




Tlf.: 64 83 65 30 - www.mogk.no









om etterutdanning. I praksis må alle i vår bransje som kjører lastebil ha den.

– Hva består etterutdanningen i?

– Den består i at man skal gjennomføre et teorikurs på 35 timer. I kurset er det også litt praktisk kjøring. Kurset består av fem bolker som skal gjennomføres i løpet av seks måneder. Man må delta på alle bolkene, men det er ingen eksamen og gis ingen karakter, sier Arne Berg.

Han er MEFs sentrale kompetanseperson innenfor blant annet tungbil og førerkort. «Lastebil» vil i denne sammenheng si også mindre lastebiler. Etterutdanningen omfatter kjøretøyer som kjøres med førerkort klasse C eller C1 og D eller D1. Kravet om etterutdanning er som så mye annet et EU-krav, og et resultat av at Yrkessjåførdirektivet ble innført i 2008. Etterutdannin-

gen skal gjennomføres hvert femte år.

Det som står i denne artikkelen gjelder for de som fikk førerkort for tungbil før hhv. september 2008 (buss) og

september 2009 (lastebil).

Det finnes også en noen andre unntak fra kravet om etterutdanning, men de er så sære og gjelder så få at vi lar dem ligge for nå.



KUNNSKAP: Arne Berg er MEFs mann innenfor blant annet tungbil og førerkort.

Innholdet

Etterutdanningskurset gjennomføres med fem dager á syv timer. Alle fem dagene må være gjennomført innen et halvt år, ellers må man startet på nytt igjen. I løpet av de fem dagene skal man gjennom litt praktisk kjøring og følgende teori:

- Aktuelle lovbestemmelser
- Førstehjelp og ulykkesberedskap
- Service og kundebehandling
- Arbeidsmiljø
- Ergonomi, helse og ernæring
- Kriminalitet og smugling
- Ny teknologi
- Sikring av last
- Bedriftsinterne behov
- Generell trafiksikkerhet
- Optimal kjøring med buss eller lastebil

Uslåelig på alle underlag.

Kontakt oss gjerne for ytterligere opplysninger

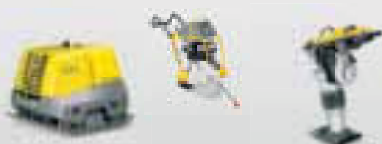
Wacker Neuson i Norge: tlf. 63 86 89 00

Vestfold og Telemark: Hella Maskin AS, tlf. 35 97 99 88

Hordaland og Sogn og Fjordane: Hella Service Bergen AS, tlf. 91 10 05 06

Nordland: Alfreds Maskin og Utstyr AS, tlf. 75 52 84 40

www.wackerneuson.com



**WACKER
NEUSON**

MEF KS/HMS – system – liten statusrapport

FRA CD-ROM TIL WEB

Tekst | MAGNE BRATLIE, ØKONOMISJEF MEF

For de som måtte være i tvil: MEF som organisasjon og dens medlemsbedrifter har jobbet kontinuerlig og systematisk med HMS (Helse, Miljø og Sikkerhet) og KS (Kvalitetssikringsarbeid) i mange år. Foruten et utall av kurs, skoler og bedriftsintern opplæring av medlemsbedriftene, er det også lagt ned et stort stykke arbeid og mye penger i å lage et brukertilpasset, teknisk system som medlemsbedriftene kan bruke. Ett av resultatene av dette arbeidet er at det finnes omfattende dokumentasjon innenfor KS/HMS-området og at det er utarbeidet verktøy som kan brukes til å tilpasse de aktuelle dokumentene.

Fra ca. år 2000 til 2007 var det regionskontoret til MEF i Trondheim som administrerte en enkel CD-ROM basert enbrukerløsning som kunne installeres på en PC. Dette var en enkel og grei løsning etter datidens krav og behov. Fra 2007 ble arbeidet med KS/HMS-utviklingen i MEF flyttet fra Trondheim til hovedkontoret i Oslo. En viktig årsak til flyttingen, var at kravene til oppdatering og vedlikehold av den eksisterende løsningen ble større – større enn de ressursene som fantes lokalt.

I 2007 vedtok Hovedstyret i MEF at KS/HMS-utviklingen i forbundet skulle forsterkes, og betydelige budsjettmidler ble stilt til disposisjon for dette arbeidet. En av målsetningene var at flere medlemsbedrifter skulle kunne få tilgang til et levende HMS/KS-system enn før. Videre skulle et større fagmiljø der blant annet juridisk avdeling ble trukket sterkt med i dokumentutformingen, bidra til at de viktigste dokumentene til enhver tid var 100 % oppdatert.

Et drøyt år senere, årsskiftet 2008/2009, ble det systemet som brukes i dag lansert i første versjon (Versjon 1.0). Dette er et nettbasert KS/HMS-system (såkalt «WEB-hotell»), flerbrukerløsning, der medlemsbedriften får tildelt et eget område på nettet, og fritt kan opprette prosjekter og tilpasse disse til egne behov. Men selv om teknologien rundt systemet er viktig, så er det likevel innholdet – dvs. dokumen-

tene som er det aller viktigste. Akkurat dette er et poeng det er viktig å ikke glemme !

Dokumentene

Dagens KS/HMS-system som tilbys av MEF til medlemsbedriftene inneholder om lag 450 unike dokumenter, og dekker de fleste fagområder som MEF-bedriftene jobber innenfor. Selve dokumentinndelingen er tredelt. Det er opprettet ett område for bedriftsspesifikk informasjon der bedriften kan finne informasjon om hvordan revisjonsarbeidet av eget HMS/KS-system kan foregå. I tillegg er det mapper med dokumenter som omhandler alt fra eksempler på en personallhåndbok m/ aktuelt innhold, via innkjøpsrutiner, til personalmessige kontrakter som blant annet er hentet fra MEFs egen juridiske avdeling.

Det andre hovedområdet er et mappeområde som har samlebetegnelsen «HMS». Hensikten med å samle HMS-dokumentene i et eget kapittel er tenkt ut i fra et brukerståsted som en praktisk forenkling. Samtlige HMS-dokumenter kan da samles på ett sted hos bedriften, og en del bedrifter velger også å lage ulike HMS- håndbøker til bruk for sine ansatte. Hovedområde «HMS» innbefatter alle dokumenter som er nødvendige for å lage en god HMS-håndbok, og er oppdatert til enhver tid med gjeldende lover og forskrifter.

Det siste hovedområdet kalles «KS Produksjon» og er den mest omfattende mappen – i hvertfall målt i antall dokumenter og fagområder. Dette området er også det mest krevende å holde faglig oppdatert da det spenner over mange fagområder og bransjer, og inneholder henvisninger til lover og forskrifter som endres hyppig.

Ved siden av de tre hovedområdene som MEFs KS/HMS-system dekker, er det også i den tekniske løsningen laget linker/koblinger til blankettsystemet til Standard Norge. Dette er gjort med henblikk på å forenkle tilgangen til, og oppdateringer av, gjeldende blanketter og skjemaer som skal fylles og vedlegges prosjekter.

Flekkefjord Produkter AS

- gir deg gode opplevelser

www.graveutstyr.no

RASK LEVERING

Våre produkter blir produsert i Norge i RAEX 450 / Slitestål - Produsent av utstyr fra 0,5 til 55 tonns gravemaskiner

Flekkefjord Produkter AS - Svegeskogen 11 - 4400 Flekkefjord Tlf 38 32 70 70 post@graveutstyr.no

Siste tilskudd som kommer innenfor dokumentområdet i MEFs KS/HMS-system er komplette dokumenter tilpasset skogsentreprenørbransjene. KS-dokumenter tilpasset skogsentreprenørene har vært etterspurt lenge, og det er veldig positivt at de nå kommer på plass. Lanseringsdato for disse dokumentene vil være i slutten av april 2013.

Teknisk

Selv om det legges ned et stort arbeid internt i MEF på å holde innholdet (dvs. KS/HMS-dokumentene) oppdatert og ajour til enhver tid, er det ikke til å stikke under en stol at vi har fått litt «pepper» for den tekniske løsningen som er bygget rundt dokumentene. Dagens løsning er basert på en teknologi som kalles Microsoft SharePoint 2007. Som det fremgår av navnet er den teknologiske plattformen fra 2007, og det betyr nå i 2013 at den har behov for en modernisering og fornyelse. Fornyelses- og oppgraderingsarbeidet er i god gjenge og et prosjekt «Ny KS/HMS-plattform» har vært i gang siden høsten 2012. Per i dag er «arkitekturen» til det nye systemet tilnærmet klart. Mye fra dagens system videreføres (tankesettet rundt malprosjekter blant annet), men det blir likevel en del endringer i forhold til det systemet mer enn 620 MEF medlemmer er vant med i dag. De viktigste endringene i det nye systemet er i korte trekk:

- Lettere plukking av dokumenter tilpasset bedriften og typiske oppdrag
- Mulighet for gjenbruk av eksisterende prosjekter og dokumenter
- Bedre bruksmuligheter for skjemautfylling, samt endings- og avvikshåndtering
- Volum og ytelse – reduksjon av treghetssituasjoner
- Større robusthet – unngå utfordringer med ulike Internett-versjoner av programvare på PC-er.

I tillegg vil selvsagt en nyere teknologi ha mange andre bruksmuligheter som ikke finnes i dagens løsning. Nedenfor er hovedarkitekturen forsøkt vist skjematisk, slik prosjektet står i dag.

På samme måte som i dag, vil systemet ha 2 moduler, nemlig ett område til MEFs administrasjon der dokumenter revideres og vedlikeholdes og andre administrative oppgaver utføres, og det andre (større) området der hver bedrift får sitt eget påloggingsområde. I den nye arkitekturen vil bedriften kvalitets-/HMS-ansvarlige ha ansvar for å tildele bruksrettigheter for systemet, samt holde informasjon om «Vår bedrift» oppdatert. Informasjon som faller inn under dette området er typisk ajourhold av ansatte (som skal ha tilgang til systemet), endring av bedriftspesi-

fikke opplysninger, visning av bedriftens HMS-avvik, samt muligheter for å få tilgang på opplysninger om KS/HMS-arbeid som pågår i MEF, samt nyheter om dokumentrevisjoner og tekniske spørsmål. De som får rettigheter til å arbeide innenfor «Vårt system» er ved siden av den KS/HMS-ansvarlige også ansatte i bedriften som har spesifikk fag- og prosjektkompetanse. Eksempler på aktiviteter innenfor denne kategorien, er utarbeidelse av HMS-håndbøker, ulike prosjekttyper og maler bedriften arbeider med, og andre maler og oversikter bedriften trenger.

Det siste området i skissen ovenfor omhandler «Våre prosjekter», dvs. dette er det området der det operative prosjektarbeidet foregår. Her vil konkrete prosjekter og oppdrag for bedriften bli etablert, bearbeidet og ferdigstilt. I ny prosjektplattform vil gjenbruk av prosjekter bli langt enklere enn før – dette kan være aktuelt for bedrifter som har en del relativt like oppdrag over tid, og der prosjektdokumentasjonen ikke er så ulik fra oppdrag til oppdrag.

Arbeidet med en ny plattform er som nevnt i gang, men det er foreløpig ikke fastsatt noen ferdigdato. Årsaken til det er at det er mange ledd i MEF-organisasjonen som må være delaktig i utviklingen, og det vurderes slik at kravet til en komplett løsning som fungerer på lanseringstidspunktet er viktigst. I tillegg fungerer dagens løsning tilfredsstillende med oppdaterte dokumenter, og dermed er ikke tidspresset overhengende. På den annen side er det en etterspørsel tilstede fra medlemsbedriftene mot en mer effektiv teknisk plattform, og det er derfor ingen grunn til å «slappe av». Prosjektgruppen har en foreløpig ferdigdato på prosjektet «Ny KS/HMS plattform» i slutten av 2013, og enn så lenge ser det ut til at dette skal holde. Men som nevnt – dette kan bli endret hvis det oppstår uforutsette forhold som ikke er kjent per april 2013.

Oppsummering

Arbeidet med å utvikle og supportere en teknisk plattform, samt utvikle og vedlikeholde et komplett dokumentsett av et KS/HMS-system er krevende i den forstand at mange personer må involveres, det tar mye tid og koster penger. På den annen side er et velfungerende KS/HMS-system et viktig verktøy for medlemsbedriftene og en sikkerhet for at de gjør jobben «riktig» i forhold at de får med seg siste versjon av lover og regler og prosedyrer de må forholde seg til. Sist, men ikke minst, er et viktig mål med MEFs satsing på et levende KS/HMS-system at det skal være et viktig og rimelig gode til medlemmene – på lik linje med annen medlemsbistand. MEFs prispolitikk med lave priser på dette området er et virkemiddel til at alle bedrifter har økonomi og muligheter til å skaffe seg et godt KS/HMS-system til en overkommelig pris.

VERA TILHENGER MED ADR TANK



- 950 eller 2140 liter.
- Innertank i plast gir lite kondens, lav vekt og ingen korrosjon.



VERA TANK

Tlf. 92 41 98 00
veratank.no
info@veratank.no

Arbeidsgiverdagen 2013

PERMITTERING OG DAGPENGER

Bedriften sliter med ordretørke vinterstid. Får de ansatte dagpenger hvis du permitterer? 140 deltakere på Arbeidsgiverdagen lyttet nøye til Nav.

Tekst og foto

JØRN SØDERHOLM

GARDERMOEN: Snaut 140 deltakere møtte opp på MEF-konferansen Arbeidsgiverdagen

21. mars. Her ble det gitt orienteringer om diverse saker og forhold som berører små og store bedrifter som arbeidsgivere. Her orienterte et par repre-

sentanter fra NAV om hvilke regler som egentlig gjelder for dagpenger under permittering.

Kan bedrifter som sliter med ordretørke vinterstid permit-

tere folk, i visshet om at de får dagpenger fra NAV?

Ja. Hvis ordretørken er utenfor bedriftens kontroll.

– Det gis dagpenger til permitterte hvis det skyldes at mangelen på arbeid er utenfor bedriftens påvirkning. Men ikke ved permittering på grunn av normale sesongsvingninger. Det er forutsigbart. Alle vet at det blir kulde om vinteren, sa seniorrådgiver Kjetil Woldmo i Nav. Han holdt et foredrag sammen med Anita Mølmesdal Sivertsen.

Presisering

I et rundskriv sendt ut i vinter presiserer Nav hvilke krav som må være oppfylt. Hovedpoenget her er at partene i bedriften – ledelse og ansatte



LYTTET: 140 deltakere på Arbeidsgiverdagen 2013. Kjetil Woldmo fra Nav orienterte om dagpenger og permittering.



AKTUELT: Wenche Rivenes fikk mye nyttig informasjon.

Viktig endring for vikarer

Advokat Nicolay Skarning i advokatfirmaet Kvale orienterte om Vikarbyrådirektivet. Det har forlenget trådt i kraft. Men nå til sommeren går tiden ut for en overgangsbestemmelse:

Fra 1. juli 2013 skal vikarer behandles på lik linje med fast ansatte. Du som arbeidsgiver må naturligvis informere bemanningsbyrået om hvilke vilkår som gjelder i din bedrift. Men ikke nok med det. Du har også ansvar for å kontrollere at vikaren faktisk får det han eller hun skal ha. – Hvis de skulle hatt 160 kroner timen men bare får utbetalt 100, så kan det hende det er dere selv som må ut med mellomlegget, sa Skarning i sitt innlegg.

Bombe

Undersøkelser viser at 67 prosent av vikarer fra bemanningsbyråer er underbetalt. Ligger det en potensiell kostnads- og erstatningsbombe her?

– Det er mange skremte ansikter her nå. Trøsten får være at solidaransvaret ikke trer inn før 1. juli. Men fra da risikerer dere erstatningsansvar hvis vikarene har for dårlig lønn. Det er fortsatt vikarbyråene som har ansvaret for at det utbetales riktig lønn, men dere må sjekke at det faktisk skjer, sa han.

Her ga han deltakerne på konferansen et aldri så lite praktisk tips i den forbindelse:

– Sjekk at vikaren faktisk har fått den lønna han skal ha. Be om å få se lønsslippen! Og gjør det FØR du betaler fakturaen fra bemanningsbyrået, sa Nicolay Skarning.

Han understreket også at det er full anledning for bedriften til å praktisere sin ordinære lønns- og vilkårspolitikk også for vikarer. For eksempel når det gjelder lønnsstige. Her kan det lønne seg å ha et bevisst og nøkternt forhold til hvordan folk avlønnes, for eksempel i forbindelse med prøvetid.

– Hvis bedriften har et lønssystem der nyansatte jobber på minstelønn i prøvetiden, og øker etter endt prøvetid, så vil dette gjelde også for vikarer. Bedriften må kunne dokumentere hvilke vilkår vikarene jobber under og hvilke vilkår som gjelder for bedriftens egne ansatte, sa han.

GRENSE: – Hva er vikarbyrå og hva er underentreprenør? Advokat Nicolay Skarning snakket om vikarbyrådirektivet.

” Alle vet at det blir kulde om vinteren. ”

– skal være enige om at arbeidsmangelen skyldes forhold utenfor bedriftens kontroll. Denne enigheten må dokumenteres, for eksempel med et møtereferat. Men så var det vurderingen av hvor grensen går, da. – Vi har 30 ansatte. I vår region har det vært telefritt fra 1990 til 2008. De tre siste vintrene har det vært mye tele. Hvordan vil det bli vurdert fra Navs side, spurte en i salen. – Der må det gjøres en individuell vurdering av Nav-avdelingen, sa foredragsholderne fra Nav.

Wenche Rivenes fra Rivenes Transport- og Entreprenørfor-

retning i Ytre Arna lyttet med interesse til Navs folk. – Permittering er aktuelt for oss. Vi mistet en kontrakt på veivedlikehold vi har hatt i fire år. På Arbeidsgiverdagen har vi fått nyttig informasjon om hvordan man skal gjøre ting på en skikkelig måte, sier Wenche Rivenes.

På Arbeidsgiverdagen orienterte advokat Ingrid Schønning fra Virke om regler for oppsigelse av medarbeidere på grunn forhold hos medarbeideren selv. God, gammeldags «sparken», altså. Her er det mange viktige hensyn å ta. Det får vi komme tilbake til i en egen artikkel.



DET SKJER I 2013

April

15.– 21. Bauma. **München**, Tyskland.
16. MEF kurs Plan- og bygningsloven. **Stavanger**.
25. MEF kurs Komprimering krav og utførelse. **Stavanger**.
29. MEF Kurs Arbeid på veg, Håndbok 051. **Hammerfest**.

Mai

4.– 7. Fagtur Cat/ MEF region øst. **Malaga**, Spania.
7. Årsmøte/temadag Norsk Forenings for Fjellsprengningsteknikk. **Oslo**
13.– 15. Kommunalteknikk. **Bærum**.
28.–29. Offentlige anskaffelser, kurs NBEF. **Oslo**.

Juni

5.– 8. Elmia Wood. **Jönköping**, Sverige.
7.– 9. MEFA. **Stavanger**.
7.– 9. MEF kurs Sikkerhetskurs anleggsmaskinfører 32 t. **Tønsberg**.
14.– 16. Nordnorsk bygg- og anleggsmesse. **Tromsø**.
14.– 16. MEF kurs Sikkerhetskurs anleggsmaskinfører 32 t. **Oslo**.
16.–19. Strait crossings. Symposium teknologi for fjordkryssing. SVV og Tekna. **Bergen**.

August

24. Nasjonal skogdag. **Oslo** m.fl.

September

4.– 7. Transportmessa. **Gardermoen**.
7.– 8. Anleggstreff. **Moss**.
12.-14. Entreprenad Expo. Anleggsmesse. **Ring Knutstorp**, Sverige.
13.– 15. Dyrsku'n. **Seljord**.
14.– 21. MEF veteranreff. **Kroatia**.

Oktober

8. MEF Prosjektlederskolen oppstart. **Hamar**.
23.–24. HMS-konferansen. MEF, EBA, BNL m.fl. **Oslo**.
29. MEF Mellomlederskolen oppstart. **Stjørdal**.

November

12. MEF Mellomlederskolen oppstart. **Hamar**.
21. Fjellsprengningskonferansen. **Oslo**

Desember

Vet du om et kurs, møte, konferanse, messe eller annet arrangement som bør være med i denne oversikten? Send oss informasjon om det på epost: anleggsmaskinen@mef.no. Oppfølging i denne oversikten er gratis.

DIGITALE VA-KRAV

Rådgiver Terje Skramstad gjør det. Nå må også gravemaskinføreren og entreprenøren gjøre det. Jobbe digitalt, altså.

Tekst og foto

JØRN SØDERHOLM

HAMAR: Det er ikke bare på veianlegg den digitale hverdagen endrer arbeidsmåten for hele produksjonskjeden. Også VA-sektoren er i ferd med å endres som følge av nye digitale krav.

– Det har skjedd store endringer de siste årene med hensyn til digital prosjektering. Innhenting av kartdata og andre grunnlagsdata går digitalt. Ofte er kartgrunnlaget for dårlig til å brukes digitalt.

Det gir økt behov for innmåling av terreng.

Det sa VA-rådgiver Terje Skramstad i Norconsult på en VA-konferanse på Hamar i midten av mars. Konferansen ble arrangert av MEF region øst, med et 20-tall lokale entreprenører i salen.

Oppløsning

Flyscannede kart gir en oppløs-

ning ned til en halv meter.

– Da begynner det å bli bra, men vi trenger ofte innmåling likevel. De siste åra har vi brukt mye ortofoto, der vi kan legge inn traseer på flyfoto. Det gir et helt annet inntrykk, og bedre kartlegging av traseer, fortalte han.

RÅDGIVER: Terje Skramstad i Norconsult varsler en mer digital hverdag i grøfta.



FAKTA: ORTOFOTO

Ortofoto har samme geometriske egenskaper som et kart, og kan knyttes til et referansesystem. Ortofoto benyttes som grunnlag for kartvedlikehold, analyser, saksbehandling og som frittstående produkt alene eller sammen med digitale kartdata. Ortofoto kan koples med terrengdata for 3D-visualisering.

Deles inn i ulike ortofotostandarter, egnet til forskjellige formål.

Ortofoto 10: Dekker normalt byområder og utbyggingsområder der det er behov for god stedfestingsnøyaktighet og høy oppløsning. Bakkeoppløsningen er 7-15 cm.

Ortofoto 20: Dekker områder som i hovedsak består av tett- og spredt bebyggelse og jordbruksområder. Bakkeoppløsning er 20-25 cm.

Ortofoto 50: Omløpsfotografering som skal dekke hele landet. Bakkeoppløsning er 50 cm

Men det stopper ikke ved flyfoto. Nå er det 3D-modellering av VA-anlegg som gjelder.

– Fastlegging av traseer, dimensjonering og materialvalg i prosjekteringen gir grunnlag for opprettelse av 3D-modeller. I disse modellene kan alt av ledninger, kummer og andre punkter legges inn. Modellen gir en visuell fremstilling av prosjektet. Dermed får vi en tidlig synliggjøring av konfliktpunkter i prosjektet. Før sjekket vi høyden på stikkledninger og slikt. Nå kan man umiddelbart se om det blir konflikt med kryssende ledninger, sa Skramstad.

Byggebransjen er i ferd med å fase inn prosjektering og utførelse med bygningsinformasjonsmodellering (BIM). Skramstad ser for seg en ikke særlig fjern fremtid der også VA- og anleggsbransjen blir en del av den teknologien og tenkemåten. Et godt stykke på vei er vi der allerede.

– 3D-data sendes til maskinentreprenører og legges inn i gravemaskinstyringen. Da er det veldig viktig at grunnlagsdataene er riktige og presise. Det pågår en kompetanseheving på dette hos rådgivere nå. I fremtiden vil et prosjekt i sin helhet legges inn i en felles modellfil. Entreprenøren mottar denne filen, og må selv hente ut nødvendige data og tegninger. Ingen tegninger sendes fra rådgiver til utførende. All informasjon i prosjektet legges ut på webhotell. Det skjer i dag

på større prosjekter og vil bli mer vanlig også på mindre prosjekter, sa Skramstad.

Kompetanse

Han pekte også på en del utfor-

– Ja, det er mulig. Men det er ikke slik det skjer i dag. Nå kommer landmåleren inn når jobben er gjort. Hvis maskinføreren er klar over behovet, og gjør innmålingen med skuffa så er jobben gjort.

”Hvis maskinføreren er klar over behovet, og gjør innmålingen med skuffa så er jobben gjort. Men man må være oppmerksom på det.”

Terje Skramstad.

dringer den virkeligheten reiser for entreprenører i byggefase. Her er digital kompetanseheving et nøkkelord.

– Entreprenørene har behov for ansatte som behersker data og systemene det her er snakk om. Det er generelt et behov for kompetanseheving og etterutdanning i behandling av digitale data, sa han.

Han peker på at stadig økende etterspørsel etter fortløpende dokumentasjon og digitale innmålinger i anleggsfasen øker behovet for landmålere. Det behovet er ikke lett å få dekket, og han fortalte at det kan være problematisk å få til innmåling i dag.

– En gravemaskin med GPS kan registrere koordinatene på et bend, en kum eller annet punkt. Kan maskinførerne her gjøre landmålerens jobb?

Men man må være oppmerksom på det.

– Maskinen kan nok hente inn måleinformasjonen. Men man trenger fortsatt en landmåler til å behandle dataene. Selve innmålingen er bare en liten del av jobben, påpeker Jan Olav Bø. Han er landmåler og deleier i Hulleberg & Bø.

As built

Terje Skramstad pekte også på den viktige rollen de som gjør jobben ute spiller i å få inn riktig ”as built” dokumentasjon.

– De som jobber i grøfta må forstå at det de gjør er en del av en større enhet, og at mer jobb på dokumentasjon er nødvendig og viktig. Foto i anleggsfasen er veldig viktig. Hvis det er lagret et bilde av en kum før tildekking så

vet man hvordan det ser ut i bakken når det senere trengs å graves opp. As built-dokumentasjonen som oversendes er altfor ofte utilstrekkelig eller inneholder feil. Foto av kummer er ofte for dårlig, sier han.

Her illustrerte han sitt poeng med ett bilde av en kum, tatt ovenfra. Det er et bilde, men armaturen montert i kummen er tildekket av en gjenstand. Da er det heller liten vits i det bildet. Deretter viser han et eksempel på riktig fotodokumentasjon av en kum med montert armatur før kummen dekkes med masser.

Anbud

Jan Olav Bø mener dokumentasjonens kvalitet og omfang kan reguleres i anbud.

– Måling bør mengdereguleres i anbudet, i stedet for med rundsum. En spesifisert anbudspost vil gi bedre dokumentasjon. Sett en pris pr punkt. Da får man akkurat den dokumentasjonen som er avtalt, sier Bø.

Randi Aamodt fra MEFs næringspolitiske avdeling orienterte om status på VA-anlegg i Hedmark-området. Her er det – som så mange andre steder i landet – preget av store lekkasjer både på vannforsynings- og avløpssiden. Dette skyldes både dårlig kvalitet på materialer og arbeid, særlig i 70-årene, og mangelfull tilstandsovervåking og vedlikehold av nettet.



Maskinentreprenørenes Forbund anbefaler Storebrand til sine medlemmer

Storebrand har skreddersydde løsninger på pensjon og forsikring for medlemmer i Maskinentreprenørenes Forbund, som gir gunstige fordeler både for bedriften og de ansatte.

Som bedriftskunde i Storebrand sørger vi for at du blir oppdatert på hva som skjer innen pensjonsområdet. I tillegg får alle ansatte et eget fordelsprogram som gir prisfordeler på forsikring, sparing og lån.

Ta kontakt med vårt kundeteam for MEF på telefon 22 31 58 03 for å få et gunstig pristilbud for din bedrift, eller gå inn på storebrand.no/mef



MASKIN-
ENTREPRENØRENE
FORBUND

 storebrand



Nasjonal transportplan 2014-2023 og litt om de daglige utfordringene

Nasjonal transportplan ble lagt fram 12. april. MEF mener dette er en riktig satsing, med en rammeøkning på 50 prosent. Nå mangler bare pengene.

Ny finansieringsmodell gir mer forutsigbarhet. MEF har hatt fokus på mer forutsigbar finansiering og prosjektf finansiering over flere år. Vi er tilfreds med at regjeringen nå har lyttet til entreprenørene. Dette er noe vi mener vil bedre fremdriften for samferdselsprosjektene. Det er viktig at pengene følger tempoet i prosjektene og ikke omvendt. Vi mener imidlertid at regjeringen burde åpne for at flere prosjekter enn de som blir foreslått i planen blir finansiert på denne måten.

Samlet etterslep på riks- og fylkesvegnettet anslås å være 70-115 mrd. kr. Sett i lys av de store etterslepstallene hadde vi håpet på en mer ambisiøs tiltakspakke til fylkesvegene. Vi er bekymret for at gapet mellom riksvegene og fylkesvegene vil øke ytterligere, og at vi får et vegnett med store regionale forskjeller. Dette reduserer muligheten for effektiv transport mellom landsdelene. I tillegg påvirker forfallet trafikantenes sikkerhet og konkurranseevnen til lokalt næringsliv.

Det er ambisiøst av Regjeringen å ha som mål at planleggingstiden skal halveres. Økt bruk av statlig plan vil være et godt tiltak. MEF etterlyser imidlertid en mer konkret oversikt over hvilke kriterier som vil utløse bruk av statlig plan.

I NTP 2014-2023 er noen forslag til forbedringer til de samfunnsøkonomiske analysene som benyttes for å vurdere lønnsomheten i samferdselsprosjekter tatt. Dette gjør at flere samferdselsprosjekter framstår som lønnsomme, og det er positivt.

Regjeringen legger i NTP frem en godsstrategi. I forbindelse med denne etterlyser MEF tiltak for å bedre skognæringens muligheter for eksport av tømmer. Her vil utbedring av flaskehalser gjennom økt akseltrykk på riks- og fylkesveg, og tilrettelegging for mer tømmer på bane og sjø være viktige tiltak. I denne sammenheng støtter MEF skogmiljøene som foreslår en egen nasjonal tømmertransportplan.

Bedriftenes daglige utfordringer

MEF arbeider både med MEF-bedriftenes marked på lengre sikt og med å støtte bedriftene i de daglige utfordringene. Like før påske gjennomførte MEF Arbeidsgiverdagen, et tilbud til alle MEF-bedrifter, uansett om bedriften har tariffavtale eller ikke. 130 deltakere fra mer enn 80 bedrifter fikk, gjennom et omfattende program, ny informasjon og gode råd på flere aktuelle områder: Pensjonsreformen, Vikarbyrådirektivet, oppsigelse grunnet arbeidstakerforhold, dagpenger under permittering og andre aktuelle arbeidsgiverspørsmål. Det kom en rekke spørsmål og kommentarer fra forsamlingen i løpet av dagen, og mange deltakere ga positiv tilbakemelding på denne dagen og temaene som ble tatt opp. Jeg tolker det som et signal om at dette arrangementet dekker et behov for medlemsbedriftene, og jeg har tro på at neste års arrangement vil få enda flere deltakere.

Nå er det vår, og travle tider for de fleste bedrifter. Jeg ønsker alle en fin vår og forsommer!

Arne Stein Repstad

Lærling river for ny E6

Ole Anders Sagvik er lærling til AF Decom, han kommer fra revybygda Høylandet. Han jobber med å rive en undergang under tidligere E6 med en Volvo EC 700 på 75 tonn. Han klipper opp spunt og stål til passende biter, slik at det kan sendes til gjenvinning. Spuntnålene som var banket langt ned i jorda oppførte seg som bølgeblikk plater når maskinen tok tak.



Ole Anders synes det er veldig greit å kjøre store maskiner. [Volvo EC 700] Spunt og stål klippes opp.

Plastring under kai



Joh. J Syltern / Bjørn Egil By, en kjent plastrer i bransjen håndterer Hitachien.

Deler av kaianlegget i Kr. Sund er blitt utvasket av thrustere fra store båter og måtte således utbedres. Johs.J. Syltern AS fikk anbudet med plastring ved og under eksisterende kai og da kommer langstikka og lekter til nytte.

Renovering av Dalegata i Kristiansund

Magne Nærum AS utfører renovering av Dalegata i Kristiansund, som totalentreprise etter NS 8407. Firmaet har ansvaret prosjektering og gjennomføring og har derfor engasjert en konsulent på rådgiversiden. Kr.sund kommune utlyste arbeidene som totalentreprise og består av utskifting av komplett VA- anlegg inklusive stikkledninger til alle boligene. Total lengde ca 650 meter + stikkledninger. Til slutt skal gata oppbygges etter kravene til Statens Vegvesen med hensyn til kvalitet

og utforming. Gata skal utformes som miljøgate med ny granitt, nye busslommer og beplantning. Alt gammelt ledningsnett fra ca. 1920 skal skiftes ut og den største utfordringen er at beboerne skal merke minst mulig til alle omkoblinger og provisoriske anlegg. At kommunen utlyser renovering av gate med VA-anlegg som totalentreprise er uvanlig, kanskje bransjen må forberede seg på denne utviklingen?



Dalegata skal bli ny og fin.

Fagtur MEF Region Midt

Det ble arrangert fagtur til Gran Canaria for MEFs medlemmer fra Region Midt i mars. Det var 77 som deltok på turen. Alle var innkvartert på Gloria Palace Royal hotel like ovenfor Amadores-stranden. Det var fagseminar tre dager hvor Sparebank1 SMN Finans, NASTA AS og MEFs juridiske avdeling hadde ansvaret for en dag hver – så en stor takk til dem for bra faglig innhold!

Advokat Thomas Kollerød har en lydhør forsamling under sitt fagseminar om juridiske erfaringer for anleggsbransjen.



MEF Møre og Romsdal – 50 år!

MEF avdeling Møre og Romsdal er 50 år i 2013 og dette skal markeres i november 2013. I denne forbindelse er vi ute etter bilder og historier fra medlemmer og ulike anlegg. Har du noe å bidra med, setter vi stor pris på det. Gi oss på regionskontoret en tilbakemelding om du har noe på e-post: region.midt@mef.no

Vårtur i Møre og Romsdal

Årets vårtur for MEFs medlemmer i Møre og Romsdal blir torsdag 23. mai med båttur fra Ålesund til Union Øye. Invitasjon med detaljert program sendes ut senere til medlemsbedriftene – sett av datoen.



**Skal du kjøpe 1 fantastisk
multimaskin i år,
må det bli denne:**



Østerbø Maskin
www.osterbo.no

Kontakt oss for info:
mob: 48 16 17 12 /
48 16 17 18
kim@osterbo.no

- 4WD/2WD
- Løftar 1,3 - 3 tonn
- Allsidig og brukarvenleg
- Tek deg fram der andre truckar må gi tapt

Årsmøte avd. Telemark

Oddvar Hagen gikk ut av styret etter mange år.



Fra venstre: Tor Erik Hole, Olav A. Hellekås, Kjell Thorstensen, Oddvar Steinsholt, Roar Kjendalen, Rolf Aafoskaas, Anette Farsjø og Tom Chr. Elseth



Oddvar Hagen overrekkes diplom og vin fra avdelingens leder Rolf Aafoskaas

Årsmøte avd. Vestfold

"Årets Nellik" deles ut til et medlem som i løpet av foregående kalenderår har vist at det tar "Ethiske regler for MEF" på alvor, og i praktisk handling eller på annen måte har fremmet bransjens anseelse. På bakgrunn av dette, gikk "Årets Nellik" til T. Berg Anleggsteknikk AS.



Fra venstre: Kenneth Thorstensen, Jan Oddvar Smedsrud, Sønn Haraldstad, Håvard D. Myhre, Carl Christian Fon, Ole Petter Anvik, Kristoffer Foss og Morten Engelstad.



Thomas Berg har mottatt diplom som "Årets Nellik" fra avdelingens leder, Carl Christian Fon.

Årsmøte avd. Buskerud

Leder Knut Øynebråten ble avløst av Ann-Therese Kristoffersen, som er avdelingens første kvinnelige leder.

Ole Vegar Nørstebø og Andreas Uthus ble valgt inn i styret, mens nestleder Thomas Løvåsdal takket av etter flere år i styret.



Ann-Therese Kristoffersen overrekkes klubba fra nestleder Thomas Løvåsdal.



Fra venstre: Ole Vegar Nørstebø, Andreas Uthus, Ole-Bjørn Øygard, Ann-Therese Kristoffersen, Ivar Andreas Tanum, Ståle Hansen og Jan Myrvang.

Årsmøtearrangement i region Sørøst

Helgen 8. - 10. mars ble det avholdt felles årsmøtearrangement på Storefjell Høyfjellshotell. Nærmere 300 entreprenører og leverandører deltok på arrangementet. På messen deltok hele 38 leverandører, og veldig mange var innom messeområdet. På lørdagen var det separate årsmøter.



MASKIN-
ENTREPRENØRENS
FORBUND

MEFs KS/HMS-system



MEF har utviklet anleggsbransjens KS/HMS-system for våre medlemsbedrifter!

Systemet utvikles kontinuerlig i tråd med tilbakemeldinger fra våre mange brukere, og er det mest bransjetilpassede KS-systemet for anleggsbransjen. Systemet blir jevnlig revidert og oppdatert. Nå er også byggblankettene fra Standard Norge lagt inn i systemet. Henvend deg til ditt regionkontor eller hovedkontoret på tlf: 22 40 29 00 eller e-post: ksmef@mef.no for spørsmål.

Hovedkontoret Oslo

MEF svarer samferdselsministeren

Arnstad kalte anleggsbransjen en "propp" i utviklingen. – Vegvesenet får stadig flere tilbydere pr kontrakt, men velger å legge mange kontrakter ut samtidig, svarer MEF.

"Anleggsmarkedet kan sies å være en slik propp. Med økte bevilgninger til samferdsel, stiger etterspørselen og man risikerer at prisene stiger. På det tidspunktet anleggsmarkedet ikke greier å vokse i takt med økningen i bevilgningene, vil vi ikke få mer veg og jernbane til tross for økte midler. Økte bevilgninger forsvinner i prisstigning. Det blir penger ut vinduet."

Det er ett avsnitt i en kronikk samferdselsminister Marit Arnstad skrev i mars, og som ble publisert av Dagens Næringsliv. Statsråden har møtt motbør fra flere hold i bransjen. NHO og Lemminkäinen er to av aktørene som har gått offentlig ut med motargumenter. Også MEF tar til motmæle mot Arnstads påstander. Maskinentreprenørenes Forbund

(MEF) mener ministerens formulering i kronikken, hvor anleggsmarkedet blir beskrevet som en propp i samferdselssystemet, er misvisende og uheldig. – Det har vært en betydelig aktivitetsøkning i samferdselssektoren de siste årene. Sett i lys av denne økningen mener vi entreprenørmarkedet har vist seg å være tilpasningsdyktig. Som samferdselsministeren selv poengterer i sin kronikk, kan departementet og offentlige byggherrer gjennomføre endringer som ytterligere vil fremme bedre utnyttelse av kapasitet og ressurser i entreprenørleddet, skriver MEF i et brev til samferdselsministeren. MEF analyserer hver måned anleggsmarkedet i regi av Statens vegvesen, med utgangspunkt i anbudsoversikten som vegvesenet offentliggjør på www.vegvesen.no. Våre analyser viser at konkurransegraden/antall tilbydere pr. kontrakt for perioden 2009-2011 ble redusert fra 4,6 til 3,6 tilbydere i snitt for samtlige kontrakter. I

Samferdselsminister
Marit Arnstad. Fotograf:
Olav Heggø - Fotovisjon



2012 fikk vi imidlertid en økning til 3,8. Tallene for 2013 indikerer at dette nivået blir videreført, med 4,1 tilbydere per kontrakt, t.o.m. februar.

MEF minner om at organisasjonen i lengre tid har etterlyst en bedre periodisering av kontraktene i regi av offentlige byggherrer. – Våre analyser av kontrakter i regi av Statens vegvesen går tilbake til 2009. Analysene viser at for mange kontrakter har anbudsfrist samtidig, og ofte etter

påske og sommerferien. Eksempelvis var det i 2012 samlet anbudsfrist for 484 kontrakter i regi av Statens vegvesen. Av disse var det anbudsfrist for 301 kontrakter i løpet av første halvår, mot kun 183 i andre halvår. MEF mener denne fordelingen er uheldig. Vi er overbevist om at bransjen som helhet ville vært tjent med en bedre fordeling av kontraktene, skriver administrerende direktør Trond Johannesen i brevet. Se hele brevet på www.mef.no.

Møte om skogbrukets utfordringer



Fra venstre Håvard Almås, Olav Struknes, Lars Ragnvald Tveitan, Andreas Råheim, Einar Østhassel, Randi Aamodt og Stein Gunnes.

Skogsentreprenørene Olav Struknes, Andreas Råheim og Lars Ragnvald Tveitan var 10. april i møte med MEFs næringspolitiske avdeling og Seksjon ressurs og miljø. Møte ble avholdt på MEF-huset. Bakgrunnen var den usikre situasjonen knyttet til Södra Cell Tofte, Buskerud. Det er varslet at driften av cellulosefabrikken avvikes 1. mai i år. Dette vil få store ringvirkninger for skognæringen

og tre-basert industri i Norge, og da særlig Øst-Norge. Møte ble holdt for å komme frem til tiltak som MEF skal presentere overfor myndigheter og aktuelle næringsaktører. Temaer som ble diskutert: Behovet for bedre infrastruktur, herunder kaianlegg og jernbane, transportstøtte til mellomlagring av virke, og nødvendigheten av gode investeringsbetingelser for eventuelle nye eiere av fabrikken på Tofte.

MEFs organisasjonsutvalg

Endringer i MEFs organisasjon i framtiden?

MEFs Organisasjonsutvalg hadde sitt første møte 8. april 2013 i MEF-huset.

Utvalget ble nedsatt av Hovedstyret før jul. I Strategisk plan for MEF 2012 – 2016, som ble vedtatt på Landsmøtet 2012, står det blant annet: «I løpet av strategiperioden nedsettes et organisasjonsutvalg med mandat å vurdere og komme med forslag til hvordan MEF kan styrke og utvikle det faglige arbeidet for ulike faggrupper. Som en del av arbeidet skal organisasjonsutvalget gjennomgå MEFs organisasjonsstruktur.»

På bildet fra venstre: Tore Killi – Region Nord, leder i Troms, Inge Melkevoll – Region Vest og medlem av Hovedstyret, leder for Organisasjonsutvalget, Asbjørn Sandås – Region Sørvest, leder i Agder, Øyvind Bergset – regionsjef i Region Midt, Svein Nilsplass – Region Øst, leder i Oppland, Guttorm Kjelsvik – Seksjon Ressurs og miljø, leder i Gjenvinning og avfallshåndtering, Stein Gunnes – sjeføkonom ved MEF hovedkontor, sekretær for Organisasjonsutvalget og administrerende direktør Trond Johannesen.



KOMATSU | Forestry Quality™



DEN VAR SOMME GIGANTEN



FORESTRY QUALITY PRODUCTS

Nyheten Komatsu 895 er en gigant i alle viktige perspektiver. Ta bare den nye store hytten som gir deg et eksepsjonelt høypresterende førermiljø. Eller den kraftige E3 Power motoren som minimerer både utslipp og drivstofforbruk. Nye HST-transmisjonen og ny kraftig boggi med de nye 28,5" hjul som optimerer både trekkraften, fremkommeligheten og skånsomheten.

895 er også utstyrt med den nye Komatsu 165F kranen som ser til at denne giganten har styrke i reserve når du trenger den mest. For ikke å snakke om tilvalget til førermiljø – Komatsu Comfort Ride – en helt ny hydraulisk hyttfjæring som gir overlegen demplingsegenskaper. Et stort steg fremover for både ergonomi og produktivitet. Akkurat som det moderne skogbruk krever.

Introducing
Komatsu **895**

www.komatsuforest.no

Komatsu Forest AS

Region Nord

Styret i avd. Finnmark ønsker velkommen som medlemmer til:

Alf W. Berg AS, Karasjøk
Alt'a Linjebygg AS, Alta
Bjørnevatn Maskin AS, Bjørnevatn

OKAB Region Nord har vært ute og forevige sine lærlinger ute på jobb

Hassan Ali Abdihakim er lærling i anleggsmaskinførerfaget hos Maskinentreprenør Einar Sørensen AS i Tromsø. For tiden holder entreprenøren på med et nytt boligområde på fastlandssiden og her fant undertegnede vår lærling i fullt arbeid i gravemaskinen. Hassan trives svært godt som lærling og han føler absolutt han har valgt rett yrke. I tillegg er det et ungt og hyggelig miljø i bedriften som gjør at trivselsfaktoren som lærling er høy.

Hans Petter Blomstereng er anleggsmaskinmekaniklærling hos Pon Equipment AS i Tromsø. Han har valgt å ta to år i lære i bedriften. «Jeg får gode og varierte oppgaver som lærling og så er trivselsfaktoren høy på arbeidsplassen».

Ole Mathias Wang er også stasjonert på anlegg i Tromsø, og jobber for tiden med kabelgrøfter på Tromsdalssiden. «Jeg har fått slippe til tidlig og jobber godt med de andre. Dette er flott læring. Ole Mathias er lærling hos Elvenes Transport og Maskin AS».



Hassan Ali Abdihakim



Hans Petter Blomstereng



Ole Mathias Wang

Årets opplæringsbedrifter i Region Nord

Under årsmøtet som gikk av stabelen i Tromsø 16. mars 2013, ble årets opplæringsbedrifter for 2012 kåret.

OKAB Region Nord ønsker å gratulere de to bedriftene for meget god innsats med lærlingene i 2012. Dessverre var ingen av bedriftene til stede på årsmøtet, men bevis på kåringen vil vi ettersende så snart som mulig.

For Nordland var de A. Moan AS fra Sulitjelma som fikk prisen og i Troms var det Nydals Maskinstasjon AS fra Harstad som ble kåret til årets opplæringsbedrift. Takk for flott innsats til dere, og ikke minst takker vi alle de andre bedriftene som har lærlinger i vår region.

MEF avd. Finnmark arrangerte en fag- og årsmøtetur til København 21. – 24. februar.

Reisen fra Oslo til København foregikk med DFDS sin båt Pearl Seaways. I forbindelse med båtturen var det fagmøte, hvor 10 leverandører informerte og oppdaterte medlemmene.

I København ble det tid til både guidet busstur, årsmøte i MEF og OKAB, samt fabrikkbesøk.

26 personer fra 13 medlemsbedrifter i Finnmark deltok på turen, dvs. 21 % av medlemmene. I tillegg deltok 2 medlemsfirma fra Troms, noe som styret satte stor pris på. Totalt deltok 65 personer på turen.



FØRSTEHJELPSSKRIN

Send din bestilling til
firmapost@mef.no

Kr. 490,-
Passer for mindre
anlegg og kjøretøy



Medium Kr. 790,-
Passer for større og
mindre stasjonære anlegg



Begge leveres
med festebrett
Priser eks. mva og porto.

Styret i MEF avd. Finnmark 2013 – 2014

Etter valget utgjør følgende personer styret i avd. Finnmark:

Leder:

Jan Erik Opgård (Alta),

Styremedlemmer:

Svend Ingvar Hoel Larsen (Hammerfest)

Tormod Svineng (Karasjok)

Roy Tore Andersen (Berlevåg)

Roger Pettersen (Tana)

Vararepresentanter:

Paul Tore Kristensen (Alta)

Tormod Kristensen (Alta)

STYRET I OKAB FINNMARK 2013 – 2014

Etter valget utgjør følgende personer styret i OKAB Finnmark:

Leder:

Svend Ingvar Hoel Larsen (Hammerfest)

Styremedlemmer:

Jan Erik Opgård (Alta)

Tormod Svineng (Karasjok)

Roy Tore Andersen (Berlevåg)

Roger Pettersen (Tana)

Svein Lillevik (Kirkenes)

Vararepresentanter:

Paul Tore Kristensen (Alta)

Tormod Kristensen, (Alta).

Årsmøte avdeling Nordland

Årsmøtet i MEF avdeling Nordland gikk av stabelen på sagnomsuste Rica Meyergården Hotel 1. mars.

I den faglige delen presenterte vararepresentant til Hovedstyre, Svein-Erik Løvli, og administrerende direktør i MEF, Trond Johansen, MEFs flaggsaker for året som kommer, samt status i bransjen. Tall og fakta er i stor grad fundert på undersøkelsene som MEF gjennomfører blant sine medlemsbedrifter og som brukes som faktagrunnlag når MEF er i dialog med premissgivere for bransjen.

Daglig leder i OKAB Region Nord, Johnny Lillegård delte ut diplom til O. Bernhardsen AS. Alle bedrifter som har fått lærlinger frem til fagarbeider (bestått fagprøve) får diplom.

Vibeke Hemmingsen (for tiden konst. regionsjef) informerte kort om Nordnorsk Bygg- og Anleggs-

messe 2013 som avholdes 14.-16. juni i Tromsø, Vegforum Nord og evaluering av Erfaringskonferansen 2012. Leder for VA-avdelingen i Rana kommune, Hilde Sandstedt, informerte om kommunens drift og planer for VA-området. En av flaggsakene i MEF for 2013 er økt kunnskap om og fornyelse av VA-nettet i kommune-Norge og MEF har stor fokus på å komme i dialog med kommuner på dette tema. Stein Nerdal, som er lokal representant for Brødrene Dahl, ga forsamlingen en kort gjennomgang av handelsavtalens innhold.

Under årsmøtet ble sakene på dagsorden behandlet og nytt styre for 2013 ble valgt. Styre- og vara-medlemmer er:

Styreleder:

Berit Sivertsen

Styremedlem:

Ørjan Magnussen

Trine F. Eriksen

Ståle Nilsen

Espen Jenssen

Vararepresentant:

Harry Martinsen

Kathrine Moan Larsen

Bjørnar Steffensen

Amt Aleksandersen

Idar Arne Rønning

Kvelden ble avsluttet med utsøkt middag i Meyergårdens gamle lokaler og avdelingsleder Berit

Sivertsen takket avtroppende styremedlemmer Gunnar Hegstad og Olav Bakke for innsatsen.

Hegstad kom inn i styret som vara i 2004, satt styremedlem i 2 perioder 2005-8 og 2011-2013 og var leder for avdelingen i perioden 2008-11. Olav Bakke har vært styremedlem i 2 år fra 2011 til 2013.

Det var en del vær i Nordland i perioden rundt årsmøtet, så både fly, bil og tog hadde problemer med fremkommeligheten på grunn av nedbør. For noen ble hjemturen spesielt lang og innholdsrik, og hele infrastrukturen ble testet – til lands, vanns og i lufta med.



Gunnar Hegstad,
Berit Sivertsen og
Olav Bakke



Ren hydraulikkolje?

Argo-Hytos filterhus og elementer gir deg:

- Økt oljerenhet
- Mindre trykkfall
- Lengre serviceintervaller

Brukes av Caterpillar, Demag, Komatsu, Terex og Volvo.



1550 Hølen telefon 64 98 20 00 kundeservice@lekang.com
Forhandlere over hele landet!

Region Øst

VA-konferanse på Hedmarken

MEF avd. Hedmark inviterte til VA-konferanse på Hamar den 19. mars. Tema for konferansen var status, erfaringer og videre utbyggingsplaner av VA-nettet i de fire hedmarkskommunene Hamar, Ringsaker, Løten og Stange. Randi Aamodt, MEFs Næringspolitiske rådgiver, innledet om offentlige VA-statistikken i de 4 kommunene. Terje Skramstad fra Norconsult gav oss et innblikk i prosjektering og byggekontroll av VA-nett.

Videre fortsatte hver av de 4 kommunene med sine prioriteringer og planer for fremtiden. HIAS, ved Målfrid Storfjell, deltok for å fortelle oss om deres rolle i kommunenes VA-nett.

Trond Hulleberg, HS-medlem i Region Øst, oppsummerte dagen som positiv. Det kom fram at det vil bli mange oppgaver i tiden framover. Han konkluderte med at konferansen var vellykket og bør gjentas også neste år.



Fra venstre ser vi Reidar Aas (Hamar kommune), Jens Petter Østerhaug (Løten kommune), Målfrid Storfjell (HIAS), Knut Hushagen (Stange kommune) og Tor Simonsen (Ringsaker kommune).

Møte med entreprenører om fornyelse av driftskontrakt

MEF har tidligere og senest på årets årsmøte for MEF Hedmark og Oppland tatt opp spørsmålet om mer byggherrestyrte driftskontrakter i Statens vegvesen (SVV). 13. mars gjennomførte SVV et møte med representanter fra MEF-bedrifter og riksentreprenører i Gudbrandsdalen

om fornyelse av driftskontrakt 0502 Nord-Gudbrandsdalen. Kontrakten skal utlyses september 2013. Møtet ble arrangert på Norlandia Otta hotell og tilsammen deltok rundt 25 personer. Første del av møtet brukte SVV til å orientere om kontrakten.

Andre del av møtet ble benyttet til å aktuelle problemstillinger vedrørende ny konkurranseutsetting:

- alternative kontrakter
- Innspill fra MEF jf. notat nr. 4-2012 – øvrige innspill

- omfang vedlikeholdstiltak i driftskontrakt – mengderabatt, timepriser maskiner og mannskap, kopling driftskontrakt investeringstiltak m.v. MEF Oppland behandlet innspillene fra SVV på et styremøte 22. mars. Entreprenørenes synspunkter ble sammenfattet og oversendt SVV samme dag.

KATO Nye modeller i serie V KATO

MASKINER DU KAN STOLE PÅ!

- Nytt REGZAM design
- Lavere drivstofforbruk og støynivå
- Forbedret førerkomfort og ny APC kontroll
- Økt stabilitet og bedre tilgang for vedlikehold



MOTORSALG

Tlf 55 52 60 50 www.motorsalg.no

Vinneren får fem flax-lodd.



Løsning

AM-kryss 03-2013

Vinner i mars:

Johan Olsen
7900 Rørvik

Løsning
AM-kryss 03-2013

Vinner i mars:
 Johan Olsen
 7900 Rørvik

Navn:

=====

Adresse:

=====

Poststed:

Hele løsningen sendes til Anleggsmaskinen,
Postboks 505 Sentrum, 0105 Oslo, innen 7. mai
merk konvolutten "Krøsset"

Sudoku

Løsning kommer i neste nr.

Løsning sudoku Anleggsmaskinen 03-2013

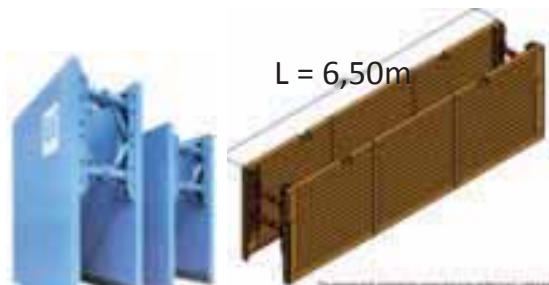
	3			9		4		7
							8	3
5		6						
	1	8	5		6		2	
				3				
	2		4		9	6	5	
						7		6
1	5							
4		7		2			3	

1	8	4	7	9	5	2	6	3
3	6	5	1	2	4	8	7	9
7	2	9	3	8	6	5	4	1
9	7	1	5	3	2	4	8	6
4	5	8	9	6	1	7	3	2
2	3	6	4	7	8	1	9	5
8	1	7	6	5	3	9	2	4
6	4	2	8	1	9	3	5	7
5	9	3	2	4	7	6	1	8



Leirfossveien 27, 7038 Trondheim
Tlf. nr. 72 88 44 60 Tor Skjetne Mob: 415 61 908
www.skjetne-maskin.no

Grøftesikring, sikring av bygge groper, Lineærsikring fremfor spunting.
Vi har det dere trenger for sikring av dine byggeprosjekter.



Spør oss - det lønner seg!

Store gutter gråter ikke

*Bortsett fra når det skjer noe med
gravemaskinen eller dumperen.*

Vel, vi overdriver kanskje litt. Men etter mer enn 35 års samarbeid vet vi hvor viktig det er å holde anleggsmaskinene i drift. Skulle det derfor skje en skade på noen av maskinene vet vi at skadeoppgjøret bør skje både fort og rettferdig. Derfor løser vi mer enn halvparten av alle saker innen 24 timer. Vi kaller det skadeoppgjør slik det burde være.

Vil du vite mer?

Ta kontakt med en av våre MEF-spesialister på telefon 02400.

I samarbeid med



www.if.no/mef
02400

Rolig, vi hjelper deg.

NESTE NUMMER

Kommer 21. mai



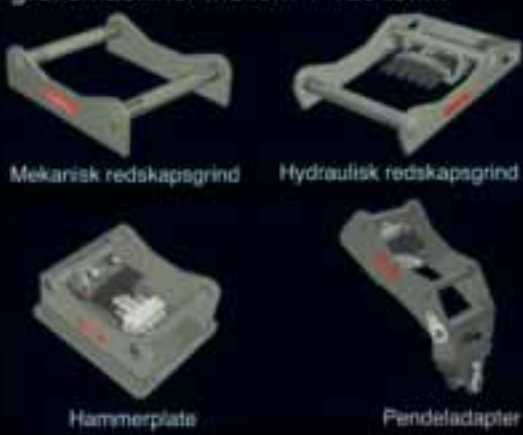
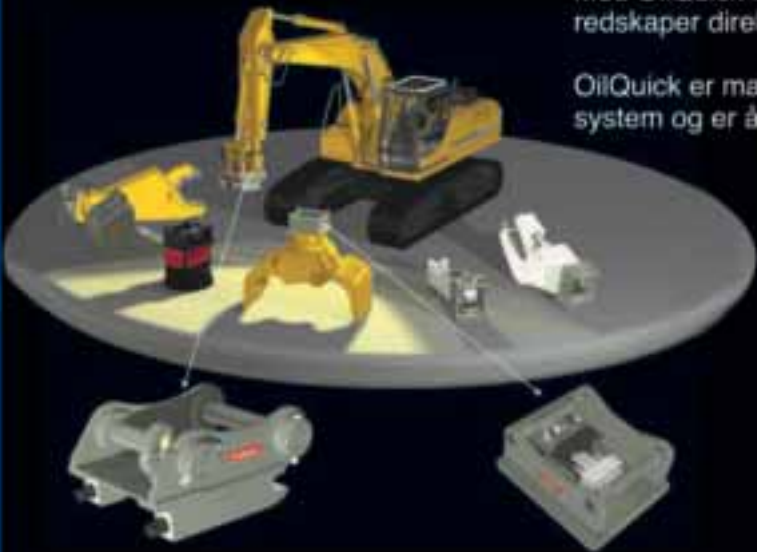
Bauma Verdens største visning av anleggsmaskiner og annet tungt utstyr åpnet dørene i midten av april. Vi reiste til München med presseakkreditering, kamera, et åpent sinn og gode sko. Hva vi kom hjem med får du se i neste nummer.

Foto | JØRN SØDERHOLM

Riktig redskap til riktig jobb!

Med OilQuick hurtigkoblingsfester kobler du hydrauliske redskaper direkte fra førerstedet fort, enkelt og lønnsomt.

OilQuick er markedets mest avanserte hurtigkoblings-system og er å få til gravemaskiner mellom 1-120 tonn.



Mekanisk redskapsgrind Hydraulisk redskapsgrind

Hammerplate Pendeladapter

O T S Trading
Overseas Trading & Service Co. A/S
Postboks 267, 1326 Lysaker
Tlf. 67 12 24 60 - fax 67 58 07 16
Ole mob. 950 60 166, Kjell mob. 907 64 332 Adv.kontor Larvik: A. Bratlie tlf.: 920 58 816
e-mail: mail@ots.no - www.ots.no

RF SYSTEM AB

STANLEY
DYNASET



LLENTAB Group designer, produserer og markedsfører stålbygg med mange funksjoner for et bredt spekter av industrier og formål. Samarbeid med oss hos LLENTAB gir deg en rekke fordeler. I tillegg til våre resurser og vår kapasitet når det gjelder planlegging, produksjon og montering, kan vi skreddersy våre bygninger. Alle deler av konstruksjonen blir prefabrikkerte i våre moderne og effektive produksjonsanlegg i Europa.

Moderselskapet, LLENTAB AB har sitt hovedkvarter i Kungshamn, Sverige. I løpet av de siste årene har selskapet gjennomgått en rask utvikling med både økonomisk og geografisk vekst. Gruppen har nå datterselskaper rundt i Europa og Skandinavia, og en ny organisasjon som er fokusert på internasjonal handel.



LLENTAB LEVERER:

Komplette bygg Sandwichpaneler Takstoler

Be om et tilbud!

Hovedkontor Oslo
tlf. 977 07 300

Avd. Bergen
tlf. 553 92 600

Avd. Trondheim
tlf. 977 07 300

www.llentab.no



D-SERIE HJULGRAVEMASKINER



EN FANTASTISK ARBEIDSPASS



Gode hjulgraverførere vokser ikke på trær. De fortjener den beste maskinen, det beste utstyret, og det beste førermiljøet.

Med D-serien har Volvo tatt markedets fineste hjulgravemaskin enda et steg videre. Nye kraftigere dieselmotorer, økt løftekapasitet, bedre trekkraft og et oppgradert hydraulikksystem sørger for ytelser i toppklasse. Ny vifte-styring og "ECO-mode" bidrar til enda lavere dieselforbruk. Et nytt kompakt design gir enklere tilgang til maskinens servicepunkter. Og førermiljøet har blitt enda bedre, med blant annet ny ergonomisk førerstol, og et nytt kjøreprogram for behagelig kjøring på vei.

Bransjens best utbygde serviceapparat, lavt dieselforbruk og høy annenhåndsverdi bidrar til at førerens førstevalg også gir best totaløkonomi.

Volvo Maskin AS

Telefon: 66 81 86 86

Telefaks: 66 81 86 79

www.volvomaskin.no

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT

