

ANLEGGSS - MASKINEN

NR.9-2013 53. ÅRGANG

**Velger lærlinger
på øverste hylle**

**Spesialmaskin for
stikkrennerydding**

Satser på massegjenvinning

Erfaringer med hybrid

Maskintest: Kramer Allrad 480

Det skjer:
- Anleggstreff i Østfold

- Transportmessa

- Dyrskú'n

LNS Spitsbergen er på hugget

SPENNENDE PÅ SVALBARD

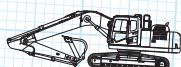
KOMATSU

Call the experts® for verdens første
gravemaskin med miljøvennlig hybridteknologi



HB215LC-1 Hybrid: Du kan utgjøre en forskjell

- Meget lavt dieselforbruk
- Lavt utslipp
- Fremtidsrettet teknologi
- Driftssikker
- Komatsu kvalitet og pålitelighet



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.

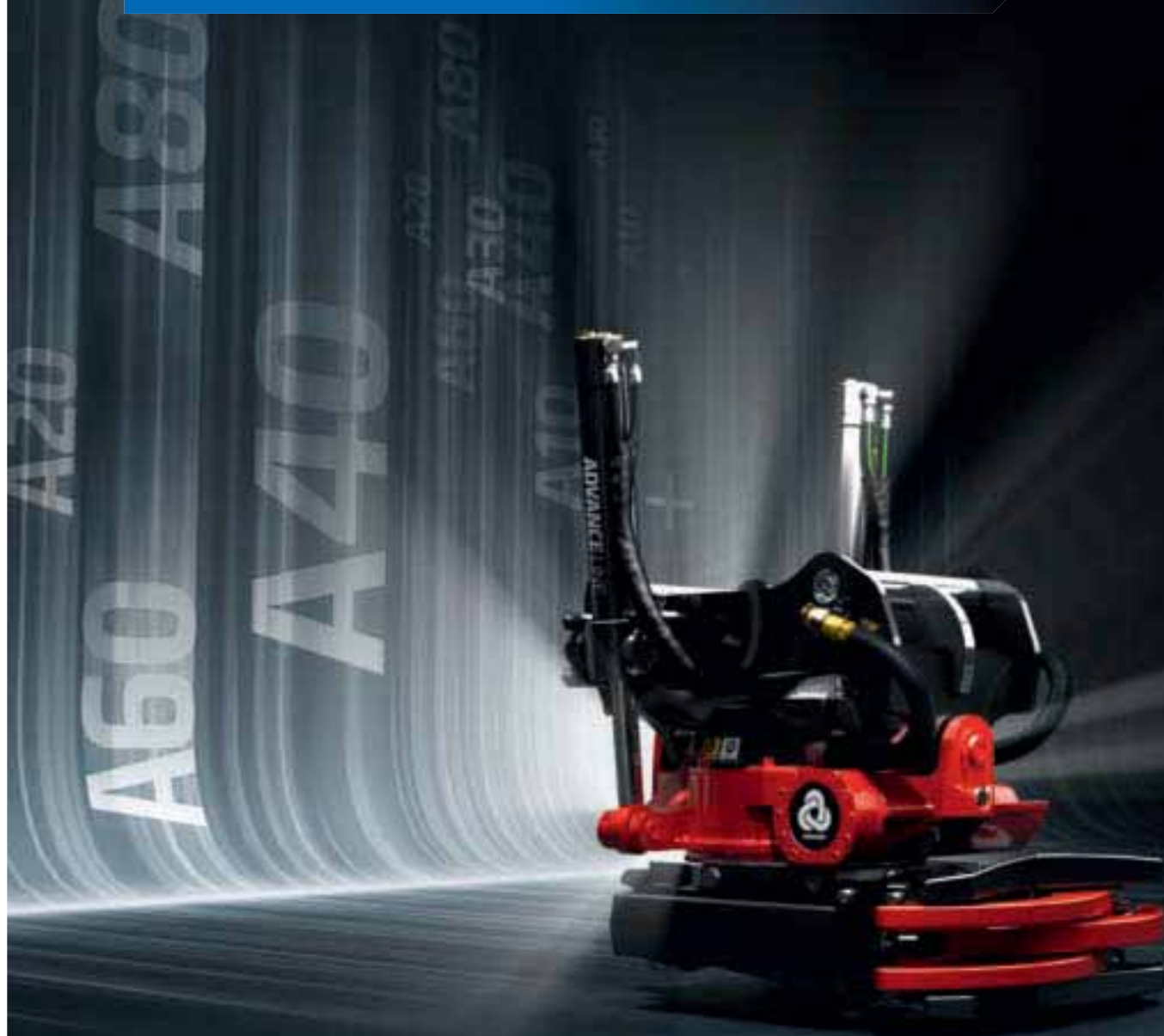
Velkommen til Norges beste nettverk av bensinstasjoner.

for veien videre



Forflytter grensene for hva som er mulig

NESTE GENERASJON TILTROTATORER. SÅ MYE MER. HELT SIKKERT.



www.indexator.se

 **Indexator**
Rototilt Systems

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
 mrf@mef.no

Annonser:

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

Grafisk utforming:

Kari H. Bijmolen
 kb@mef.no

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

**ANLEGG:** Godt synlig på Transportmessa. Side 72**MASKINTEST:** Kramer Allrad 480. Side 48**FIRMABIL:** Skriftlig avtale med ansatte. Side 60**SVALBARD:** LNS Spitsbergen er på hugget. Side 20**Fagpressen**

Nyheter	8	Skriftlig avtale om firmabil	60
Gjenvinning av forurensede masser	16	Arbeidsgiver: Topplederprogrammet	64
LNS på Spitsbergen	20	Anleggstreff i Moss	66
Lærlinger på Svalbard	32	Geoenergidagene i Bergen	71
Bygde maskin for rens av stikkrenner langs jernbanen	38	Anlegg på Transportmessa	72
Erfaringer med hybridgravere	42	Dyrskun i Seljord	76
Maskintest: Kramer Allrad 480		Det skjer	79
Fartsglad entreprenør i sør	52	MEF-sidene	81
Biltest: Ford Kuga	58	Til slutt	88
		Neste nummer	90

Abonnér på Anleggsmaskinen!

Send mail til am@dbpartner.no
 eller ring 67 11 38 19

Nyheter og viktige hendelser
 fra anleggsbransjen
 11 ganger i året for kun 595,-



ANLEGGSMASKINEN

SPAR TID, RYGG OG PENGER MED MINIGRAVER FRA ABS-MASKIN

**Kampanje på gravemaskiner i 3,5 tonns
klassen med valgfri «rototilt» fra Indexator
eller SMP.**

**Ring oss eller
besøk vår hjemmeside
for mer informasjon
www.abs-maskin.no**



Selg spade, krafse og rive, og invester i minigraver med «rototilt»!

Små gravemaskiner erstatter tungt fysisk arbeid.

Vi leverer gravemaskiner helt ned i 2,8 tonnklassen med 3 kretser ekstrahydraulikk, proporsjonalstyring og spaker utstyrt med glidebrytere, alt originalt fra Japan

AT03247



ABS - MASKIN AS

Strandveien 20 A, 3050 Mjøndalen

Tel. +47 32 23 18 10 - Fax. +47 32 23 18 11 www.abs-maskin.no - post@abs-maskin.no

Forhandlere og servicepartnere:

Forhandlere:

Gaassand Anleggsservice, Søfteland 56 30 11 00 / 97 51 16 45
Storhamar Maskin AS, Hamar 62 53 20 63 / 95 81 31 02
Knut Nergård, Bardu (Nordland, Troms og Finnmark) 95 20 20 51
Andreas Aarsvold, Klepp 97 56 43 45

Servicepartnere:

Trøndelag Trucksenter AS, Heimdal 73 82 79 00
92 09 22 55
Bardu Landbruksservice AS, Bardu 77 18 12 36



REKRUTT: Leon Knudsen (2 år 4 mnd) var nok en av de ivrigste gravemaskinentusiastene på anleggstreffet i Moss (side 66). Han var knapt til å få ut av hytta, mens pappa og lastebilmekaniker Vegard Knudsen kjørte den lille Volvo-graveren. Vi ønsker ham hjertelig velkommen til bransjen. (Foto: Jørn Söderholm)



Jørn Söderholm

NØDVENDIG REGISTER

Trenger vi et register over anleggsmaskiner som «bor og lever» i Norge? De som lever av å importere, selge og drive service på maskinene ønsker det. I alle fall de seriøse og skikkelige, representert i Maskingrossistenes

Forening. De vil ha det som et verktøy i konkurransen mot useriøse aktører, som dumper ulovlige maskiner på markedet. Klart det; de vil vel bli kvitt irriterende lavpriskonkurrenter. Det skjønner en hver som driver forretning. Og hva er egentlig problemet med at man kjøper en billig maskin, selv om CE-papirene ikke er helt patent? En hel del. La oss si at du har gjort et røverkjøp på en graver til en halv million, hentet inn til landet utenom de offisielle kanalene. Etterpå

viser det seg at maskinen er hentet fra USA, Thailand eller et land i Afrika. Importøren har definert seg selv som «produsent», og utstedt sin egen samsvarserklæring (forskriften har vært litt uller her). Alt ser ut til å være i skjønneste orden. Det er bare ett problem: Maskinen er ulovlig, fordi den mangler CE-merking. Selgeren innkasserer en kjøpesum, men kjøperen sitter igjen med en verdiløs maskin. Det er ikke en gang ulovlig.

Et maskinregister vil gi bransjen en oversikt over lovlige, godkjente maskiner. Arbeidstilsynet og styret i MEF er blant de som sier seg skeptiske eller avventende. Skeptikeren fra to så tunge aktører vil bremse innføringen av et register. Skeptikerne argumenterer med usikkerhet rundt organisering og betaling. Norge har klart å lage et register over småbåter. Da må vi greie å få til en oversikt over anleggsmaskiner. jos@mef.no

Vil stoppe ulovlig CE-merking

MASKINREGISTER KOMMER – KANSKJE

CE-MERKING: Den er ikke bare til pynt. Maskiner som ikke har dokumentasjonen i orden er lovlig å selge men ulovlig å bruke. Maskinen med dette skiltet på er fullt lovlig.

Ulovlige anleggsmaskiner er i bruk i Norge. Ingen vet hvor mange. Tross mangel på CE-dokumentasjon får eierne maskinene godkjent på årlig kontroll. Et register som kan løse problemet er nå på gang. Kanskje.

REGISTER: Direktør Anita Helene Hall, fagsjef Stian Langeid Dahl og medlemmene i Maskingrossistenes Forening vil gjerne ha et register over anleggsmaskiner.

Tekst og foto

JØRN SØDERHOLM

I vår skrev vi om problemet med anleggsmaskiner i Norge som ikke er CE-merkede og mangler riktig dokumentasjon.

CE-merket er det synlige beviset og en myndighetspålagt dokumentasjon på at en maskin oppfyller kravene fastsatt i Maskinforskriften.

Maskiner uten CE-merking er fullt lovlig å importere og selge, men de er ulovlig å bruke. Maskinbransjen ser to hovedproblemer i "CE-saken":

- Maskiner utstyres med falske samsvarserklæringer, som gjør det vanskelig å se at maskinen er ulovlig.
- Maskiner uten CE-merke slipper gjennom årlig sakkynndig kontroll, og får dermed et godkjent-stempel selv om de er ulovlige.

Gruppe

En arbeidsgruppe med representanter fra blant andre MGF, MEF, EBA, Arbeidstilsynet, Utleieforeningen, finansnæringen og Samarbeidsgruppen for Sertifiseringsorganer (SGS) har jobbet med denne problematikken siden 2011.

Nå er det på gang et register over anleggsmaskiner som skal løse både dette og en hel del andre problemer knyttet til omsetning, eierskap og godkjenning.

– Hvis en maskin er nektet godkjent av én kontrollør på grunn av manglende dokumentasjon, så kan den godt godkjennes av en annen uten at dette blir fanget opp av noe system, sier direktør Anita Hele Hall i Maskingrossistenes Forening (MGF).

På et pressemøte i slutten av august sa hun at arbeidet med et slikt register har kommet et godt stykke på vei, selv om Arbeidstilsynet har vært motvillig til dette registeret. Hun antydte at et operativt regis-

ter kan være et faktum allerede neste år. Dette fordi SGS ifølge Hall skal ha jobbet med et slikt register allerede før arbeidsgruppa startet opp.

Oppføring i registeret skal være obligatorisk for maskiner for å oppnå årlig godkjenning. Finansieringen av registeret skal skje ved at maskineieren må betale en årlig sum pr maskin, men det skal etter det vi får opplyst kun være snakk om småpenger i størrelsesorden et par hundrelapper i året.

Fritt fram

SGS har ikke noe register under arbeid, og har heller ikke planer om å gjøre det. Det får vi opplyst fra Gunnar Flø Guttulrød, senioringeniør i Norsk Sertifisering og sekretær for SGS.

– SGS lanserte dette som en idé på Arbeidstilsynets fagforum i mars. Arbeidstilsynet viste ingen spesiell interesse for å etablere et slikt register, og SGS mener helt klart det ikke er vår oppgave. Her er det

fritt fram. SGS har ikke utarbeidet noe konkret man kan bygge videre på for å etablere et slikt register, sier Guttulrød.

SGS er en paraplyorganisasjon for sertifiseringsorganer som kontrollerer bedrifter som utfører årlige sakkyndige kontroller på maskiner.

Arbeidstilsynet stiller seg foreløpig avventende til et register over anleggsmaskiner.

– Det ble presentert et forslag til et slikt register på fagforum for et år siden. Siden har det ikke vært noen utvikling. Det har blitt presentert som et forslag fra bransjen. Pr i dag holder vi oss litt nøytral. "Forskrift om utførelse av arbeid" dekker kravene til kontroll. Men vi ser det kan være en del fordeler med et slikt register, sier tilsynsleder Tore Jeppe Sørhaug i Arbeidstilsynet.

Bedre kvalitet på årlig kontroll er

Skeptisk til byråkrati

MEFs hovedstyre behandlet saken om et maskinregister i mars i år.

– MEF er usikker på om det er mulig å få et maskinregister til å fungere. Vi er redd for at det skal bli mye byråkrati og administrasjon rundt det. Det er mange maskiner som skal registreres, sier administrerende direktør Trond Johannesen. I styremøtet ble det gitt uttrykk for at CE-merking og godkjenning av maskiner er et problem, og at det bør vurderes ulike tiltak for å sikre at regelverket etterleveres.

– Et register kan være et effektivt tiltak. Men forslaget har en rekke utfordringer. Blant annet hvordan et slikt register skal finansieres, til hvilken kostnad og hvem i verdikjeden som skal belastes disse kostnadene, heter det i protokollen fra møtet.

MEF har i første omgang foreslått at det utarbeides informasjonsmateriell til maskinkjøpere, som et kortsiktig tiltak mot forfalskning av CE-dokumentasjon urettmessig godkjenning.

en av disse fordelene. Sagt på en annen måte: Maskineiere får svekket muligheten til å shoppe rundt etter sakkyndige kontrollører som godkjenner maskiner med tynn dokumentasjon. Så langt vil ikke Sørhaug gå.

– Vi har blitt varslet om noen mulige forhold, men vi har ikke grunnlag for å si at dette er et generelt problem, understreker han.

– Er det ønskelig med et slikt register?

– Det er argumenter både for og imot. Det er flere gode fordeler. Men også kostnader og en administrativ side. Det må driftes på en forsvarlig måte. Arbeidstilsynet har ikke tatt offisielt standpunkt, sier Sørhaug.

Anleggsmaskinregisteret forventes å bli et sentralt tema på Arbeidstilsynets fagforum senere i høst.

Viktig avklaring

CE-merking er produsentens ansvar. Men inntil nylig var det et smutthull i forskriftene ved at hvem som helst kan definere seg som produsent. Dette gjorde at maskiner fra uoffisielle importører omsettes i gråsonen av hva som er lovlig.

I vår fikk Maskingrossistenes Forening en lenge etterlengtet avklaring på dette. I et brev i mars sier Arbeidstilsynet seg enig med MGF: CE-merking er produsentens ansvar. Punktum.

”... Uavhengig om en produsent benytter underleverandører, har produsenten det hele og fulle ansvar for at maskiner oppfyller alle relevante krav slik at CE-merket kan påføres rettmessig”, skriver Arbeidstilsynet i et syv sider langt brev til MGF.

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, load-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 Visicon 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,-



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 Kvernlandsv. 143B, 4323 Sandnes

Tlf: 51 81 18 70 Faks: 51 81 18 78

www.norgeodesi.no

Trimble

VIKEN SKAL HOGGE OG FRAKTE SELV



KUTTER: Viken Skog vil kutte entreprenører. Skogeierne vil heller hogge og frakte selv.

Viken Skog dropper entreprenører. Skogeierene vil nå bygge opp egen drift og transport, for å spare penger.

Tekst og foto

JØRN SØDERHOLM

HØNEFOSS: Det meste av norsk skog hogges av frittstående entreprenører med eget utstyr, som jobber på oppdrag fra skogeiere og andelslag av skogeiere. Viken Skog er landets største andelslag. Nå har de bestemt seg for å tenke nytt. De skal bygge opp og drive sitt eget drifts- og transportapparat, skriver avisen Nationen. Hensikten er å spare penger.

– Ja, vi skal delvis ha et eget driftsapparat og transportapparat. Den utløsende faktoren er at det er for høye kostnader på drift og transport i Norge, sier administrerende direktør Ragnhild Borchrevink i Viken Skog.

Vikens egne tall viser at norske skogeiere betaler nær dobbelt så mye som svenske skogeiere for å få tømmeret sitt hogget og kjørt til fabrikk. Her mener Viken Skog det er mulig å spare en hundrelapp pr kubikkmeter tømmer. Det

vil i så fall frigjøre nær 250 millioner kroner i året for Viken Skogs eiere.

Viken Skog henter mye av inspirasjonen til grepet fra skogsvirksomheten i Sverige. – Alle store svenske aktører har et delvis eget driftsapparat, sier Borchrevink.

Andelslaget vurderer i følge Nationen både innkjøp av nytt utstyr og oppkjøp av etablerte foretak. Om man allerede er i forhandlinger vil Viken Skog ikke si noe om. Det er styret i Viken Skog som har vedtatt at

man vil gjøre drift og transport i egen regi. Det er i skrivende stund ikke satt mål eller tall på hvor mye av drift og hogst som skal skje med egne mannskaper og eget utstyr, men det bedyres at det ”foreløpig vi ha et mindre omfang”.

I vinter lanserte Viken Skog partneravtaler for entreprenørene i sitt distrikt. Entreprenører har vært skeptisk til kontraktene, på grunn av lavere inntjening per kubikkmeter og mer skiftkjøring. Beskjeden fra Viken har vært klar: Jobb mer effektivt.

– Dersom man kjører gjennom mer tømmer og utnytter utstyret bedre, er det en overkapasitet i Norge under ett på entreprenørtjenester i dag, sier Ragnhild Borchrevink. Nå skal altså Viken Skog ytterligere bidra til den overkapasiteten ved å overta entreprenørenes jobb.

Entreprenører har sine tvil om Viken kan hente ut gevinsten som antydes.

– Skogsdrift er i dag kraftig underpriset. Vi kan ikke se at Viken skal få til et kostnadsbilde som entreprenørene ikke får til, sier seksjonssjef Einar Østhassel i MEFs avdeling skog. Overfor Nationen trekker han fram to konkrete utfordringer:

– Innehaverne og lederne i entreprenørforetakene bruker seg selv som salderingspost. Vil Viken-ansatte stå og skru i skogen klokka halv tre om natta, uten betaling? Det gjør entreprenørene i dag. Og ingen i bransjen vet hvor Viken skal finne ledige mannskaper som kan kjøre Vikens utstyr, sier Østhassel.

Overfor Anleggsmaskinen legger han til at norsk skogbruk ikke er sammelignbart med svensk, på grunn av eierstrukturen.

Trio av tralletanker

Vera Tank har laget en serie med 100 liters tralletanker for diesel, adblue og bensin. Sistnevnte har et bruksvolum på 95 liter. Bensintanken leveres med manuell pumpe, mens trallene for Adblue og diesel leveres med 12 V elektrisk pumpe. Dieseltanken kan også leveres med manuell pumpe.

TRIO: Diesel (nærmest), Adblue og bensin.



Nytt hurtigfyllingssystem

Nasta har fått agentur på hurtigfyllingssystemet Quick Fill.



FYLLER: Terje Lastein er glad for at Nasta har fått agenturet på Quick Fill. Her med tankbilens fyllepistol (t.v.) og maskinens mottaker. (Foto: Jørn Söderholm)

LARVIK: Hitachi-importør Nasta AS har fått norsk agentur på hurtigfyllingssystem Quick Fill for diesel fra Shaw Development. Det er en amerikansk leverandør av tank- og fyllesystemer for drivstoff til anleggsmaskiner og militære kjøretøyer.

– Med hurtigfyllingssystem montert får den som fyller drivstoff tilgang fra bakkenivå. Det er ikke behov for risikabel klatring på maskinen, med de farer det innebærer i mørke og glatte forhold. Maskinen fylles dessuten på to minutter, sier Terje Lastein i Nasta. Han er leder for Nastas dele- og utstyrsavdelinger. Shaws fyllesystem er i likhet med systemene fra Fastfill og Wiggins ikke trykksatt. Pistoler og påfyllingskoblinger fra de

tre ulike systemene er kompatible seg imellom. Nasta er glad for å kunne tilby «sitt eget» system.

– Vi blir mer konkurransedyktige ved at vi slipper å kjøpe fra konkurrenter. Så får markedet erfare hvilke kvaliteter de forskjellige systemene har. Statoil ønsker hurtigfylling som bransjestandard, sier Lastein.

Avtalen ble inngått sist sommer, og bekjentgjort intern i Nasta i begynnelsen av september.

Nå kommer elektronisk skattekort

Obligatorisk neste år. Prøv ut systemet før det er for sent.

Fra 2014 blir det obligatorisk med elektronisk skattekort for arbeidsgivere. Skatteetaten har undersøkt hvordan det ligger an med lysten til å ta det i bruk. Heller dårlig, viser det seg.

– 50 prosent sier at de vil vente med å ta i bruk ordningen til 2014. Dette bekymrer oss, da elektronisk skattekort blir obligatorisk for 3.8 millioner skattytere og omlag 220 000 arbeidsgivere samtidig. Det kan derfor ta tid før man får hjelp fra supportapparatet vårt, sier Vibeke Fraenkl. Hun er skatteetatens prosjektleder for elektronisk skattekort.

Hun oppfordrer bedrifter til å prøve ordningen så snart som mulig, slik at man kan få hjelp om det blir problemer. Har du lønssystem må du kontakte din lønssystemleverandør for å få vite hvordan dette fungerer i ditt system. Har du ikke lønssystem kan du få informasjon og skattekort skatteetaten.no/ekort. Har du eget lønssystem må de ta kontakt med oss for å få hjelp til å gjøre det kompatibelt.

– Arbeidsgivere som har tatt i bruk den nye ordningen synes den er enklere og bedre enn den tradisjonelle, og for de aller fleste har overgangen til elektronisk skattekort vært helt problemfri. Men, hvis for mange venter med å prøve ordningen, kan det ta tid å få hjelp om man møter problemer. Dette ønsker vi å unngå, sier Fraenkl.

Melbye

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

Bransjen har lengtet etter et alternativ til betongen.

Alternativet er her....

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.

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.



**Vi deltar på
Nordic Rail
8-10 oktober**

Melbye Skandinavia Norge AS | Prost Stabellsvei 22 | Postboks 160 | NO-2021 Skedsmokorset | Tlf +47 63 87 01 50 | ms@melbye.no | www.melbye.no



GRØFT ELLER GRUNNMUR?



UANSETT HVA DU BYGGER, VIL VI VÆRE MED PÅ REISEN.

Uansett om du bygger et kronglete veistrekke på Vestlandet eller en flott grunnmur i Oppland, lønner det seg å velge leasing fra SG Equipment Finance når du skal finansiere bedriftens nye driftsmidler. Leasing er velegnet for finansiering av maskiner, utstyr og kjøretøy. Din bedrift får tilgang på moderne og effektivt utstyr uten å binde egenkapitalen,

samtidig som du oppnår raskere utgiftsføring og bedre forutsigbarhet på kostnadssiden.

Ta kontakt med et av våre 15 regionkontorer på telefon **21 63 20 00** om din bedrifts finansieringsbehov.

Sjekk også våre leasingkalkulatorer på **sgfinans.no**

Ny sjef



SKIFTER: Cato Mortensen (t.v.) blir styreleder, mens Øystein Molandsveen blir daglig leder. (Foto: Kaare Mortensen)

Øystein Molandsveen stillingen som daglig leder i Kaare Mortensen Buskerud AS. Tidligere daglig leder, Cato Mortensen, har overtatt som styreleder i virksomheten.

Kaare Mortensen Buskerud AS inngår som én av totalt fire frittstående maskinentreprenører i «Kaare Mortensen Gruppen». I tillegg inngår en eierpost på 56

prosent i anleggsgartnerfirmaet Uteanlegg AS (datterselskap). Kaare Mortensen AS ble etablert i Larvik 1990. Sammen med sine tre søsterselskaper dekker de i dag Telemark, Vestfold, Buskerud og Oslo/Akershus. Grupperingen har en samlet omsetning på i overkant av 300 millioner og har 120 ansatte. Selskapene har hatt en jevn vekst gjennom mange år, og har ambisjoner om å vokse videre i et godt anleggsmarked i Østlandsområdet.

– Både daglig leder og styreleder i Kaare Mortensen Buskerud AS inngår i lederteamet for «Kaare Mortensen Gruppen». Daglig leder vil ha sitt primære fokus på utviklingen lokalt i Buskerud. Styreleder vil i all hovedsak fokusere på den videre utvikling av hele gruppen, sies det i en pressemelding.

Medaljen for lang og tro tjeneste



Grethe Marshall har fått medaljen for lang og tro tjeneste. 30 år har hun jobbet i ABS-Maskin AS.

Grethe Marshall begynte som sekretær hos ABS-Maskin AS for 30 år siden. I sommer ble hun daglig leder, etter å ha vært selskapets regnskaps-sjef i mange år. Fredag 30. august ble hun hedret med Medaljen for lang og tro tjeneste. Det skjedde under en høytidelig lunsj med taler og gode ord ved hovedkontoret i Mjøndalen.

HEDER: – Heder som er vel fortjent, sier Bjørn Eirik Arnesen om sin daglige leder Grethe Marshall. (Foto: Norges Vel)

– Vi ville gjerne gi Grethe den oppmerksomheten hun fortjener etter 30 års innsats for firmaet. Da var det naturlig å søkte om Medaljen for lang og tro tjeneste. Det er en heder som er vel fortjent. Grethe har vært, og er, en verdifull medarbeider som har vært med oss fra det året firmaet startet, sier styremedlem og deleier Bjørn Eirik Arnesen i ABS-Maskin. Da Grethe begynte høsten 1983 var de fire ansatte, med en omsetning på 3,8 millioner kroner. I dag, 30 år senere, er de 14 ansatte med en omsetning på rundt 60 millioner kroner.

Nytt om navn

Fredrik Ålund (42) har blitt utnevnt til ny Business Line Manager i Atlas Copco Construction Technique Scandinavia, med ansvar for portable kompressorer, generatorer og pumper. LNS-konsernet har gjort rokeringer i sin organisasjon, for å møte kommende vekst:

Ann Pedersen (55) er ansatt som prosjektdirektør region nord i LNS. Hun vil ha ansvar for LNS' prosjekter i Narvik og Kjennsvatn, samt alle nye prosjekter for LNS som kommer i Nord-Norge og på Svalbard.

Frank Jakobsen (52) er ansatt som ny adm. direktør i LNS Spitsbergen AS (LNSS). Frank har vært ansatt i LNSS fra 1. januar 2000, og har i de senere år vært prosjektdirektør i selskapet.

Ruth Gunlaug Haug (50) er ansatt som prosjektdirektør region sør. Hun vil være ansvarlig for Sjøskogen og alle nye prosjekter som LNS får i Sør-Norge, samt for kontakt med myndigheter, organisasjoner, byggherrer, leverandører og samarbeidspartnere i region sør. Hun har vært ansatt som prosjektleder siden januar 2011.

Nasta har også gjort rokeringer:

Henrik Anholt (35) er ansatt som leder for forretningsutvikling. Han har vært salgssjef siden 2005.

Stig Berg Johansen (48) er ansatt som salgssjef. Han har vært storkundeansvarlig siden 2010.

Første doser i stallen

Akershus Utleie driver god butikk med utleie av anleggsmaskiner. I august fikk de sin første bulldoser i stallen.

En fornøyd selger Even Furuset i Hesselberg kunne i august smile fornøyd under overleveringen av den første doseren i porteføljen til Akershus Utleie på Nannestad. Maskinen kompletterer et ellers bredt utvalg av anleggsmaskiner og utstyr som firmaet tilbyr sine kunder, med over 1000 enheter i beholdningen totalt.

Maskinen er en Komatsu D65PX-17. Det vil si en 23-tonns doser med ny STEG IIIB motor på 164kW, torque converter med lock-up, automatgir, hydrostatdrevet styring og PLUS-understell med brede 915mm belteplater. Maskinen har en topp moderne hyttekomfort med lavt støynivå og er i tillegg levert med multiripper og et rett-skjær modifisert med sidevinger. Akershus Utleie vil dessuten montere et Scanlaser 3D maskinstyringssystem på maskinen.

Akershus Utleie eies og drives av Alfred Bakken og Ole Blakkisrud. Firmaet har siden oppstarten i mai 2004 bygget stein på stein.

– Det har resultert i sunn økonomi og ekspansiv vekst. Spesielt de senere år. Bakgrun-

nen for suksessen skyldes blant annet høy kompetanse, sies det i en pressemelding fra Hesselberg.

Blakkisrud er stolt av at en «liten bedrift» som deres har tatt imot lærlinger og hjulpet disse med å få fagbrev. Det siste tilskuddet på stammen i så måte er lærling Samuel Sars som skal opp til fagbrev i august og som får gode skussmål og derfor er tilbudt fast jobb i firmaet etter 2 års læretid.

Alfred Bakken håper den nye doseren vil åpne opp et større marked for Akershus Utleie og ser for øvrig positivt på fremtiden ettersom telefonen knapt har stått stille etter at sommerferien var over.

FORNØYD: Even Furuset, Lasse Bakke, Samuel Sars, Ole Blakkisrud og Alfred Bakken. (Foto: Hesselberg)



Din grossist på Vann og Avløp

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

HAVBRUK



VA-PROSJEKT



VANNKRAFT



GEOPRO



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

ahlsell.no

ahlsell
gjør det enklere å være fagmann

Vi treffes på Loen-dagene!

Stabil omsetningsvekst i bygg og anlegg

Omsetningen i bygge- og anleggsvirksomheten var på 54 milliarder kroner i mars og april 2013. Det er en økning på 2,6 prosent fra tilsvarende periode året før.

Den største næringen, oppføring av bygninger, utgjør 41,6 prosent av bygge- og anleggsvirksomheten. Her ble det omsatt for 22 milliarder kroner i 2. termin 2013, noe som er en økning på 3,2 prosent fra samme periode i 2012.

Finnmark opp, Vest-Agder ned

På fylkesnivå var det bygge- og anleggsbedriftene i Finnmark som hadde den største omsetningsveksten i 2. termin, med en økning på 12,5 prosent fra samme periode i 2012. Vest-Agder hadde den største nedgangen i 2. termin 2013, med 5,7 prosent.

All omsetning i denne sammenheng er eksklusive merverdiavgift.

Kilde: SSB

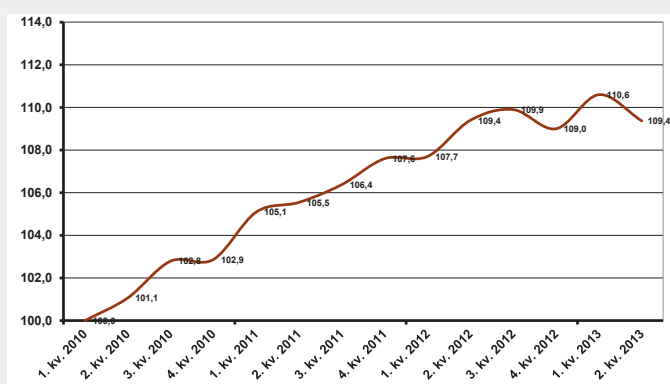
Skogsmaskinindeksen

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

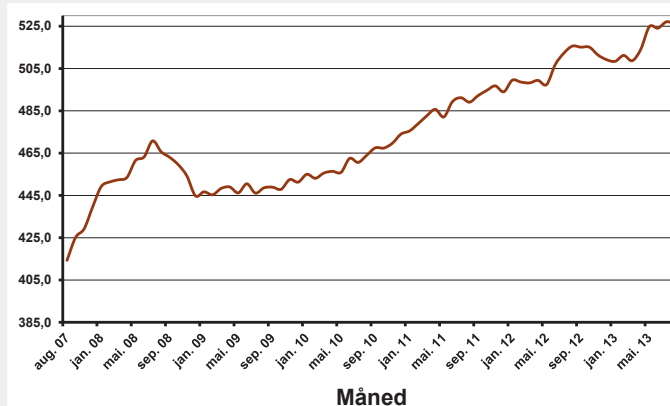
Anleggsmaskinindeksen

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

Skogsmaskinindeksen



Anleggsmaskinindeksen





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

 Landsdekkende informasjon

Vi tilbyr oppmålingstjenester

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

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



Sentral godkjenning
Tiltaksklasse 3

SATSER PÅ GJENVINNING FORURENSEDE MASSER





Et eksempel på forurensset masse.



- Gjenvinning av forurensede masser er fremtidsrettet. Fra venstre i Rimol Miljøpark: prosjektleder Magnus Stedenfeldt, driftssjef Sturla Sørhøy og assisterende avdelingsdirektør Arve Vassbotn i AF Decom.

Rimol Miljøpark i Trondheim satser på rensing av forurensede masser, både mekanisk og kjemisk. – Her forsker vi fram ny teknologi for å gjenvinne masser, slik at minst mulig havner på deponi, sier prosjektleder Magnus Stedenfeldt.

Tekst og foto

| HARALD VINGELSGAARD

TRONDHEIM: Rimol Miljøpark har en stor hall som renser masser kjemisk. Snart får de en gigantisk maskin som er 50 meter bred og 50 meter lang. Maskinen tilføres forurensede masser, før disse massene blandes med vann og spyles under høyt trykk. Denne blandingen med masse og vann skilles mekanisk til leire, grus, stein og andre rene masser.

– «Youghurten» av de fineste partiklene som blir igjen etter mekanisk rensing i maskinen, blir kjemisk behandlet i vår rensehull på Rimol Miljøpark, sier Stedenfeldt som arbeider i AF Decom som er en avdeling under AF Gruppen. AF gruppen og firmaet AS Anleggsmaskiner samarbeider om Rimol Miljøpark.

Filterpressa

I den nye maskinen anslår de at mellom 10 og 20 prosent blir farlig avfall som havner i filterpressa til kjemisk behandling.

— Vårt mål er at alt blir rent til slutt. Vi ønsker å utvikle teknologi for å få til dette, sier Magnus Stedenfeldt. Allerede nå kan de ufarliggjøre olje ved å tilsette kjemikalier.

Rimol Miljøpark satser med andre ord på fullskala rensing av all masse som kommer inn.

Denne miljøparken, som ligger på sørsiden av Trondheim, ble åpnet i 2012.



Renseshall: Her er hallen som brukes til kjemisk rensing av masser.

– Vi så et behov for å ta imot masser fra byggeprosjekter i Midt-Norge. Kunder i anleggsbransjen, byggherrer og entreprenører hadde alle sammen behov for å bli kvitt forurensede masser. Samtidig så vi miljøgevinsten ved rensing av masser, i stedet for å sende alt til deponi langt fra landsdelen.

Dette kan renses

Her er noen eksempler på hva som kan renses:

* Feiesand. Denne sanden kjøres ut i bygatene om vinteren i størrelsen mellom to til åtte millimeter partikler, men knuses ned til 0,8 millimeter i gatene.

– Vi ønsker å gjenvinne den fine sanden mellom null og to millimeter. Store mengder sand kan brukes om igjen.

* Masser med olje, bensin og andre kjemikalier fra for eksempel tomter hvor det har vært bensinstasjon.

Store mengder forurensede masser er kjørt fra Trondheim, og andre steder i Midt-Norge, til deponier langt vekk i mange år.

– Hva vil dere si til de i anleggsbransjen som må håndtere urene masser?

– Det er like greit å få opp øynene for at massene må leveres til gjenvinning først som sist. Kravene blir stadig strengere. I løpet av vårt første år med gjenvinning av masser på Rimol Miljøpark har mye skjedd i Trondheim-området. Vi har hevet kompetansen på anleggsbransjens aktører i vårt område. Folk lærer fort.

– Gjennom vårt arbeid ser vi at anleggsbransjen i Trondheim-området er blitt mye mer miljøbevisst det siste året, sier prosjektleder Magnus Stendenfeldt.

– Tenker nytt og miljøvennlig

Fylkesmannens miljøvernavdeling i Sør-Trøndelag er svært positiv til forsøket med rensing av forurensede masser i Rimol Miljøpark.

– Rimol Miljøpark har et kjempespennende prosjekt for å ta imot masser, rens mest mulig, slik at masser kan brukes om igjen. Dermed redusere mengdene forurensede masser betraktelig, sier seniorrådgiver Gunhild Flaamo i miljøvernavdelingen.

Hun fastslår at det er vanskelig å rens masser.

– Om forurensede masser renses og brukes på nytt, er det smart bruk av ressurser og et stort samfunnsmessig gode. Miljøvennlig.

– Jeg synes Rimol Miljøpark har spennende planer. Nytenking er bra, sier hun.

Fylkesmannens miljøvernavdeling i Sør-Trøndelag ga utslippstillatelse til Rimol Miljøpark i fjor. Bedriften skal gjennom prøvetaking dokumentere at utslipp fra renseanlegget, og anlegget for øvrig, ikke forurenser omgivelsene.

(sitat) «»Youghurten» som blir igjen etter mekanisk rensing blir kjemisk behandlet»



POLARIS®

HARDEST WORKING - SMOOTHEST RIDING

RANGER

En Polaris Ranger defineres ofte som en Side by Side (SxS) eller Utility Task Vehicle (UTV). I all hovedsak er dette en type ATV hvor man sitter i et sete, likt som en bil eller traktor. Det er altså ingen sal, men to seter side om side. En Polaris Ranger registreres som EU-traktor og du kan da kjøre på offentlig vei med hvite skilt. Enkelte modeller som sportsutgaven RZR (Razor) registreres den gjerne som firhjuls motorsykel uten fartsbegrensning, men fortsatt hvite skilt. Ranger har naturligvis Polaris ekte firehjulstrekk med trekk på alle fire hjul, stort lasteplan og et et solid veltebur. Med Polaris Ranger har du et robust, allsidig og trofast kjøretøy, klar for enhver utfordring!



Kjøp din Polaris Ranger før 31. oktober og få



KR 20.000,-
som du kan bruke på originalt Polaris utstyr.

STØRSTE MODELL UTVALG



Polaris Ranger starter på 99.900,- eks mva (124.875,- inkl mva)

POLARIS RANGER CENTER

Alta Hauans Alta A/S, 78449430 • Farstad Haukås ATV AS, 47347900 • Fredrikstad Monsen Maskin AS, 69301500 • Froland Arild's Motorsenter AS, 37038940
Fyresdal Bondal Motor A/S, 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 Grønvold AS, 48003000 • Skien CBP AS, 35584141 • Skulestadmo Biltunet Voss AS, 56520700 • Storslett Motorsenteret A/S, 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
Overbygd Åsheim Maskin A/S, 7721400 • Øvre Surnadal Polaris Nordmøre AS, 40007042

VELG TRYGT - VELG MARKEDSLEDEREN

Besøk www.polarisindustries.no for ytterligere informasjon



AKTUELT



PÅ HUGGET I NORD

En øde beliggenhet til tross; Svalbard og Longyearbyen er i vekst. Og nettopp beliggenheten taler til øygruppens fordel i tiden som kommer. Entreprenøren LNS Spitsbergen AS (LNSS) ønsker å være med på utviklingen.

Polar ekspertise – Vi har opparbeidet oss en unik kompetanse innen transport, logistikk og entreprenørvirksomhet i polare strøk, sier administrerende direktør i LNSS, Ann Pedersen.

Tekst og foto

| RUNAR F. DALER

LONGYEARBYEN: LNSS er et datterselskap av Nord-Norges største entreprenør, Leonhard Nilsen & Sønner AS (LNS). Siden selskapet etablerte seg på Svalbard for 13 år siden, har LNSS blitt en sentral aktør i Longyearbyen og har en finger med i spillet i mye av det som foregår i og rundt byen. Mesteparten av virksomheten foregår i Longyearbyen, men selskapet er også engasjert i Antarktis og andre polare strøk. Bedriften driver blant annet virksomhet innen bygg og anlegg, verksteddrift, lager- og logistikkjenester og eiendomsutvikling og -forvaltning. I tillegg utføres infrastrukturtjenester som renovasjon, brøyting og veivedlikehold. LNSS er også leverandør av betong fra egen betongstasjon og leverandør av drivstoff fra Longyearbyens eneste tankanlegg og bensinstasjon.

Fortsetter neste side



Fra pol til pol – Vi har spesialisert oss på antennefundamentering og -montering, som vi har gjort både her og på den norske forskningsstasjonen Troll på Sydpolen, forteller Knut Fastvold, formann i LNSS.



Natur og teknologi Svalbard befinner seg i en unik posisjon i forhold til satellittbanene, og det er 37 slike satellittantennner på Platåfjellet ved Longyearbyen – foreløpig.



Ny kai Spunten er 62 meter lang og 32 meter bred, så den nye kaia blir på ca. 2000 kvadratmeter. Det er 10-12 meter ned til havbunnen her og spuntveggen er 24 meter dyp.

Polar ekspertise

– Etter 13 år på Svalbard og ni sesonger i Antarktis, har vi opparbeidet oss en unik kompetanse innen transport, logistikk og entreprenørvirksomhet i polare strøk. Nylig kjøpte vi oss også opp i det grønlandske selskapet Greenland Mining Services, som nå har skiftet navn til LNS Greenland. Planen er å starte en rubingruve der borte, sier administrerende direktør i LNSS, Ann Pedersen. Hun jobbet som teknisk sjef i Svalbard Samfunnsdrift (som i dag heter Bydrift KF) i fire år, før hun ble ansatt i LNS i hjembyen Narvik og fra 2010 overtok sjefsstolen i LNSS.

– Bakgrunnen for at vi etablerte oss her oppe var et samarbeid med Store Norske Spitsbergen Grubekompani, både i forbindelse med Svea Nord-gruva og for å ta over som «maskinvaktmester» i byen. Nå er vi ikke lenger involvert i Svea, men har til gjengjeld økt aktiviteten på andre områder. Nylig inngikk vi blant annet ny femårskontrakt med Bydrift KF om forvaltning, drift og vedlikehold av veinett i byen.

Satellittantennner

De senere årene har LNSS vært involvert i mange spennende prosjekter på Svalbard. Det globale frøhvelvet, som skal bevare frø fra hele

verden (som en slags Noas ark), fikk stor internasjonal oppmerksomhet da det ble åpnet i 2008. Det mest spesielle er kanskje likevel oppføringen av en rekke satellittantennner på Platåfjellet over Longyearbyen. Anleggsmaskinen dro opp på den flate fjelltoppen for å ta det i øyesyn.

– Vi har spesialisert oss på antennefundamentering og -montering, som vi har gjort både her og på den norske forskningsstasjonen Troll på Sydpolen. Her oppe er det totalt 37 antenner nå, og LNSS har bygd de aller fleste. Vi gjør alt av grunnarbeider, veier, kabeltraseer, fundamentering og montering av selve antennene, sier Knut Fastvold, formann i LNSS. I snø- og islandskapet bak ham ligger den ene gigantiske «golfballen» etter den andre, som rommer hver sin satellittantenne.

– Svalbard befinner seg i en unik posisjon i forhold til satellittbanene. Den første antenna ble satt opp i 1997, mens den første LNSS bygde var i 2003. Det er Kongsberg Satellite Services (KSAT) som er oppdragsgiver, og kunder fra hele verden – blant annet NASA – benytter antennene til å laste ned enorme mengder data fra satellittene som passerer over himmelen. Vi har også vært ni sesonger på Sydpolen og satt opp tilsvarende antenner der, også det for KSAT, forteller han.

Kull og cruise

LNSS er opptatt med flere utbyggingsprosjekter i Longyearbyen for tiden. Blant annet utvidelse av flyplassen, oppføring av nye boliger og bygging av nye og større kaier.

Det er to kaianlegg i Longyearbyen – ett i sentrum og ett på Hotellneset like utenfor byen – og begge har vært benyttet til å laste båter med kull fra gruvene. LNSS erstatter nå begge disse gamle trekaiene med moderne og større kaianlegg. Anleggsmaskinen treffer anleggsleder i LNSS, Jøran Storø, på utbyggingen av kaianlegget på Hotellneset, hvor Store Norske er byggherre.

– Den nye kaia skal også brukes til lasting av kull, men den vil i tillegg kunne benyttes til mye annet. Særlig i sommermånedene er det stort behov for kaiplass her. Blant annet er det stadig økende cruise-trafikk hit, og skipene trenger stor plass. Det kan komme opp mot 5000 mennesker på ett skip, som er over dobbelt så mange som bor i hele Longyearbyen, sier Storø, der han står foran en ny spuntvegg i vannkanten.

– Spunten du ser her er 62 meter lang og 32 meter bred, så den nye kaia blir på ca. 2000 kvadratmeter. Det er 10-12 meter ned til havbunnen her og spuntveggen er 24 meter dyp. Nå skal vi spenne opp spuntveggen med stag og legge såkalt geonett, et nett lagd av et fibermateriale innvevd i plast. Vi legger geonett for hver halvmeter med masser helt til vi når bryggenivå. Dette skal stå i to år med toppdekke av grus, for å sette seg, før det skal legges permanent toppdekke. Men kaia blir tatt i bruk når lastesesongen starter nå i sommer, sier han.

Lettklinker

Også kaia som bygges i sentrum er en typisk godskai. Byggherren her er Materiallageret, hvor Bring, Store Norske og Svalbardbutikken (Coop) eier en tredjedel hver.

– Den erstatter også en gammel trekai som sto på trepæler. Det er for øvrig svært dårlig grunn her – mest silt og leire, og fjellet ligger helt nede på 60-70 meter. Vi når derfor ikke fjellet med spunten, og de holdes sammen med stag, så det blir en solid kasse. På grunn av den dårlige grunnen har vi brukt lette fyllmasser, nærmere bestemt lett-klinker, for ikke å skape for stort trykk på sjøbunnen, forklarer Storø.

Redningshelikoptre

Beredskapen i nordområdene skal styrkes, og i den forbindelse skal to nye redningshelikoptre stasjoneres på Svalbard. Flyplassen ved Longyearbyen, som er verdens nordligste lufthavn med regulær rutetrafikk, skal derfor utvides med et nytt hangar- og administrasjonsbygg. Det blir plass til to store helikoptre i hangaren, som blir 65 meter lang og 30 meter bred. LNSS er underentreprenør for Sandmoe og Svenkerud

AS på prosjektet, og har ansvaret for grunnarbeider, fundamentering og betongleveranser. Når Anleggsmaskinen er på besøk, pågår pæling i snøføyka.

– Det går bra her; dette er det syvende hullet, og vi har bare 156 hull igjen, sier boreriggoperatør Roger Bendiksen og ler. Pælene er 18 meter lange, og det er lett å se dybdeforskjellen ned til fjell, sier han og peker på pælene som stikker opp fra bakken i varierende høyde.

Pæling i permafrost

– Grunnfjellet ligger ca. 10-15 meter under bakken. Vi borer én meter ned i fjellet og støper pælen fast. Etter at de er støpt, venter vi ca. et døgn før vi borer nytt hull én meter bortenfor. Dette gjøres i tilfelle det skulle være en lomme i bakken som ikke er frosset, for da kan man komme til å «blåse gjennom» med boreriggen. Slike lommer kan oppstå hvis det f.eks. er leirmasser med høyt saltinnhold i grunnen. Ved å støpe fast ordentlig i hvert enkelt hull, unngår vi slike problemer, sier Jostein Ruud, assisterende anleggsleder i LNSS.

– Vi behøver for øvrig ikke bruke foringsrør utenpå pælene, i og med at vi borer i permafrosten. Så lenge det er frost i bakken blir jo pælene stående like godt uten rør. Vi borer helst om vinteren, for da slipper vi den øverste meteren i bakken som tiner opp i løpet av sommeren.

– Når det gjelder sikring av anleggsplassen, er vi nok mer bekymret for reinsdyr enn terrorister. Reinsdyrene holdes effektivt ute med gjerdet. Ellers er det stort fokus på HMS her, og alle som skal jobbe på prosjektet må gjennom to HMS-kurs for i det hele tatt å få adgangskort. Vi har også vært på kurs i forbindelse med risikovurdering. Avinor som byggherre er svært opptatt av HMS, men det er også LNSS og LNSS, sier han.

Planlegging, planlegging, planlegging

Noe av det som er spesielt med å drive entreprenørvirksomhet på Svalbard, foruten permafrosten, er at man er nødt til planlegge svært godt.

– Alt av materialer, utstyr og maskindeler må være på plass i god tid før det skal benyttes. Her er det ikke bare å dra og kjøpe hvis man mangler noe; neste båt kommer kanskje om en måned. På vinteren kommer det ingen båter i det hele tatt. Da er flytransport det eneste alternativet, men det begrenser seg jo litt hva man kan frakte med fly, sier Jostein Ruud.

– Vi ordnet for eksempel støpesand til dette prosjektet allerede i fjor høst, så vi var sikre på å ha det her når vi nå skal bruke det. Hadde vi ikke hatt det her nå, ville det sikkert tatt flere uker før vi hadde fått det hit. Dessuten kunne det fort blitt veldig kostbart, hvis man ikke fikk samkjørt det med mye annen last.



Når utstyret teller!

20 år!




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











Cruisetrafikk – Den nye kaia skal også brukes til lasting av kull, men den vil i tillegg kunne benyttes til mye annet. Blant annet er det stadig økende cruisetrafikk hit, og skipene trenger stor plass, sier anleggsleder i LNSS, Jøran Storø.



Helikopterhangar – Dette er det syvende hullet, så da har vi bare 156 hull igjen, ler boreriggoperatør Roger Bendiksen og ler.

Gode tilbud på kvalitetslasere fra **Leica Geosystems**

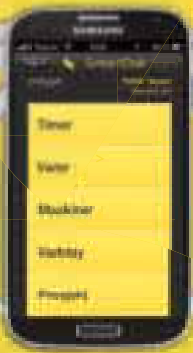
HELLA MASKIN AS Tlf 35 96 72 72 | www.hella.no



Planlegging – Noe av det som er spesielt med å drive entreprenørvirksomhet på Svalbard, foruten permafrosten, er at man er nødt til planlegge svært godt, sier assisterende anleggsleder i LNSS, Jostein Ruud.



SmartDok
- Litt smartere, litt enklere!



Med SmartDok har du oversikt!

⌚ timer	📋 rodelister/brøytelister
🚚 maskiner	📦 varer/massetransport
🔧 verktøy	📄 skjema/bilder
💣 sprengstoff	

www.smartdok.no • salg@smartdok.no • 90 40 33 33







Byggeri.no

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



Dybdeforskjell Alle pælene er 18 meter lange, så det er lett å se dybdeforskjellen ned til fjell når man ser pælene som stikker opp fra bakken i varierende høyde.



Boliger på trepæler

Sentralt i Longyearbyen oppfører LNSS to nye modulbygg på tre etasjer med seks 5-roms leiligheter i hvert bygg. På grunn av permafrosten bygges boligene på en litt utradisjonell måte.

– Boligene er fundamentert på pæler rett ned i permafrosten, i overkant av 100 pæler til hvert bygg. Vi benytter trepæler, da de har stor friksjon og egner seg godt i permafrost. Det er ikke noe poeng å bore helt ned til fjellet her, for i permafrosten står pælene fjellstøtt, sier Arne Gunhild-berget, LNSS' anleggsleder på Elvesletta Syd, som boligprosjektet heter.

– På flyplassprosjektet, som ligger så nærme sjøen at permafrosten kan være litt ustabil, og hvor bygningsmassen er mye tyngre, brukes trykkpæler som fører vekten rett ned i fjellet. Her bruker vi friksjonspæler, som er mer enn tilstrekkelig til disse modulene. Vi simpelthen borer hull og slipper pælene nedi. Pælene er 11-12 meter lange og går ca. ni meter ned i bakken. Det er for øvrig viktig at det er et sjikt med lufting under bygningsmassen, slik at ikke varmen derfra går ned i bakken og tiner opp permafrosten. Det vil kunne føre til at friksjonspælene mister festet, forklarer han.

– Alternativet til denne løsningen er å støpe en plate på bakken og benytte kjølerør kombinert med mye isolasjon, og på den måten unngå at varmen trekker ned i permafrosten.

Spennende framtid

Samtidig som disse ulike prosjektene pågår, står fremtidig utvikling i nordområdene i fokus i LNSS. Ismelting som åpner nordøstpassasjen mellom Europa og Asia, mulig oljeleting og mer fisk er viktige faktorer. Når regjeringen i tillegg nå har satt av 200 millioner kroner i Nasjonal transportplan (NTP) til å bygge ut havnestrukturen i Longyearbyen, er det ingen tvil om at man går en interessant tid i møte på Svalbard.

– Jeg tror Svalbard blir kjempeviktig i framtida. Svalbard ligger svært strategisk til, og det finnes vel ikke noe sted så langt nord på kloden som har tilnærmet like god infrastruktur som det er her, med både flyplass og havn. For 10 år siden kjørte vi snøscooter på en islagt fjord her, men nå har det ikke vært is på flere år. Vi prøver å forberede oss på utviklingen som kommer, og har derfor opprettet datterselskapet LNS Polarpartner, forteller Ann Pedersen.

– Det første vi gjorde var å kjøpe to lagerhaller strategisk plassert nede ved havna, og der har vi hele logistikken som skal til for å etablere et fiskerimottak, med både fryse-, kjøle- og varmelager. Samtidig tilbyr vi en rekke andre tjenester som kan være interessante i forbindelse med en nordområdesatsing, som f.eks. boliger, næringsareal, salg av drivstoff og utleie av biler. Vi har også et eget busselskap, Svalbard Busservice. I tillegg deltar vi på nordområdekonferanser for å gjøre oss synlige og fortelle hva vi kan. Vi har også kontakt med fiskeriflåten og forskningsbåter, og et godt samarbeid med politikere, ordfører og øvrig næringsliv. Vi mener vi står sterkere sammen med de andre aktørene.

Forsyningshavn

– Det vil bli økt skipstrafikk forbi her, og med sin sentrale plassering i nordområdene kan Longyearbyen bli en forsyningshavn, samstemmer Frank Jakobsen, prosjektdirektør i LNSS og ansvarlig for selskapets nordområdesatsing.

– Det er allerede et sinkprosjekt i gang på Nordgrønland, der man ser på Svalbard som en mulig transitthavn. Det er enormt store naturressurser der borte, og fra Nordøst-Grønland er det mye kortere til Svalbard enn til Syd-Grønland. Det er derfor aktuelt å kjøre lastebåter fra Grønland og hit, og videre herfra med større båter ned til kontinentet, forteller han.

– Oljeleting er på trappene og også fisken kryper lenger nord. Det har vært rekefiske her i mange år, men torsk og annen hvit fisk kan også bli aktuelt etter hvert, og dermed kan det bli aktuelt med lagring av fisk her. Med LNS Polarpartner satser vi på framtida og det vi har tro på kan komme til å skje.



Trepæler LNSS oppfører to nye boligbygg, som fundamenteres på trepæler rett ned i permafrosten, i overkant av 100 pæler til hvert bygg.



Fjellstøtt

– Vi benytter trepæler, da de har stor friksjon og egner seg godt i permafrost. Det er ikke noe poeng å bore helt ned til fjellet, for i permafrosten står pælene fjellstøtt, sier Arne Gunhildberget, anleggsleder i LNSS.

LNS omorganiserer

Etter vårt besøk på Spitsbergen har LNS gjort endringer i sin organisasjon. Ann Pedersen (55) er ansatt som prosjektdirektør region Nord i LNS med virkning fra 1. september.

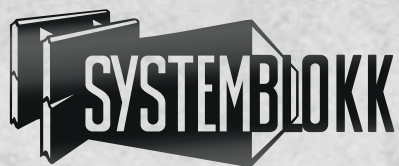
– Hun vil ha ansvar for prosjekter i Narvik og Kjennsvatn samt alle nye prosjekter for LNS som kommer i Nord-Norge og på Svalbard. Pedersen vil fullføre de prosjektene som hun har hatt ansvaret for som administrerende direktør i LNS Spitsbergen og som prosjektdirektør i LNS, fortsatt ha fokus på kommende prosjekter på Svalbard, sier LNS i en pressemelding.



PISA 2®

DET SOLIDE VALGET, FOR ALLE PROSJEKT.

Med Pisa2 kombineres stabilitet og enkelhet i den mest fleksible blokkturen på dagens markedet. Dens naturlige utseendet og systemets variasjonsrikdom gjør at Pisa2 passer i de fleste miljøer – **mulighetene er mange!**



Tlf. 35 06 00 00 – E-post: mail@systemblokk.no – www.systemblokk.no
Velg miljøvennlig med betong og mur, velg Systemblokk!

ProAdm 5

Markedets kraftigste kalkyleverktøy for anleggskostnader

Med ProAdm 5 får jeg meget god presisjon i anbudskalkylen!



Ta kontakt for en demonstrasjon

Citec

Ring oss på **40 00 57 65** – citec.no

Tenkehette.no

HITACHI MINIGRAVER SERIE 5

EN LITEN KRAFTPAKKE!

ROMSLIG FØRERHUS

Det romslige førerhuset i Zaxis-5 er større enn i andre modeller på markedet og har bedre sikt og enklere tilgang gjennom en enkeldør (erstatte den forrige modellens todelte foldedør).

STØYREDUSERENDE OVER- LIGGENDE LYDDEMPER

Modellene ZX48U-5, ZX55U-5 og ZX65USB-5 har utslipp av eksos over motordeksel noe som reduserer støynivået betraktelig.

FORBEDRET KLIMAAANLEGG

Ytterligere luftventilasjon bak førerhuset bidrar til effektiv luftfordeling når klimaanlegget er i bruk.

RADIATORDEKSEL SOM ÅPNES ENKELT

Det nye dekslet har håndtak og hengsler i stedet for bolter, noe som gjør det enkelt å utføre kontroller og vedlikehold.

BEDRE DRIVSTOFFØKONOMI

Alle Zaxis-5 minigraverne er utstyrt med en elektronisk styrt turtallsregulator for bedre drivstofføkonomi og bedre effektivitet.

NY 3,5-TOMMERS LCD- SKJERM

Den nye skjermen gjør det enklere å se informasjon og gir en mer brukervennlig maskin.

BOMSYLINDER- VERN

Sylinderdekselet er festet med to bolter i stedet for én og har en ny V-formet struktur som gjør den mer robust.

REDUSERTE DRIFTSKOSTNADER

Et avansert energisparings-system gir reduserte drivstoffkostnader på opptil 21 % (ZX33U-5) sammenlignet med den forrige tilsvarende modellen.

KOMPAKT TANKDEKSEL

Tankdekselet er lettere og mer kompakt enn på tidligere modeller, slik at det er enkelt å fylle på tanken med en kanne.

NASTA®

LES MER PÅ MINIGRAVER.NO

NASTA AS, Bommestadmoa 8, 3270 Larvik
P.b. 2100 Stubberød, 3255 Larvik, t: +47 33 13 26 00
f: +47 33 11 45 52, www.nasta.no

Vi har skapt MaxWay for deg, ikke bare for dieselmotorene dine.

Det er du som skal tjene penger på at kjøretøyene og anleggsmaskinene dine fungerer med full kapasitet uten lange avbrudd på grunn av vedlikehold og reparasjoner - til tross for intensiv bruk under svært krevende forhold.

Derfor har vi hos Statoil Lubricants skapt den nye produktserien MaxWay, som består av høyteknologiske motoroljer med drivstoffbesparende egenskaper. De beskytter motoren ved ekstrem belastning og forlenger serviceintervallene samtidig som de overgår selv de strengeste kravene fra motorprodusentene.

Statoil Lubricants finnes der du er, nær virksomheten din, slik at du raskt får leveransene dine. Vi tilbyr et bredt og komplett produktsortiment for alle slags dieselmotorer, direkte fra eget laboratorium og egne fabrikker.

Vi ser frem til å hjelpe deg med å finne en løsning som utgjør en forskjell for deg - og selvfølgelig også for dieselmotorene dine.

Les mer på www.statoil.no/lubricants





MAXWAY ULTRA

Helsyntetisk dieselmotorolje av UHPD-kvalitet (Ultra High Performance Diesel). MaxWay Ultra oppfyller og overgår de aller siste og strengeste oljespesifikasjonene fra ledende motorprodusenter. Motoroljen er av høyeste kvalitet, utviklet for krevende driftsforhold innen et bredt temperaturområde. Produktene gir motoren din usedvanlig god beskyttelse, med spesiell vekt på bærekraft og renslighet. Lav viskositet gjør det enkelt å starte i kulde og sparer drivstoff.

MaxWay Ultra 5W-30

ACEA E4, E7, API CI-4.

GODKJENNINGER: Volvo VDS-3, MAN M 3277, MB-Approval 228.5.

YTELSESnivå: MTU Type 3, Cummins CES 20071/72/76/77/78, Deutz DQC IV-10/O5, DAF HP1/HP2, Mack EO-N/EO-M plus, Renault RVI RXD/RLD-2, Iveco 18-1804 FE, Scania LDF

MaxWay Ultra E4 10W-40

ACEA E4, E7, API CI-4/CF.

GODKJENNINGER: Scania LDF-2/LDF-3, Volvo VDS-3, MAN M 3277, MB-Approval 228.5.

YTELSESnivå: Renault RVI RXD/RLD-2, MTU Type 3, Cat ECF-1-a, Cummins CES 20077, Deutz DQC IV-05/10.

MaxWay Ultra E6 10W-40

ACEA E6, E7, E9, API CI-4, Jaso DH-4.

GODKJENNINGER: Volvo VDS-3, Volvo CNG, Scania Low Ash, MB-Approval 228.51, MAN M 3477, MAN 3271-1.

YTELSESnivå: Renault RXD/RLD-2/RGD, Deutz DQC IV-10-LA, Cat ECF-1-a, MTU Type 31, Mack EO-N, EO-M Plus, Cummins CES 20076/77.



MAXWAY

Dieselmotorolje av SHPD-kvalitet (Super High Performance Diesel). Motoroljen brukes i dieselmotorer med eller uten turbo, som belastes hardt og/eller drives med forlengede skiftintervaller. MaxWay oppfyller og overgår strenge oljespesifikasjoner fra ledende motorprodusenter. Det gir god smøring ved alle driftsforhold samt lavt oljeforbruk. Motoroljens brede spesifikasjoner gjør at den kan brukes til mange forskjellige dieselmotorer. SAE 15W-40 er mineraloljebasert,

og SAE 10W-30 og 10W-40 er semisyntetiske, noe som gir lavere drivstofforbruk og lettere start ved lave temperaturer.

MaxWay E9 10W-30

ACEA E9-10, E7-10, API CJ-4/SM/SN

GODKJENNINGER: Volvo VDS-4, MB 228.31, MAN 3575

YTELSESnivå: Renault RLD-3, Mack EO-O PP, MTU Type 21, Cat ECF-3/ECF-2/ECF-1-a, Deutz DQC III-10LA, Cummins CES 20081.

MaxWay E9 15W-40

ACEA, E9, API CJ-4/SM/SN.

GODKJENNINGER: Volvo VDS-4, MB-Approval 228.31, MAN 3575.

YTELSESnivå: MTU Type 21, 228.31, Cat ECF-3/ECF-2/ECF-1-a, Deutz DQC III-10LA/DQC III-05, Cummins CES 20081, Detroit Diesel DDC 93K218, Renault RLD-03, Mack EO-O PP.

MaxWay 10W-30

ACEA E7, A3/B4, API CI-4.

GODKJENNINGER: Volvo VDS-3, MAN M 3275, MB-Approval 228.3.

YTELSESnivå: MTU Type 2, Cat ECF-2/ECF-1-a, Cummins CES 20072/76/77/78 Deutz DQC III-05, Mack EO-M+, Renault RD/RD-2, Sisu Diesel TIER 3.

MaxWay 10W-40

ACEA E7, A3/B4, API CI-4/SL.

GODKJENNINGER: Volvo VDS-3, MAN M 3275, MB-Approval 228.3

YTELSESnivå: MTU Type 2, Cat ECF-2/ECF-1-a, Cummins CES 20072/76/77/78, Deutz DQC III-10, Mack EO-N/EO-M+, Renault RLD/RLD-2, Sisu Diesel TIER 3, Global DHD-1, Scania LDF/LDF-2

MaxWay 15W-40

ACEA E7, A3/B3-10, A3/B4, API CI-4, API SL.

GODKJENNINGER: Volvo VDS-3, MB-Approval 228.3/229.1, MAN M 3275, Cummins CES 20072/76/77/78.

YTELSESnivå: Cat ECF-2, ECF-1a, Renault RLD/RLD-2, Mack EO-N/EO-M Plus, Global DHD-1, Deutz DQC III-10, SISU Diesel TIER 3, MTU Type 2.



POWERWAY

Mineraloljebasert motorolje for dieselmotorer med eller uten turbo. Anbefales for kjøretøy innen tungtrafikk, for entreprenørmaskiner og skogs- og jordbruksmaskiner, men kan også brukes i bensinmotorer. Denne motoroljen er utmerket hvis du har mange forskjellige typer kjøretøy.

PowerWay 15W-40

ACEA E2, API CF-4/SH/SG.

GODKJENNINGER: MB-Approval 228.1, MAN 271.



For veien videre

STATOIL

ETTERTRAKTEDE LÆRLINGPLASSER





Trives på Svalbard (f.v.) Tidl. lærling Aleksander Kiil, OKABs Kristin Martinsen, tidl. lærling Linda Vassdal, lærling Kent Skjeltorp, «praktikant» Guro Fastvold, lærling Jonas Moen, formann Martin Sandnes og faglig leder Jostein Ruud.

Landets aller nordligste lærlingplasser er også blant de mest attraktive. LNS Spitsbergen AS kan velge og vrake blant ungdom som ønsker å bli utplassert på Svalbard.

Tekst og foto

| RUNAR F: DALER

– Det er til enhver tid en del søkere hit, men vi har bare behov for to-tre lærlinger. Vi velger ut dem vi tror vil egne seg best her oppe, basert på samtaler og intervjuer, sier Jostein Ruud, assisterende anleggsleder og faglig leder for lærlinger i LNS Spitsbergen (LNSS). Han er selv fra Flatanger i Trøndelag og har jobbet på Svalbard i 14 år.

– Jeg kom opp hit fordi jeg fikk jobb for Store Norske i Svea-gruva. Jeg jobbet der i syv måneder før begynte i LNSS. Dette er et flott sted å bo, og samfunnet i Longyearbyen har jo egentlig alt. Så jeg skjønner jo at elevene ønsker seg hit, sier han.

Beste fagprove siden 1995

At det er rift om de få lærlingplassene på Svalbard, kan opplæringskonsulent i OKAB Region Nord, Kristin Martinsen, bekrefte.

– Det er mange som ønsker seg til Svalbard; langt flere enn det er plasser til. Det er nok ikke alle som passer til å bo her oppe. De fleste som ønsker seg hit har et eller annet forhold til øygruppen fra før av og vet nok litt av hva de eventuelt går til. Lærlingene som får praksisplass på Svalbard er gjerne blant de dyktigste elevene, sier hun.



Full fres Guro Fastvold brøyter snø med i hjullaster.



Fullt fokus Aleksander Kiil laster på motvekt på en 220-tonners mobilkran.

– Linda Vassdal (24), for eksempel, som var ferdig lærling i juni i fjor og tok fagprøven i august. Hun endte opp med å få den beste karakteren som har blitt gitt en lærling siden 1995 – bestått meget godt – og er nå fast ansatt i LNSS, sier Martinsen. Fagprøven gikk ut på å stikke ut og planere en tomt, og til slutt grave en grøft.

– Det er jo det her som er hjemme, sier Vassdal fornøyd. Hun er født på Hemnes sør for Mo i Rana, men tilbragte mesteparten av barndommen på Svalbard.

– Pappa jobber i Svea-gruva her oppe, og jeg bodde her fra jeg var liten til jeg var åtte år. Senere hadde jeg sommerjobb i LNSS i tre år, jeg var utplassert her da jeg gikk på skole, og det var hit jeg ville som lærling. Det beste med å jobbe her er variasjonen. Og så er jeg veldig glad i å kjøre mobilkran, noe jeg får gjøre mye av her. Jeg er dessuten et friluftsmenneske, og liker å gå på tur både med og uten ski, og å kjøre snøscooter og hundespann.

Ingen dager like

Maskinførerlærling Kent Skjeltorp (20) fra Orkanger har hatt praksis hos LNSS siden august i fjor. Det første året som lærling tok han hos et firma i Trondheim, men det gikk konkurs og han søkte seg da til Svalbard.



Konsentrert Kent Skjeltorp på et kaiprojekt utenfor Longyearbyen.

– Vi må bruke våre folk til absolutt alt. Lærlingene får gjerne kjøre både vals, doser, gravemaskin, og etter hvert lastebil, betongbil og tankbil. Kent har blant annet vært med på satellittantennemontasje på Platåfjellet her oppe. Det er ikke så mange maskinførere som får oppleve slike ting. Når det er så mange forskjellige oppgaver å holde på med skal det mye til å bli lei, sier Jostein Ruud.

– Jeg får vært med på veldig mye forskjellig og kjørt mange forskjellige typer maskiner, og det er selvfølgelig gøy. Det jeg liker aller best med å være her, er miljøet og samholdet i bedriften. Og det at ingen dager er like, sier Skjeltorp, som skal ta fagprøven til høsten.

– Og vi ønsker å beholde ham etterpå, skyter Jostein Ruud inn.

På jobb i Antarktis

Jonas Moen (19) fra Steinkjer er den andre maskinførerlærlingen hos LNSS. Også han hadde kjennskap til øygruppen fra før.

– Faren min jobber i LNSS, og jeg hadde vært på besøk her oppe flere ganger tidligere. Det er spennende å jobbe her, og jeg får vært innom alle prosjektene LNSS har her til enhver tid. Jobben her er mye mer allsidig enn en tilsvarende jobb på fastlandet ville vært, sier han bestemt.

Nettopp allsidigheten kan maskinfører og tidligere lærling i LNSS, Aleksander Kiil (22), skrive under på.

– Jeg har nettopp vært tre måneder på Troll-stasjonen i Antarktis, der jeg var med å bygge satellittantennene. Her får man prøvd alt mulig og man er rundt på alle prosjekter, sier Kiil, som opprinnelig er fra Bardufoss. Hva som er favorittmaskinen?

– Uten tvil hjulgraver; det er det som er maskin, sier han med overbevisning, og utdyper.

Fortsetter neste side



Har alt Jostein Ruud synes Longyearbyen er et flott sted å bo, og han forstår godt at elevene vil dit.

– En hjulgraver er mer mobil, mer utfordrende og rett og slett morsommere å kjøre enn andre maskiner.

Fra allmennfag til veihoovel

Guro Fastvold (21) fra Stjørdal er også i lære hos LNSS, men ikke lærling i tradisjonell forstand.

– Hun har en praksisplass her og vi legger til rette slik at hun skal kunne ta fagbrev, sier Jostein Ruud.

– Pappa er formann i LNSS, og jeg flytta hit i 1998, da jeg var seks år gammel. Siden har jeg bodd her oppe, med unntak av to år i Trøndelag, da jeg gikk andre og tredje klasse på videregående, forteller Fastvold, som først valgte å gå allmennfaglig studieretning, men som har bestemt seg for å bli maskinfører.

– Etter første året på videregående her oppe var jeg egentlig drittlei, så jeg dro ned til Stjørdal. Men begge årene jeg gikk på skole der nede hadde jeg sommerjobb her. Da jeg var ferdig på skolen tok jeg et friår, men jeg ble værende her etter sommerjobben og fikk også kjæreste her, forteller hun.

– Jeg har nå fått godkjent nesten to års praksis. Som ufaglært trenger man fem års praksis for å kunne ta fagbrev, så nå må jeg gå tre år til som «praktikant», forteller hun, og røper også sitt store mål.

– Jeg har fryktelig lyst til å kjøre veihoovel. Jeg vil bruke mye tid på det og bli skikkelig flink.

HØSTKAMPANJE

Vinterens smidigste og mest effektive snørydder?

Giant V452T HD

- Tett hytte med varmeapparat og radio
- Hjul 31x15,5-15 X-track TR-06
- Ekstra motvekt 125 Kg
- Hengerfeste, kombi
- Håndgass
- Rotorlampe
- Trafikk belysningssett
- 4-de funksjon mekanisk
- Holdfunksjon for 4de funksjon
- Hånd inch
- Stor pumpe, 60L
- Motorvarmer
- Tokvam F150H snøfreser

- Vi har maskiner på lager for rask levering.

- Konkurransedyktige priser!!

Kontakt oss for tilbud eller prøvekjøring.

Telefon: 62 33 06 60 www.hymax.no

Leverandør til bygg- anlegg- utleiebransjen av kvalitetsprodukter produsert i Europa og USA

LUMAPHORE OMRÅDEBELYSNING

52000 LUMEN
MED KUN
640 WATT



2400 KVM OPPLYST AREAL

SISTE SALG:

MESTA - AF Decom
Johs. Syltern - DMU
Kaare Mortensen
Nøtterøy Golfbane
Terje Ur - Inge Hjelle
Liertoppen Shopping
Høydeteknikk
Expert Utleie
Utleieexperten

HØYTRYKKS VASKERE for

"MØKKAJOBBER"

produsert i England



LED ARBEIDSLYS

for
service
utrykning
beredskap
bygg/anlegg

RITELITE
made in
England

4200 lumen



STEPHILL
made in England

SUPER-LYDDEMPETE DIESEL
STRØMAGGREGAT MED
230V → 400V "SPENNINGSVELGER"



SKRÅSTØTTER "Push Pull"



FERMAR
DEKKESTØTTER



The most powerful
Boosters in the world
certified by NATO

Kvalitet
produsert i
Belgia



LITTLE BEAVER



KWIK TRENCH
KABELFRES

JORDBØR

BARRETO HELHYDRAULISKE KJEDEGRAVERE



LAST NED KATALOG MED PRISER PÅ www.limaco.no

tlf 330 50160
Bentsrudveien 2
3083 Holmestrand



post©limaco.no
www.limaco.no
man-fre 0700-1630

MASKIN

Ahsco på Vinstra har laget sin egen maskin til spyling av stikkrenner, samt rengjøring av tunneller og skinnene langs jernbanen.

DUMPER BLE SK SPYLEMASKIN

A large blue AHSCO dumper truck is positioned on a railway track. The truck is viewed from the side, showing its large front wheel and the AHSCO logo on the side. A person is visible in the driver's cab. The track extends into the distance, flanked by greenery and a signal post on the right. The sky is overcast.

SPYLER: En Hydrema 912 dumper, bygget om for rengjøring langs jernbanen. I fronten blir det montert utstyr for spyling av tunneller.

INNEGÅENDE



TANK: Dumperkassen er erstattet av vanntank, høytrykkspumpe og vannslanger. Henning Rognli med slangen (t.v.) og Geir Havn (t.h.) gjør klar for spyling av en stikkrenne.

Tekst og foto

HARALD VINGELSGAARD

VINSTRA: Det er en snev av Petter Smart over ideen til daglig leder Arne Helge Stø i Ahsco. Han var på utkikk etter en maskin som kunne brukes til å spyle stikkrenner langs skinnene for Jernbaneverket, men ingen solgte slike maskiner. Derfor fant han opp en slik maskin selv. – Vi tok en Hydrema 912 dumper og bygde den om til skinnegående spylemaskin, forteller han.



FULLT TRYKK: Geir Havn holder slangen, sammen med Henning Rognli. Bak står sikkerhetsvakt Reidar Hagelien, som også er ansatt hos Ahsco.

Et dansk verksted gjorde jobben i tett samarbeid med Ahsco. Fra ide til ferdig maskin tok det halvannet år.

Elegant

Den spesielle doningen er blitt flott å se på, nylakkert og strøken med logoen til firmaet plassert både foran, bak og på sidene, i svart og hvitt. Den ser ut som en dumper foran. Bak hytta er det bygd på en 6 500 liters vanntank og en høytrykkspumpe som gir 170 bar trykk. Pumpa mater en vannslange som er en tomme tykk. Forskjellige dyser kobles



Keep it cool...



Kun én kjølevæske til hele parken

Maskinprodusenter krever at kjølevæsken skal være iht. kvalitetsstandarden ASTM D-6210.

Fleetguard ES Compleat

- Blandbar med andre kjølevæsker
- Longlife kjølevæske
- Holder kvalitetskravene
- 5, 20, 208 og 1000 liter

Høstkampanje sept - nov

Finn din forhandler på lekang.com eller ring oss i dag!

Lekang
Maskin AS

1550 Hølen telefon 64 98 20 00 kundeservice@lekang.com

lekang.com



EIEREN: Arne Helge Stø på hovedkontoret til Ahsco på Vinstra. Her har han brukt mye tid på å utvikle den skinnegående spylemaskinen, sammen med et dansk mekanisk verksted.

til slangen for å gi best mulig effekt.

De første ukene i sommer ble maskinen brukt til å spyle stikkrenner på Fåvang og Vinstra i Gudbrandsdalen.

– Det finnes flere tusen stikkrenner på Dovrebanen, fastslår Stø. Og de aller fleste av disse stikkrennene er plassert på steder hvor man kun kommer fram med skinnegående kjøretøy.

Avtale

Ahsco har en rammeavtale med Jernbaneverket for å drive vedlikehold og reparasjoner ved sporet på strekningen mellom Ringebu og Brumunddal. Det var i den forbindelse Ahsco fikk behov for effektivt utstyr til å spyle stikkrenner.

– Vi ser for oss at maskinen kan brukes i hele landet. Om vinteren, når det er for kaldt til slikt arbeid i Gudbrandsdalen, kan vi frakte den med oss til Bergensbanen eller Sørlandsbanen.

Vi ble med Ahscos karer på en spyletur langs skinnene:

Vi befinner oss på Fåvang stasjon i Gudbrandsdalen, en dal med bratte fjellsider hvor vannet stuper nedover og gir oversvømmelser, gang etter gang. Jernbanen ble ødelagt på flere hundre steder på Dovrebanen under flommen i vår. Stikkrennene greide ikke ta unna vannet. Mange av dem var tette. Vannet gravde seg i stedet rett gjennom fundamentet til jernbanen og lagde så store sår i skinnegangen at togene måtte innstilles i flere uker.

Den nye maskinen til Ahsco kommer kjørende fra bilveien. «Klyver opp» på spor 1, slipper ned skinnjulene og gjør klar for avgang. Maskinfører Henning Rognli styrer den skinnegående doningen og ved siden av ham sitter Geir Havn som har lang erfaring med spyling. I sakte fart kjører Hydremaen langs skinnene. Etter noen minutter stopper vi ved ei stikkrenne. Rognli går ut og åpner bakluka. Innenfor luka tar han tak i slangene som han trekker ut mens Geir Havn starter høytrykkspumpa. De kobler en dyse til slangen og går ned skråningen og kaster slangen med dysa inn i stikkrenna som er halvfull av stein. Rognli trykker på en knapp på fjernstyringen. Noen sekunder senere



DYSER: Her er tre av de sju forskjellige dysene som kobles til vannslangen, avhengig av hvordan grøftene er før spyling.

spyles stikkrenna med et voldsomt trykk og ut fyker steinene sammen med vannet. Etter en stund tar de en pause for å skrape vekk all steinen som blir liggende ved utløpet til stikkrenna. Slik fortsetter de gang etter gang. Snart er stikkrenna ren.

– Denne maskina er helt rå, utbryter Rognli. Kollega Havn er helt enig.

Moro

Rognli og Havn synes det er moro å arbeide med den nye maskina.

– Jeg var veldig spent på hvordan maskina ville oppføre seg. Jeg ble positivt overrasket, sier Rognli.

Han har for øvrig tatt sikkerhetskurs for å kjøre doningen på skinnene. Sikkerheten er svært viktig når man jobber langs jernbanen. Hver gang de er ute på jobb langs skinnene, er det med en sikkerhetsvakt som passer på at alt foregår trygt.

Havn arbeidet tidligere for et annet firma med spyling av alle slags rør, ikke langs jernbanen, men andre steder hvor han kom fram med spylebilen.

Rognli og Havn er med andre ord et arbeidslag som utfyller hverandre, i og med at den ene er erfaren maskinfører og den andre har lang erfaring med spyling.

– Vi stortrives med jobbing langs jernbanen, sier de.

Når jobben er gjort snurrer de inn igjen slangen, legger dysa på plass, lukker luka bak, slår av høytrykkspumpa og tar plass i førerhuset. Så kjører de tilbake på skinnene til Fåvang stasjon. Ved stasjonen stopper Rognli på spor 1 igjen. Deretter fyller de vann i tanken og kjører ut på skinnene igjen for å spyle neste stikkrenne. Når flommen kommer neste gang, skal vannet renne inn i stikkrennene langs jernbanen i stedet for å ødelegge fundamentet under svillene og skinnene. Og togene skal kunne kjøre på Dovrebanen, helst hver dag, godt hjulpet Ahscos egenutviklede verktøy.

PÅ NETT: Se video av maskinen i jobb på jernbanen.
www.youtube.no/anleggsmaskinen

HYBRID: Norges første hybridgraver. Gultvedt AS sin Komatsu HB 215 har godt og vel rundet 2000 timer.

Første erfaringer med hybrid

MER ENN 30 PROSENT FORBRUKSKUTT

Tekst og foto

JØRN SØDERHOLM

ÅS / OSLO / BERLEVÅG:
Morten Gultvedt var tidlig ute.
Han kjøpte den aller første hy-

bridgravemaskinen på norsk jord.
Nærmere bestemt beltegraveren
Komatsu HB 215 LC .
Gultvedt AS tok maskinen i bruk
i mai 2012, og hadde til begyn-
nelsen av september kjørt den nær

2 000 timer.

– Jeg kjenner Hesselberg godt fra
før, som en seriøs og ordentlig
leverandør. Som første kunde på
en ny type maskin var både jeg og
Hesselberg veldig spente. Men det

har fungert over all forventning.
Bortsett fra noe småtterier har det
ikke vært noen problemer med
drift og vedlikehold, sier Morten
Gultvedt til Anleggsmaskinen.
2 000 driftstimer har gitt god



De har vært tidlig ute med å ta i bruk hybrid-gravemaskiner. To med Komatsu, én med en flunkende ny Cat. Vi har spurt dem hvilke erfaringer har de gjort. Betydelig redusert forbruk og et visst tilvenningsbehov for førerne går igjen.

anledning til å måle forbruk på maskinen. Det har Gultvedt gjort, uten å bli skuffet.

– Den bruker 30 prosent mindre diesel. Her har vi sammenlignet med en tilsvarende størrelse mas-

kin fra en annen leverandør, som går i samme type jobb, forteller han.

Dyrere

Innkjøpsprisen på hybrid-maski-

nen var rundt 20 prosent høyere enn tilsvarende konvensjonell maskin. Det tar enda en stund før den kostnadsdifferansen er utlignet.

– Jeg regner med tre år til før den

er hentet inn, sier han.

– Hvorfor valgte du å være så tidlig ute med ny og uoversiktlig teknologi?

– Maskinen tar vare på og lagrer bremsekraftene fra sving. Det er



EIER: Morten Gultvedt er godt fornøyd med at maskinen bruker 30 prosent mindre diesel enn en sammenlignbar maskin i sammenlignbar jobb.

framtida, og veien det må gå for å få maskiner med bedre drivstofføkonomi. Vi har fått bedre motorer og hydraulikksystemer som sparer drivstoff. Hybridløsninger er neste steg, legger han til.

Han kjøper gjerne en hybridmaskin igjen. I år har han investert i en ny Komatsu, men denne gang en konvensjonell PC210 beltegraver. Som mange andre entreprenører vil Gultvedt ikke legge alle eggene i samme kurv. – Jeg vil ikke satse bare på hybridmaskiner eller kun ett merke. Det er greit å ha minst to merker, for å skjerpe konkurransen.

For maskinførerne har det ikke vært noen større omstillinger, bortsett fra å venne seg til at den lille, firesylindrede motoren ”jager” opp og ned i turtall uten påvirkning fra føreren.

Det med motorlyden er også den største ”utfordringen” entreprenør Tommy S. Elnæs fra Hakadal har opplevd med sin HB 215, etter et snaut års drift.

Ansikt

– Den er som en tradisjonell maskin, bare rimeligere i drift. I min drift bruker den 30-35 prosent mindre drivstoff enn en konvensjonell maskin. Den er også et



EIER: Sten Antonsen fikk overlevert sin første – av to Cat 336E i juni.

viktig ansikt utad for bedriften. Jeg jobber mye for Bymiljøetaten i Oslo. De liker sanne ting, sier Elnæs.

– Har du opplevd å få konkrete jobber på grunn av den?

– De hadde et sterkt ønske om at den maskinen kom inn i rehabiliteringen av Bogstadveien (midt i Oslo sentrum, red anm). Det var de veldig happy for. På den jobben var hybridmaskinen utslagsgivende, sier han.

Kostnadene ved å være tidlig ute med hybrid er han ikke det minste bekymret for.

– Tilbudet var i utgangspunktet på 300 000 mer enn en 210. Men

det fikk vi halvert før kjøpet.

Driftsmessig er det ingen ekstra kostnader ved hybridmaskinen. Da er det heller mindre. Servicekostnadene er de samme, men dieselkostnaden mye mindre, sier Elnæs. Han regner med å hente inn den ekstra kostnaden på i underkant av to år. Deretter blir lavere forbruk ren pluss.

– Har det vært noen utfordringer med hybridmaskinen?

– Nja. Man må venne seg til at motorduren blir borte. Du tror at motoren har daua, men så er det full drift likevel, humrer han.

Brukt

Hesselberg har levert 12 HB215

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



TILVENNING: Maskinførerne må venne seg til at motoren jager opp og ned i turtall.

FØRER: Det har vært "en viss interesse" blant SA Anleggs maskinførere om å kjøre den nye hybrid. (Foto: SA Anlegg AS)

hybridgravere. I tillegg har importøren tre maskiner som demo- og lagermaskiner.

Det er ett viktig moment ved maskinøkonomien som stadig er uavklart: Annenhåndsverdien og markedets interesse for å overta en brukt hybrid-maskin. Her er både Morten Gultvedt, andre eiere samt Hesselberg og Pon Equipment som leverandører.

Sten Antonsen og SA Anlegg AS i Fauske var først ute med å kjøpe Caterpillars nye hybridmaskin 336 E, da den ble lansert sist vinter.

Fauske-entreprenøren kjøpte like godt to stykker av samme

maskintype, og fikk maskinene "overlevert" med brask og bram under en seremoni på Cat-standen på Bauma i vår.

Juni

Den faktiske leveringen fant sted i juni. Da fikk den ene av de to hybridmaskinene kun en svipptur innom Fauske, før den ble sendt til Finnmarkskysten. Her går den i jobb for Veidekke, på et vindmølleprosjekt på Raggovidda utenfor Berlevåg.

Hele 500 timer hadde den fått på telleren da vi snakket med Antonsen i begynnelsen av september. Med 14-14-ordning og 10-timers

skift på anlegget blir det god utnyttelse av utstyret.

Også Antonsen registrerer at hybridmaskinen er sjeldnere ved dieselpumpa enn konvensjonelle gravere.

– Maskinene er oppkoblet gjennom Visionlink, så vi har gode tall på gjennomsnittsforkullet. Det virker veldig lovende, sier Antonsen.

Han mener det er for tidlig å gå ut med konkrete tall, blant annet fordi han mangler sammenligningsgrunnlag fra andre maskiner i Cat E-serie.

Operativt har hybridmaskinen krevd noe mer tilvenning enn

konvensjonelle maskiner.

– For en uvant kan det fort virke som maskinen er "sein", fordi den kjører på lavt turtall. Den er mer konsis og raskere på spaker og kontroller enn andre maskiner, og trenger mindre bevegelse. En uvant fører trenger gjerne inntil 14 dager på å bli vant til den, sier Antonsen.

– Har det vært stor pågang fra gutta for å kjøre den nye maskinen?

– Nja. Her i firmaet har vi for vane å kjøre den maskinen man blir bedt om. Men det har vært en viss interesse, humrer Sten Antonsen.

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

**RL-SV2S TOFALLSLASER + LS-B10 MASKINMOTTAKER****LONG
RANGE****SUPERTILBUD!****PASS PÅ
OKTOBER
TILBUD!**

Veiledende pris kr 27.700,- eks.mva.

**Pakkepris på RL-SV2S tofallslaser + LS-B10 maskinmottaker
og aluminium sveivestativ!**

RL-SV2S

- Tofall +/- 15%
- Nøyaktighet: 1,2mm på 30 meter
- Rotasjonshastighet: 300 og 600 RPM
- Rekkevidde: 800 meter i diameter
- Opptil 120 timer driftstid med alkaliske batterier
- Robust og vanntett konstruksjon (IP66)
- Maskinkontroll kompatibel
- 5 års garanti!
- Selvnivellerende
- Leveres i koffert med LS-B10 maskinmottaker
- + Fjernkontroll
- + Oppladbart batteri og lader (opptil 65 timers driftstid)

**LS-B10**

- Mottakerområde: 120mm
- Mottaksvinkel: 270°
- 4 valgfrie nøyaktighetsgrader
- Kraftig lys og lydsignal
- Driftstemperatur: -20°C til +50°C
- Vanntett (IP66)
- Driftstid: 100 timer (+20°C)
- Bruker 3 stk AA batterier
- Kraftig magnetfeste
- Ytre mål: 110x36x176mm
- Vekt: 580g (inkl. batterier)
- Kan også brukes som håndmottaker med holder



Tilbudet gjelder ut oktober 2013.



TOPCON LASERE

Topcon TP-L4B

Tøff og robust rørlagingslaser fra Topcon med 5 års garanti! Nøyaktighet 2,4mm/50m. Fall fra -15% til +40%. Gasfylt helstøpt hus i aluminium. Leveres med målskive, fjernkontroll, oppladbare batterier og lader.



Topcon RL-200 2S

Helautomatisk tofallslaser fra Topcon med 5 års garanti! Nøyaktighet 1,7mm/50m. Rekkevidde 1100m i diameter. Vanntett konstruksjon (IP66). Fall fra -5% til +25% i Y-aksen og -10% til +10% i X-aksen. Leveres i solid koffert med fjernkontroll, mottaker, brakett, oppladbare batterier og lader.



Topcon RL-H4C

Helautomatisk planlaser fra Topcon. Nøyaktighet 1,2mm/30m. Rekkevidde 800m i diameter. Vanntett konstruksjon (IP66). Leveres i solid koffert med mottaker, brakett, oppladbare batterier og lader.



Topcon RL-H3D Taurus

Helautomatisk planlaser fra Topcon. Nøyaktighet 2mm/20m. Rekkevidde 300m i diameter. Vanntett konstruksjon (IP56). Leveres i solid koffert med mottaker og brakett. NB! ut oktober 2013 leverer vi denne med stang og stativ uten tillegg i prisen.



Lasermottaker med mm-visning

Smart lasermottaker med mm-visning. Vanntett (IP67), lyd og lyssignal, mottakerområde 12,7cm, 5 nøyaktighetsgrader, display på begge sider, bruker 2 stk AA batterier. Leveres med brakett.



TOPCON MASKINMOTTAKERE

Topcon LS-B100

Avansert teknologi, gunstig pris. Lasermottaker for doser, vegghovel og gravemaskin med 5 års garanti. Alle LS-B100 / LS-B110 mottakere er utstyrt med festebrakett, 360° mottaksområde, justerbar "on-grade" montering og er vann- og støvtett. Flerfarget LED display med kraftig lys.



Topcon LS-B110

Er lik LS-B100 men har i tillegg vertikal-indikator og mottakshøyde på hele 250 mm.



Topcon LS-B110W

Er lik LS-B110 men har i tillegg mulighet for tilkobling av fjerndisplay (RD-100W) for trådløs overføring av måleresultat.



Magnetfeste

Kraftig magnetfeste for LS-B100 / LS-B110 serien. Rørlengde 86cm.



Topcon LS-B10

Mottaker som kan brukes både som maskinmottaker og håndmottaker. Kraftig magnetfeste, mottakerområde 12cm/270°, 4 nøyaktighetsgrader, bruker 3 stk AA batterier.



STOR, LITEN MULTILASTER



SKRYT: Kramer Allrad 480 er en kompaktlaster som får mye skryt. Her er den i aksjon på anleggstreffet i Moss nylig. (Foto: Jørn Söderholm)



Det er ikke ofte vi får teste en maskin med så lite å utsette på. Dette er en fire-tonner som kjennes som en sekstonner i styrke, komfort og smidighet. Og den kan registreres som traktor.



INSTRUMENTER: Med skikkelige visere. Det liker vi.

Karakterboka

Hytte	
Sikt	5
Plass	5
Ergonomi	4,5
Instrumentering	4,5
Inneklima	4,5
Hydraulikk	
Følsomhet	4
Fart	4
Styrke	4
Motor/drivlinje	
Transporthastighet	5
Service	
Daglig tilsyn	4
Atkomst ved service	4

TEKNISKE DATA:

Kramer Allrad 480

Driftsvekt:	4 900 kg
Motor:	Deutz 4-syl vannkjølt
Effekt:	45 kW/61 hk
	2300 o/min
Kraftoverføring:	Progressiv hydrostatisk
Hastighet:	0-40 km/t
Skuffevolum:	0,85-1,3 kbm
Tipplast:	Skuff 3 500 kg, gafler 2 750 kg.
Løftekraft:	43,8 kN
Brytekraft:	40,7 kN
Lydnivå hytte:	76 dB
Ekstern lydnivå:	98,2 dB

Standard utstyr

- Firehjulsstyring.
- Innsteg begge sider.
- Multifunksjonsspak.
- Stillbart ratt.

- Automatisk diff-brems foran.
- 40 km/t Ecospeed girboks.
- Tilhengerfeste.
- Pallegafler
- 850 l grusskuff

Grunnpris: Kr 449 000,- (eks mva).

Mer informasjon: H&H Maskin AS. www.hh-maskin.no.



- + Sikt
- + Plass i hytte
- + Hengende pedaler
- + Smidighet
- + Hengerfestet



- Plassering av tenningslås
- Motorluke
- Korte framskjermer
- Mangler speil inne



LØFT: Pallegafler er standardutstyr, sammen med en 850 l grusskuff.



HENGERFESTE: To forskjellige hengerester til ulik bruk, i et smart festesystem.



STYRING: Maskinen har styring på alle fire hjul, ikke midjestyling. Det har sine fordeler, men krever også sine hensyn.

Maskintester

| ROOBERT NYLUND

Foto

| LARS-OLOF TANDBERG

Til å være en hjulstyrt maskin er denne utrolig smidig, takket være firehjulsstyring. Fravær av midje gjør at den kan ta mer last og blir mer stabil. Ulempen med at den ikke er midjestyrt, er at man må være veldig nøye når man kopler redskap.

Den pendlende bakakselen gjør at maskinen lett tar seg fram i ujevnt terreng. Den er rask, sterk og sikten er strålende. Den er også rask og stødig å kjøre under transport. I Norge leveres den som standard med en Ecospeed girkasse, som gir maskinen en toppfart på 40 km/t. Lastearmsfjæringen kan velges manuelt, eller den kan automatisk koples inn ved en viss fart. Innkoblet gir den en behagelig fremferd også på ujevnt underlag.

Hytte

Den store hytten med generøse glassflater rundt om imponerer. Den har fantastisk utsikt, og et innsteg som er blant de beste jeg har sett på en maskin i denne klassen. Innsteg og dør er like store på høyre siden av hytta. Med en spak kan høyre styrekonsoll enkelt felles opp. Da blir det like lett å komme seg ut på høyre som på venstre siden. Det er en god sikkerhetsdetalj man sjelden ser på denne type maskiner.

Rattet er justerbart, også i høyderetning. Det er det ikke mange produsenter som tilbyr. De to pedalene ligger ikke an mot gulvet. Det er en detalj som gjør maskinen lettere å holde ren innvendig. Instrumentpanelet er i plast, og har runde målere med visere. Det gir eksakte opplysninger om temperatur, turtall og diverse annet. Det er bedre enn ugraderte indikatorer. Knappene er samlet på en logisk måte. Fargemerket er de også: Rødt for advarsler, blått for transport og styring, grønt for hydraulikkfunksjoner og grått for belysning, varme, aircondition og diverse annet.

Sidespeilene er store og gode, men jeg savner et innvendig speil for

sikt bak maskinen. Minus blir det også for tenningslåsen, som sitter vanskelig tilgjengelig under høyre armlene.

Hydraulikk

Maskinen er rask og sterk, og drar godt på inn i massehaugen. Alle funksjoner er lettkjørt. Et ønske er at man kunne løfte aggregatet og tilte skuffen samtidig, men som det er nå går aggregatet saktere når skuffen tiltes.

Retningsendring og redskapslås sitter i styrespaken. Det er bra. Jeg skulle også ønske at valget mellom høy og lav fart også lå på en knapp i spaken.

Motor og drivlinje

Med et lett trykk på bremsepedalen fungerer den som en inchpedal.

Turtallet økes uten at maskinen øker farta, og man får mer kraft til aggregat og skuff. Maksfarten er 40 km/t med gir-kassen som leveres på norske maskiner. Det kjennes bra og stabilt også på ujevnt underlag.

Service

Det meste som har med daglig tilsyn er lett tilgjengelig. Eneste minuset her er inspeksjonsvinduet for hydraulikkoljenivå som sitter tildekket og er vanskelig å se. Tilgangen er god også for service.

Motorluken er lett å åpne, men litt vanskelig å nå for å stenge. En løkke av bånd eller tau hadde hjulpet godt. Luken holdes oppe av en gassdemper. Med fare for å bli masete: Hvorfor bruker ingen produsenter sikkerhetsstag lenger? En gassdemper kan feile, og da er det ingenting som holder motorluka. Trengs det en skikkelig ulykke før noen gjør noe med dette? Det gjelder ikke bare Kramer, men de fleste produsenter. Til slutt tar vi med noe som er riktig bra, og som bør oppmuntres: Dobbel hengerfeste. Ett vanlig, tradisjonelt hengerfeste med 55 mm kule som klarer 250 kilo og et automatstengende hengerfeste som klarer 500 kilo. Begge sitter i et holdersystem der de kan bytte plass med hverandre og flyttes opp og ned i flere stillinger. Smart.

Hengerfeste er standardutstyr på norske maskiner. Det gjør at maskinen kan registreres som traktor, og brukes også av folk som ikke har maskinførerbevis. Med hengerfeste kan man også få med seg en tilhenger med en liten graver på.

GRÜNDERÅND OG FART I SØR

Han har knapt fullført niende klasse og begynte som snekker i farens firma da han var 16. I dag driver han eget maskinentreprenørselskap, omsetter for 20 millioner kroner og har 18 ansatte – tre flere enn faren.





Tekst og foto

RUNAR F. DALER

I Anleggsmaskinen nr. 6 i år, hadde vi en reportasje om en av Norges nordligste maskinentreprenører. Hva passer vel da bedre enn å intervju en fra lengst sør denne gangen?

Arnt Gustav Olsen (36) er født og oppvokst i Mandal. Interessen for maskiner og motorer overskygget ganske rakt interessen for skolearbeid.

– Jeg hadde rett og slett ingen interesse for noe som hadde med skolegang å gjøre, og jeg har ingen skolegang utover niende klasse. Jeg fikk til og med fritak for et par fag, som de andre elevene viste seg å komme opp til eksamen i niende, forteller Arnt Gustav Olsen.

– Så mens de andre tok eksamen på forsommeren, hadde jeg allerede begynt å jobbe. Dette var i 1992, og jeg fikk mast meg

til å begynne som snekker hos faren min, som driver selskapet Gustav Olsen AS.

Fra hammer til gravemaskin. Det viste seg imidlertid at verken snekkeryrket eller farens firma var noe blivende sted for den skoletrøtte, men like fullt talentfulle unge sørlendingen. – Snekringa ble etter hvert ganske kjedelig. Interessen for gravemaskiner og anleggsarbeid, ble derimot stadig sterkere. Jeg har jo alltid hatt interesse for motorer og alt som durer, og da det dukket opp en mulighet for å kjøre gravemaskin, var jeg ikke vanskelig å be. Dessuten syntes jeg ikke det far-sønn-opplegget fungerte noe særlig i jobbsammenheng, sier han. Det var en kamerat av Olsen, som drev for seg selv, som lurte på om han ville hjelpe til med snøbrøyting. Han lot seg ikke be to ganger.

– Jeg begynte å brøyte litt for

kameraten min, Einar Pedersen, som hadde både hjullaster og gravemaskin. Etter hvert fikk jeg også være med og grave, og så var jeg i gang. I 1997 kjøpte jeg min første maskin – en 8-tonns gravemaskin Kobelco SK60 – og så leide han meg inn. Deretter ble jeg innleid flere steder og tok også på meg noen jobber selv, forteller han. Olsens nye karriere så relativt lys ut.

Ansvarsrett

Allerede året etter, i 1998, dukket det imidlertid opp uforutsette problemer for Olsen. I form av en ny lovregulering.

– Plutselig måtte man ha noe som het ansvarsrett for å kunne ta på seg jobber som graving av enkle tomter og veier. Og med verken skole eller fagbrev ble det litt vanskelig, forteller han. – Jeg skjønnte at jeg trengte mer kompetanse, og valgte i 1999 å begynne i TT-Anlegg. De over-



tok maskinen min og jeg begynte som maskinfører for dem. Tre år senere kunne jeg endelig ta fagbrev, og det tok jeg med karakteren meget godt bestått, sier han fornøyd, vel vitende om at det er den beste karakteren som er mulig å oppnå.

Ny satsing

Olsen tok også mellomlederskole gjennom MEF, og han hadde jobbet seg opp til å bli formann på et byggefelt, før han valgte å avslutte arbeidsforholdet hos TT Anlegg i 2004.

– Etter at jeg slutta i TT Anlegg, begynte jeg å jobbe hos faren min igjen, som nå hadde begynt med betong, som jeg syntes var litt spennende. Jeg var forsiklingsnekker hos ham et knapt år, før jeg igjen prøvde lykken og gikk til innkjøp av både gravemaskin og lastebil, sier han. – Året etter gikk jeg sammen med en kompis, Tor Inge Bjørnstad, og dannet firmaet Transport og Anlegg AS. Samtidig kjøpte vi to nye varebiler og én ny 8-tonns graver. Tor Inge har teknisk fagskole, som betyr at vi kunne ta på oss større og mer krevende jobber enn jeg kunne gjort alene. Det første halve året jobba vi utrolig mye, og vi tok på oss mange tomteutgravingsprosjekter. Og siden har det egentlig bare balla på seg, sier han, og passer på å få med

at med 18 ansatte har firmaet hans etter nyttår i år blitt større enn farens, med 15 ansatte. Da gjenstår det bare å «ta ham» på omsetning.

– Vi hadde en omsetning på 20,5 millioner kroner i fjor, mens han hadde 24 millioner. Men jeg satsar på å ta ham i år! slår Olsen fast med et smil.

Gode tider

I tillegg til å være dyktige og arbeidsvillige, var nok de ambisiøse gründerne også ganske heldige med tidspunktet for satsingen.

– Det var mer enn nok jobber fra første stund, og markedet var svært godt. I 2007 hadde vi konstant mye å gjøre og måtte ansette en lastebilsjåfør og to maskinførere. De gode tidene fortsatte inn i 2008, før det slakket av i 2009 i forbindelse med finanskrisen, forteller Olsen. – Høsten 2009 var det litt stille, og vi lurte litt på hva vi skulle gjøre. Vi sendte ut noen permitteringsvarsler, men ingen ble permittert. I januar fikk vi grunnarbeidene på kulturhuset her i Mandal, Buen, og det markerte starten på en ny opptur, som varer fremdeles, sier han.

Privatmarkedet

Transport og Anlegg er i dag Mandals nest største maskinentreprenør (etter TT Anlegg), og

firmaet tar på seg det meste av tradisjonelle gravejobber, som for eksempel i forbindelse med boligfelt, hyttefelt, industritomter, opparbeidelse av plener, steinmurer osv. I tillegg tar de noen transportoppdrag, som firmanavnet tilsier. Det har vært litt stillstand i anleggsmarkedet i agderfylkene den siste tiden, men Transport og Anlegg er relativt uberørt av slike svingninger. Selv en lang og kald vinter ga ikke noe særlig negativt utslag på omsetningen. – Vi merker jo at prisene er litt lavere her nå som markedet har vært dårlig en periode. Men vi klarer oss bra likevel, forsikrer Olsen.

– Vi er ikke avhengige av de store kommunale eller statlige jobbene, men tar på oss mindre oppdrag, hovedsakelig i privatmarkedet, som hustomter, hyttefelter, VA-jobber i boligfelt osv., i tillegg til litt brøyte- og salteoppdrag. Også i vinter hadde vi en del jobber. Riktignok var det litt lavere aktivitet enn i sommerhalvåret, men likevel mer enn nok, smiler han fornøyd.

Store nok

Den unge Mandals-bedriften har vokst relativt raskt på kort tid, men Olsen har ingen planer om å fortsette den raske veksten. – Jeg føler nok at vi er kommet

opp i den størrelsen vi ønsker å være. Blir man for store, er det lett å miste kontrollen og oversikten. Dessuten blir administrasjonskostnadene raskt veldig høye når man vokser. Jeg ønsker derfor å holde det på det nivået vi har nå, og heller gå inn i arbeidsfellesskap med andre for å kunne ta større prosjekter, sier han, og presiserer at han heller ikke ønsker å ta på seg prosjekter langt utenfor firmaets naturlige markedsområde. – Vi beveger oss sjelden utenfor Vest-Agder, selv om vi akkurat i dag sender en maskin til Rogaland for å grave en skogsbilvei. Men det hører med til sjeldenhetene.

Rett til skogs!

Som bedriftseiere flest, jobber Olsen langt mer enn gjennomsnittsnordmannen. Med kone og tre barn hjemme i tillegg, skulle man kanskje ikke tro det var tid igjen til noe annet for den sindige sørlendingen. Tro om igjen.

– Jeg har jo, som sagt, alltid vært glad i motorer og ting som durar. Så hva passer vel bedre å gjøre på fritida enn å kjøre rally? spør han.

– Det er en kostbar hobby, så jeg har ikke hatt anledning til å drive med det før i det siste. I fjor sommer kjøpte jeg en Subaru Impreza og begynte for



Fakta:

Daglig leder: Arnt Gustav Olsen (36)

Omsetning: 20,5 MNOK i 2012

Antall ansatte: 18

Maskiner: Én 3-tonns gravemaskin, to 8-tonnere, to 14-tonnere, tre 20-tonnere, én 30-tonner, én hjulgående dumper, én

beltedumper, 11 servicevogner (varebiler), fire lastebiler med to tilhengere og én maskinsemitralle.

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





fullt. Jeg kjørte inn til åttende plass av 36 deltakere i første løp, som gikk på asfalt. Jeg trodde naturligvis at jeg var

supermann etter den starten, og det endte som det måtte gjøre; i neste løp gikk det rett til skogs – bokstavelig talt, ler han og

viser fram en serie bilder av en bil som mister festet og farer rett ut i grøfta.
– Siden har jeg kjørt fire løp i

vinter på snø og is, og nå står en rekke løp for tur framover. Det blir bare morsommere og morsommere.



Løftemagnet med generator



Sveisegenerator



Høytrykkspumper

DYNASET
POWERED BY HYDRAULICS



Veispylerutstyr



Rørspylerutstyr



Luftkompressor



Kombi løftemagnet

OTS 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 Avd.kontor Larvik: A. Bratlie tlf.: 920 58 816

e-mail: mail@ots.no - www.ots.no

RF
SYSTEM AB

OilQuick
Automatic quick coupling system

STANLEY

Vi skaffer deler til
Case maskiner!

For at du skal være best mulig forsikret, spør vi ekspertene om råd

Vi skal ha Norges beste forsikringer for entreprenørbransjen. Derfor er det helt naturlig for oss å søke råd hos de som kan mest om bransjen — entreprenørene.

Siden 1975 har If og MEF samarbeidet om å skreddersy forsikringer til MEFs medlemmer. Hvilke dekninger som må være med, hvor store utbetalingene skal være hvis uhellet er ute – ja til og med hvor mye forsikringene skal koste, blir vi enige om sammen.

Velger du If kan du altså være helt trygg på at forsikringen din er laget av noen som virkelig kjenner din hverdag.

For å snakke med en av våre MEF-eksperter, ring 815 11 466.

Du kan også lese mer på www.if.no/mef



I samarbeid med:



Rolig, vi hjelper deg.



KOMPAKT: Nye Ford Kuga tok over etter en suksess. Den følger bra opp.

GOD HAR BLITT BEDRE

Den er veldig praktisk, hyggelig å kjøre og har blitt litt større enn forgjengeren.

Tekst og foto

| JØRN SØDERHOLM

Kjøreglede er ikke nødvendigvis noe du finner i komptakt-SUV-klassen, som har blitt så vanlig. Men hvis du vil komme nærmest mulig en kjøreglad kompakt-SUV, så er Ford Kuga en sterk kandidat. Ford traff med både kjøreegenskaper og design da de lanserte sin første europeiske

SUV i 2008. Like imponerende var den ikke på plass og fleksibilitet. Kuga var rett og slett litt trang. Vi har kjørt nye Kuga, som kom i starten av dette året. Kuga har vokst åtte centimeter i lengden, samtidig som den har blitt litt lavere og en anelse smalere. Kjøreegenskapene er tunet litt mer mot komfort enn tidligere.

Større

Den føles virkelig større på veien, samtidig som førerplassen har blitt både større og luftigere.

Ny elektrisk servostyring er på plass. Den er ikke riktig så presis og direkte som før, men står absolutt ikke tilbake for de fleste konkurrentene. Moro? Nei, ikke akkurat. Ord som kompetent, presist

og komfortabelt, er mer dekkende. Til tross for at dette er en høyreist bil, er det fint lite tendenser til krengeing.

Pluss også for meget bra støydemping. Her er Kuga en av de aller beste i klassen.

Maks bagasjeromsplass er 492 liter. Da begynner vi å snakke familiestørrelse, selv om det ikke er noen plassorgie. Bak-



FORAN: Her er Kuga en av klassens beste.



BAKSETET: Greit nok. Mer kompakt enn komfortabelt.



BAKSETET: Greit nok. Mer kompakt enn komfortabelt.

setene er fortsatt ikke skyvbare i lengderetningen. Synd, for det gir ekstra fleksibilitet når du trenger det. Baksetet felles ikke ned i gulvet, her legger ryggen seg oppå sitteputa. Vil du ha slike finesser – da mener Ford tydeligvis at du må kjøpe flerbruksbil.

Foran er det luftig og med god plass. I baksetet sitter to voksne godt, med bra plass til både beina og hodet. Men bredden gjør at tre personer i baksetet ikke er å anbefale.

Forgjengeren var nesten ribbet for oppbevaringsrom rundt i kupeen. Kanskje ikke noe du tenker over når du prøvekjører første gang – men i praktisk bruk blir det fort et savn. Det har Ford ordnet opp i nå. Det er store rom i dørene, praktisk midtkonsoll og flere smårom her og der. Akkurat som det bør være.

Diesel

Den 2 liter store dieselen er

med over fra første generasjon Kuga., Den byr på 320 Nm og 140 hk. Ford har presset ned forbruk og utslipp litt, sammenlignet med forrige generasjon. Med manuelt gir oppgis snittforbruket på 0,59 liter/mil, med powershift-automat er vi på 0,62 liter/mil.

Motoren er helt klart tilstrekkelig, men med powershift-kassa er det heller ikke mer krefter enn det bør være.

Fabrikk tallene sier at den bruker et halvt sekund mer på 0–100 km/t-øvelsen enn med manuelt gir, 11,2 sekunder kontra 10,7 sekunder. I praksis føles det som mer. Den henger litt på girene og gir en noe mer masete kjøreopplevelse enn med manuelt gir.

Mens forrige generasjon hadde et firehjulssystem fra Haldex, er den nye Kugaen utstyrt med et helautomatisk system utviklet av Ford selv.

Kort fortalt undersøker systemet underlaget kontinuerlig, jobber sammen med ESP-en og fordeler trekraften der den trengs. Hvilket hjul som får hvor mye, kan forøvrig leses av på et instrument under kjøring.

Skryt

Som vanlig skryter produsenten av at det nye systemet jobber ”mye raskere og jevnere enn før”, men slik er det jo alltid når nye versjoner presenteres. Vi har intet grunnlag for å si noe annet, ettersom prøvekjøringen ble gjort på sommerføre med regnvann som eneste utfordring.

Startpris er på hyggelige 382.500 kroner, da får du den i Trend-utgave. Men Ford regner med at ni av ti kjøpere kommer til å velge Titanium, som bilen vi kjørte. Den koster 22.600 kroner mer, men du får absolutt valuta for de pengene. Titanium-pakken inneholder

blant annet seter i delskinn, oppvarmet frontrute, autolys, Fords SYNC-system med nødhjelpsassistanse og 17-tommers alufelger.

De fleste kommer også til å velge powershift-automat. Da står det 425.900 kroner på prislappen. Det er faktisk ned 20.000 kroner i forhold til tilsvarende bil av første generasjon.

I praksis blir det fort 450.000 kroner når du har lagt til litt mer utstyr. Ford har mye å by på her, blant annet adaptiv cruise control, panoramatak og automatisk bakluke. Blir du ivrig, så klarer du fint å bruke en halv million på Kugaen.

Vi liker:

- Kjørefølelsen
- Plass og komfort foran

Vi liker ikke:

- Snaut bagasjerom

INFORMASJON OG KONTROLL



LEVERING: Risa fikk nylig overlevert en fornying av sin bilpark. 380 biler har konsernet. (Foto: Risa AS)

Ansatte som kjører bedriftens biler kan være et økonomisk minefelt. Informasjon fra bedrift til den ansatte er viktig. Slik gjør man det i en stor og en mindre bedrift på Vestlandet. Og: Hva mener egentlig Skatteetaten om slike avtaler?

Tekst og foto

JØRN SØDERHOLM

STAVANGER: Risa-konsernet er en av de store entreprenørene på Vestlandet. Det avspeiler seg

også i bilparken. Firmaet har hele 380 firmabiler på grønne skilter, som disponeres av ansatte.

– De fleste er Ford Transit Connect og noen VW Caddy. De

som trenger større bil kjører stort sett Transporter. De fleste bilene brukes av maskinførere, som har bilene til arbeidsrelatert bruk. Ledelse og administrasjon i Risa kjører private

biler på kjøregodtgjørelse, sier innkjøpssjef Kjetil Friestad i Risa.

System

Stavanger-konsernet har hele



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

Hammerplater Dykningskuffer Pusseskuffer Graveskuffer

www.holgers.no *yes*

HOLGER'S AS

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



ENTREPRENØR: Torleiv Halleland synes det er vanskelig for en liten bedrift å vite hva som er riktig å gjøre med firmabil og ansatte. (Foto: T. Halleland AS)

tiden hatt stort fokus på skadeforebygging og et skikkelig system rundt bilholdet. Friestad tror dette har bidratt bedriften ikke har opplevd de store utfordringene vedrørende ansatte med firmabil. Bedriftens informasjonsplikt og

de ansattes ansvarliggjøring for bilbruken sikrer Risa gjennom en skriftlig avtale med hver enkelt ansatt som bruker bil.

– Avtalen er signert av den ansatte, konsernsjef og personalsjef. Avtalen inneholder en

rekke punkter om forskjellige sider ved bilbruken. Utformingen av avtalen er fokusert på å ansvarliggjøre den ansatte. Maskinføreren skal ha det samme ansvaret for bilen som for maskinen han eller hun kjører, sier Friestad.

Avtalen har mange punkter. Dette er noen av de viktigste:

- Bilen skal kun brukes av den ansatte.
- Bilen skal kun brukes til og fra jobb, samt i tjenestekjøring.
- Privat bruk er ikke tillatt.
- Brudd på avtalen får skat-

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

facebook
Hydrema i Norge - 812 dumpers

www.hydrema.com

HYDREMA
8520 JEVNAKER

SALG:
Bjørn M. Eriksen 911 99 892
Heinz Søren 406 13 993

SERVICE, VERKSTED OG DELER: 913 14 010

922D
Med 600/90x30,5 dekk
922D
16-18-18
Vegvrenner
Med 20,5x25 dekk

temessige konsekvenser ihht norsk lov, både for den ansatte og bedriften.

- Rutiner for oppfølging av renhold, service og vedlikehold. Deriblant EU-kontroll, service og sommer-/vinterhjul.
- Det kan blir montert elektronisk kjørebok i bilen.
- Bilen skal innleveres ved lengre sykefravær (16 dager).
- Sikkerhet ved kjøring. Herunder bruk av sikkerhetsbelte og handsfree.
- Ansvarlighet i trafikken.
- Rutiner for dieselskort.

Kjørebok

Risa er i ferd med å prøve ut elektronisk kjørebok, og har installert dette i 10 av de 380 bilene.

– Nå er det en pilotordning. Men det vil nok bli installert i

alle biler på sikt. Elektronisk kjørebok gir full oversikt over bilbruken. Den dokumenterer det som er jobbkjøring, og eventuelt om det er noe privat bruk. Vi har hittil ikke sett noen forskjell i bilbruk på biler med og uten elektronisk kjørebok, sier Kjetil Friestad.

Torleiv Halleland fra Sveio er eier og daglig leder i T. Halleland AS. Han har laget et eget skriv til ansatte som bruker firmabil. Bedriften har 19 ansatte, hvorav tre er lærlinger. En mindre bedrift har ikke det administrative apparatet som en større bedrift, men har likevel et betydelig ansvar å ivareta når ansatte kjører bedriftens biler.

Vanskelig

– Det er vanskelig å vite hva

man skal gjøre overfor ansatte. Bedriften har en opplysningsplikt, og vi kan få et ansvar og kostnader ved eventuelle brudd på regelverket. Man kan jo alltså si at privat bruk av firmabil er forbudt, punktum. Men det er ikke så enkelt. Det er mange slags grensetilfeller i dette. Det er viktig å vite hva vi bør gjøre for at bedriften skal ha dekket seg opp overfor ligningsmyndighetene, sier Torleiv Halleland. Informasjonsskrivet til de ansatte har blitt til med litt "klipp og lim" fra flere kilder. Deriblant et par store bedrifter i anleggsbransjen Halleland samarbeider med. – Vi har klippet bort unødige detaljer fra disse, som er relevante for dem men ikke oss. Det er egentlig veldig enkelt: Det er et internnotat der vi

redegjør for konsekvensene av feil bruk av firmabil. Skrivet skal være etter myndighetenes retningslinjer, sier Halleland.

Kopi

Hver enkelt får en kopi av notatet, og skriver under på at det er lest og forstått. Han tror det er mange bedrifter som sliter med dette, og han hadde gjerne sett at MEF gikk i bresjen for å lage et felles opplegg som mindre bedrifter kunne nyttiggjøre seg. – Vi har aldri hatt problemer med myndighetene på grunn av firmabil. Heldigvis. Vi har vært føre var, og vi vil være det enda mer framover. Opplysningsplikten er viktig å ivareta, sier Torleiv Halleland.

Arbeids- eller yrkesreise?

Det å kunne skille mellom en yrkesreise (reise i yrket) og arbeidsreise (reise mellom hjem og arbeid) er viktig.

Hovedregelen er at reise mellom bolig og fast arbeidssted er arbeidsreise, mens reise mellom bolig og ikke fast arbeidssted er å anse som yrkesreise.

Maskinførere på oppdrag inntil 14 dager har altså yrkesreise mellom hjemmet og maskinen. Det skal ikke fordelsbeskattes.

Jobber man mer enn 14 dager på samme sted blir det arbeidsreise. Det skal fordelsbeskattes.

– Det stemmer at dette er et av momentene for å vurdere om reisen er en yrkesreise eller en privatreise, sier Tove Lund i Skatt Midt-Norge.

Men som ofte med slike regler er det flere forhold som må vurderes. Reglene om dette finner man i Finansdepartementets forskrift § 6-44. De er nærmere beskrevet i Lignings ABC 2012/2013 s 967-979.

Tyssetilhengeren - Norges mest solgte 6.år på rad

Tysse lift med hydraulisk arrangement som hever og senker tilhengeren. Gir nærmest horisontal inn og utlasting med maksimal sikkerhet. Manuell eller elektrisk pumpe. Kan også leveres med trådløs fjernstyring

Nedsenkbar tilhenger



Robust maskinhenger med lavbygd, helsveist understell. Konstruert for virkelig røft bruk, og passer til minimaskiner, lifter, osv. Leveres standard med hel baklem, bakkestøtte, metallrister i bunn, skuffehviler, solide surrefester og kraftig nesehjul.



Forhandleroversikt på
www.tysse.no

TYSSE

- tilhenger av norsk kvalitet

Avtale spiller liten rolle

Skatteetaten legger lite vekt på skriftlige avtaler bedrifter måtte ha med sine ansatte. For dem er det bare en ting som gjelder: Kontroll.

TRONDHEIM: – Bedriften skal ha kontroll på om bilen brukes privat eller ikke. Privat bruk skal innberettes som skattepliktig fordel.

Det sier seksjonssjef Tone Lund i seksjon for fastsetting av skatt i Skatt Midt-Norge.

En orientering fra bedriften til den ansatte, om den er aldri så skriftlig og gjensidig underskrevet, ivaretar ikke den forpliktelsen bedriften har overfor Skatteetaten.

– Nei, det holder ikke bare med et skriv. Bedriften må ha rutiner for kontroll av at bilen faktisk ikke blir brukt privat.
– Må dette være med kjørebok?
– Det er den klart enkleste måten å gjøre det på. Det finnes ingen plikt til å føre kjørebok, men en riktig ført kjørebok vil være den beste dokumentasjonen. Her må det framgå sted, tidspunkter og hensikt med kjøringen. Informasjonen i kjøreboken må henge sammen med bilens kilometerstand, sier Tone Lund.

De siste årene har skattemyndighetene økt kontrollene med bruk av firmabil i privat øyemed. Bruken av såkalte «håndverkerbiler», spesialinnredete varebiler innen bransjer som for eksempel rørlegger, snekker eller andre serviceyrker, som brukes privat, herunder mellom hjem og arbeid, og er lite egnet til privat bruk, skal innrapporteres og beskattes.

– Brukes slike biler kun mellom hjem og arbeid, i tillegg til yrkeskjøring, skal dette innrapporteres som en fordel under kode 135 A i lønns- og trekkoppgaven, sier rådgiver Arnstein Aarum hos Infotjenester AS.

Den innberetningsmåten gjelder kun for kjøring mellom hjem og arbeidssted. Privat kjøring utover dette utløser andre regler og trekk.

Hva er privat bruk?

Som privat bruk regnes all kjøring som ikke anses som yrkeskjøring, herunder kjøring mellom hjem og fast arbeidssted. Kjøring mellom hjem og arbeidssted anses med få unntak som privat kjøring, og utløser fordelsbeskatning for den ansatte.

Vurdering av påstand om ikke-bruk privat

Hvorvidt bilen benyttes privat eller ikke er et bevissspørsmål skattekontoret må ta stilling til ut ifra en helhetsvurdering. Skattekontoret skal legge til grunn ”det mest sannsynlige faktum”.

Dette er de viktigste momentene ved vurderingen av om bilen er brukt privat:

- Hvor bilen er parkert utenom arbeidstiden (hos arbeidsgiveren eller arbeidstakeren)
- Antall førerkort i familien
- Type og antall biler til disposisjon
- Privatbil(e)s stand og kjørt distanse
- Yrkesbilens stand og kjørt distanse vurdert opp mot den type virksomhet hvor bilen brukes
- Familiesammensetning
- Privatboligens beliggenhet
- Yrkesbilens egnethet til privatkjøring

Det finnes et unntak for biler som ”Ikke er egnet til privat bruk”. Dette gjelder:

- Lastebiler med totalvekt på 7,5 tonn eller mer,
- Busser registrert for mer enn 15 passasjerer,

- Biler som det i lov er forbudt å bruke til annen privatkjøring enn mellom hjem og arbeidssted. F.eks. Statens motorvogn)

Unntaket gjelder også for biler som er ”lite egnet og ikke er ment for privat bruk”.

Dette gjelder eksempelvis biler hvor konstruksjon og/eller innredning i betydelig grad vanskeliggjør privat bruk. I tillegg kreves det at bilene rent faktisk ikke er brukt til privat kjøring utover kjøring til og fra fast arbeidssted, samt at intensjonen ikke har vært å etablere en firmabilordning for den ansatte.

Det skal mye til for at en bil anses som uegnet til privat bruk. I utgangspunktet er varebiler, pickuper og lignende egnet til privat bruk. Det er ikke noe krav om at bilen må ha mer enn to seter. Hvis bilene er innredet med fastmontert utstyr på en slik måte at dette vanskeliggjør privat bruk, kan dette trekke i retning av at bilen ikke er egnet til privat bruk. Det samme kan gjelde hvis bilen er lastet med store mengder verktøy og utstyr som vanskelig lar seg rydde bort.

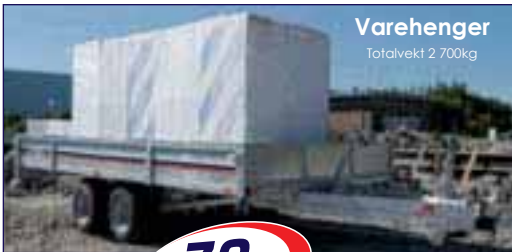
For mer informasjon om hvilke momenter som kan vurderes vises det til Lignings-ABC.

Selv om bilen etter en totalvurdering vurderes å være lite egnet til privat bruk stilles det strenge dokumentasjonskrav for at bilen, med unntak av arbeidsreiser, kun er benyttet til yrkeskjøring.

Kilde: Skatteetaten



BK Hengeren
Hengeren for de kvalitetsbevisste



Varehenger
Totalvekt 2 700kg



Vinn tur til Silverstonebanen, sjekk bkhengeren.no

Maskinhenger
PL 3538B
Totalvekt 3 500kg



PHN 2025B



Over 70 modeller!

www.bkhengeren.no

HER ER TOPPLEDERPROGRAMMET

Topplederprogrammet skal gi bedriftsledere ekstra påfyll og inspirasjon. Slik ser programmet ut.

Tekst og foto

FRED ARILD GYLDENAAS

MEF-skolen startet våren 2011 utviklingen av et Topplederprogram. Tanken var å kunne gi daglige ledere i etablerte bedrifter ekstra påfyll og inspirasjon for sin egen og bedriftens utvikling.

Til å hjelpe oss i arbeidet med å utvikle programmet har vi hatt toppledere i noen MEF-bedrifter, samt toppledere i eksterne bedrifter fra diverse bransjer. Innhold og gjennomføringsmåte er blitt nøye vurdert for å gi best mulig effekt for den enkelte deltaker.

Programmet er nå tilpasset ledere og mellomledere i mellomstore og store medlemsbedrifter i MEF.

Lederskap

Hovedmål for Topplederprogrammet er å øke effekten av og tryggheten i eget lederskap ved å ha fokus på:

- Lønnsomhet og konkurranseevne
- Optimalisert drift, men med blikket rettet fremover
- Personlig og faglig utvikling som leder

Topplederprogrammet gjennomføres over fire samlinger, hver på tre dager. Hovedsamlingene veksler mellom forelesning og diskusjon i plenum, samt diskusjon/refleksjon i arbeidsgrupper. Deltakerne følger samme arbeidsgruppe gjennom programmet, og en prosessleder følger hver gruppe. Ledere som ønsker coaching eller en samtalepartner under og eventuelt etter programmet vil få tilbud om dette. Det er et håp og en ambisjon at arbeidsgruppene fungerer som nettverksgruppe for deltakerne også etter at programmet er gjennomført.

Hver samling har sitt hovedtema. Emnene det fokuseres på knyttes opp mot dette. Det blir innen hvert hovedtema benyttet forelesere med høy kompetanse. Disse skal både gi inspirasjon og kunnskap, og vil være en ressurs for deltakerne på Topplederprogrammet.

Samlingene er delt inn slik:

Samling 1 - Jeg som toppleder

- Utfordringer og muligheter
- Mentale barriere
- Fokus på egen lederkompetanse

Samling 2 - Topplederen og de ansatte

- Det gode teamet
- Involvering og medbestemmelse
- Konfliktforebygging og håndtering
- Spille hverandre gode

Samling 3 - Topplederen og bedriften

- Bedriftskultur(etikk og verdier)
- Kvalitetssikring og -forbedring
- Omdømme

Samling 4 - Topplederens møte med fremtiden

- Bransjeforståelse
- Strategisk arbeid

Oppstart av topplederprogrammet skjer i februar 2014 og avsluttes i november samme år, med to samlinger før og to etter sommeren.

Påmeldingen vil åpnes 7. oktober på MEFs nettsider under fanen MEF-skolen.

Her vil man finne mer detaljert informasjon om de enkelte samlinger, som tid, sted og kostnad.

Det vil være et begrenset antall tilgjengelige plasser og først til mølla prinsippet vil gjelde.

Mer informasjon:

Kompetansesjef Fred Arild Gyldenås, telefon 22 40 29 35

Kompetanserådgiver Hilde Flotoft, telefon 22 40 29 39

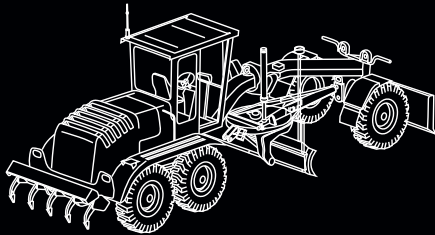
Flere skoleplasser

Vi har i de siste 5 - 10 årene sett en positiv utvikling med hensyn til søkning til anleggsfagene i den videregående skole. Samtidig har vi sett en jevn, fin økning i antall lærekontrakter som er blitt inngått via OKAB kontorene rundt i landet. Imidlertid har ikke antallet tilgjengelige skoleplasser fulgt behovet i forhold til antall søkere. Vi ser også at områder i Norge ikke får tilgang til

de antall lærlinger som anleggsbedriftene har behov for. Fylkene har vært restriktive i opprettelse av flere elevplasser ved de skolene som har VG2 anleggsteknikk. Dette har i stor grad skyldes at tilbudet er mer ressurskrevende enn de andre yrkesfagene. Det har etter sterkt og godt påtrykk fra OKAB og MEF lokalt, blitt noen økninger etter hvert, og denne høsten stod det

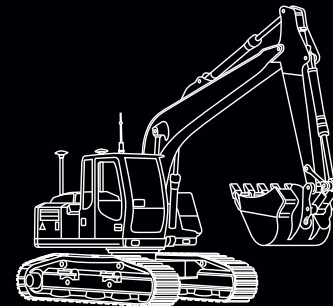
590 elevplasser tilgjengelige for de som ønsket seg inn på VG2 anleggsteknikk. Utfordringen er at det var ca. 830 primærsøkere til tilbudet. Dette resulterte derfor i at ca. 29% av søkerne dessverre ikke fikk innvilget første ønsket for sitt yrkesvalg. Hvordan dette vil påvirke motivasjon for gjennomføringen av videregående skole kan man bare tenke seg.

Det er frustrerende for en bransje som ønsker lærlinger, og som står klare til å ta i dem mot, at man ikke får tilstrekkelig antall på grunn av fylkeskommunenes manglende dimensjoneringstiltak. Når vi neste år også vil ha en søkning via kryssløp fra VG1 teknikk og industriell produksjon til VG2 anleggsteknikk, vil dette gi en enda større søkning til VG2 anleggsteknikk.



3D maskinstyring
med GPS, mmGPS
eller totalstasjon

2D maskinstyring
med laser,
ultralød og tverrfall

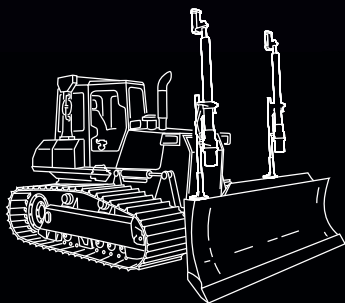


3D GPS
maskinstyring

2D maskinstyring
med enkel
eller grafisk display

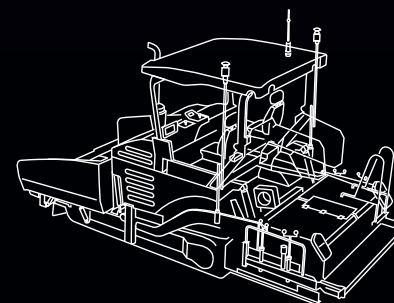


Full kontroll.



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 ultralød,
skanner og tverrfall

Get Connected... sitelink





TREFF: 2500-3000 besøkende var innom anleggstreffet i Moss.



3 000 DRO TIL MOSS

Utstillere og maskinfolk møttes i en diger grop på Moss Pukkverk. Det ble til et flunkende nytt, kompakt anleggstreff i strålende høstvarme.

Tekst og foto

| JØRN SØDERHOLM

MOSS: Per Erik Brynildsen i MEF Østfold fikk gleden av å invitere bransjekolleger, utstillere og andre interesserte til anleggstreff nærmest i sin egen bakgård. For første gang ble MEFs anleggstreff i Østfold arrangert i Skolts pukkverk i Moss, etter 20 treff i Svingen Pukkverk i Halden.

Arrangører, utstillere og besøkende sa seg fornøyd med det nye bransjetreffet. Flere hundre besøkende tok turen fra nabofylkene Vestfold, Buskerud, Oslo og Akershus.

Flott ramme

– Vi hadde 2500-3000 besøkende innom. Vi hadde håpet på flere. Det gode været må nok ta ”skylda” for at det ikke kom flere besøkende, men det ble en veldig flott ramme rundt arrangementet. Lørdag var som en av de beste dagene i Svingen. Da var parkeringsplassen full allerede en time etter åpning. Søndag førte vi litt statistikk på parkeringsplassen på hvor folk kom fra. Det viste seg at det var en god del besøkende som kom langveisfra. Blant annet kom det folk fra Brumunddal og Valdres, sier arrangementsansvarlig Per Erik Brynildsen. Han er nestleder i styret i MEF Østfold.

Til neste gang tror han det kan være lurt å markedsføre arrangementet bredere.

– Vi skulle gjerne hatt flere ansatte maskinførere innom. Entreprenørene hadde fått med seg arrangementet gjennom informasjon på nett. Men det var nok litt lite markedsført i vanlige media. Utstillerne vil gjerne ha maskinførere på besøk, sier Brynildsen.

Besøk

I fjor ble treffet i Svingen avlyst, etter at utstillerne kollektivt boikottet arrangementet. Det ble da signalisert en prioritering av Vei & Anlegg, og utstillerne ønsket også et Østfold-arrangement nærmere Oslo.

De utstillerne vi snakket med på lørdag sa seg fornøyd med både lokalisering og besøk.

– Vi solgte en JCB 515-40 kompakt teleskoplaster bare noen få minutter etter åpningen. Det er ikke hverdagskost på en messe, sier produksjef Olav Hauer i Rosendal Maskin.

Selskapet har nylig solgt sin JCB nummer 1000. Jubileumsmaskinen ble en JS210 LC beltegraver, volummodell nummer én fra selskapet. De selger ellers mye småmaskiner. Men til treffet i Moss hadde de med seg en 40-tonns JCB JS360 beltegraver for å vise tyngde.

– Et bra arrangement. Det er ikke akkurat en flom av besøkende her, men de som kommer er maskinfolk. De som kommer er alle interesserte. Det er en god del maskinførere innom. De er viktige å treffe, sa Hauer.

– Vi har vært litt til og fra som utstillere i Svingen. Dette er bedre. Det har vært bra besøk. Det er spesielt bra at de besøkende kan få prøve utstyret. Det er sjelden vi får den muligheten på messer, sier Bjørn Eirik Arnesen i ABS Maskin AS.

Kobelco

Beck Maskin hadde med seg sitt rykende ferske agentur på Kobelco gravere, et agentur der de deler Norge med Entrack AS. Fra sitt agentur i

Sverige hadde Beck Maskin fått tak i et knippe nye Kobelco-gravere. Deriblant en på 8 og en på 16 tonn.

– Kobelco er langt framme på teknologi. De får skryt for lavt forbruk og behagelig støy. Her har det vært over all forventning stor interesse for maskinene, sier Gunnar Hatlen i Beck Maskin.

Cat-leverandør Pon Equipment hadde en av de største utstillingene. 6-7 maskiner hadde de fraktet opp til gropa i pukkverket. Ikke minst for å bygge opp under sin nye avdeling i Moss.

– Et bra arrangement. Det har vært veldig mange nye kunder innom. Vi har kjørt mye utstyr ned hit. Vi satser skikkelig når vi først gjør noe. Alle MEF-treff er viktig for oss. De fleste i bransjen er med i MEF. Derfor er det viktig for oss i Pon å samarbeid med og assosieres med MEF, sa salgssjef Stig Kjetil Haugsvær i Pon Equipment AS.

Vant

Tradisjon tro ble det også denne gangen arrangert maskinkonkurranse. Det ble en spennende og morsom kappestrid med 20 godt kvalifiserte deltakere. Tevlingen gikk ut på å fiske opp fem bildekk med en gravemaskin og trø dem på en pøle. Vinneren ble Lars Andre Vesteng som klarte bragden på 90 sekunder, bare 18 sekunder i snitt pr. dekk.

Arrangøren har allerede bestemt seg for å gjenta suksessen. Det blir anleggstreff i Moss Pukkverk også i 2014, melder MEF Østfold.



ENTUSIAST: Leon Knudsen (2 år 4 mnd) var nok en av de ivrigste gravemaskinentusiastene på treffet i Moss. Han var knapt til å få ut av hytta, mens pappa og lastebilmekaniker Vegard Knudsen kjørte den lille Volvo-graveren. – Gravemaskiner er det store. Han er ekstremt opptatt av dem, forteller Vegard Knudsen.

NYTT: Gunnar Hatlen opplevde stor interesse for Kobelco-graverne Beck Maskin hadde fått tak i fra Sverige.



VANT: Lars Andre Vesteng vant konkurransen. Han brukte bare halvannet minutt på å trø fem bildekk på en pøle. Med en skuff i stedet for klype på gravemaskinen krevde det en nennsom hånd. (Foto: Espen Alvestad)



HYBRID SORTERINGSVERK

Fredheim Maskin AS fra Spydeberg var en av utstillerne på treffet. Selskapet leverer blant annet sorteringsverk fra Keestrack. På treffet i Moss viste de fram en blodfersk nyhet: Keestrack Frontier sorteringsverk med hybriddrift.

Det 30 tonn tunge sorteringsverket har et sikteareal, på 4500x1800 mm eller 8,1 kvadratmeter. Kapasiteten er på opptil 900 tonn i timen. Det bruker sin egen Deutz dieselmotor til flytting på belter. I produksjon kan maskinen kjøres på motor eller strøm, fra nettet eller den samme generatoren som driver knuseverket.

– Dette har vært mulig å få til fordi sorteringsverket har elektrisk i stedet for hydraulisk drift. Kapasiteten er den samme som hydraulisk drevet sorteringsverk, sier Per Olav Fredheim.

Driftskostnadene ligger omkring 115 kr timen med dieseldrift og 40-50 kr timen på strøm, avhengig av diesel- og strømpris. Fredheim anslår at man ved normal drift sparer 100 000 kroner i året på å kjøre med strøm. Han mener hybrid-utgaven selv om den er noe dyrere i innkjøp har positive effekter på miljø og driftskostnader, og at hybrid-muligheten reduserer service og vedlikeholdskostnadene. Keestrack Frontier skal vises i produksjon på Fredheims egne demodager i Spydeberg 17.-19. oktober.



UTSTILLERE: Per Olav (t.v.) og Svein Fredheim.

HYBRID: Keestrack Frontier sorteringsverk. Kjører på diesel eller strøm.



Kontakt oss for et godt tilbud!

Per Magne Knarvik tlf 934 63 754
- Hordaland Sør, Rogaland Nord
Kåre Bjørkheim tlf 934 63 755
- Hordaland Nord, Sogn & Fj, Møre & R.
Tom Lillestrøm tlf 974 18 408
- Østlandet - Buskerud, Oppland
Søren Reidar Haugland tlf 900 72 772
- Vest & Øst Agder, Rogaland Sør
Ingar Aarøe tlf 909 87 100
- Vestfold, Telemark
Sindre Pedersen tlf 995 59 443
- Finnmark
Tønsvik AS v/Steinar Wright
tlf 917 52 209 - Troms

 **MOTORSAVG**
www.motorsalg.no

ATLAS *Sterke - Stabile - Stødige*

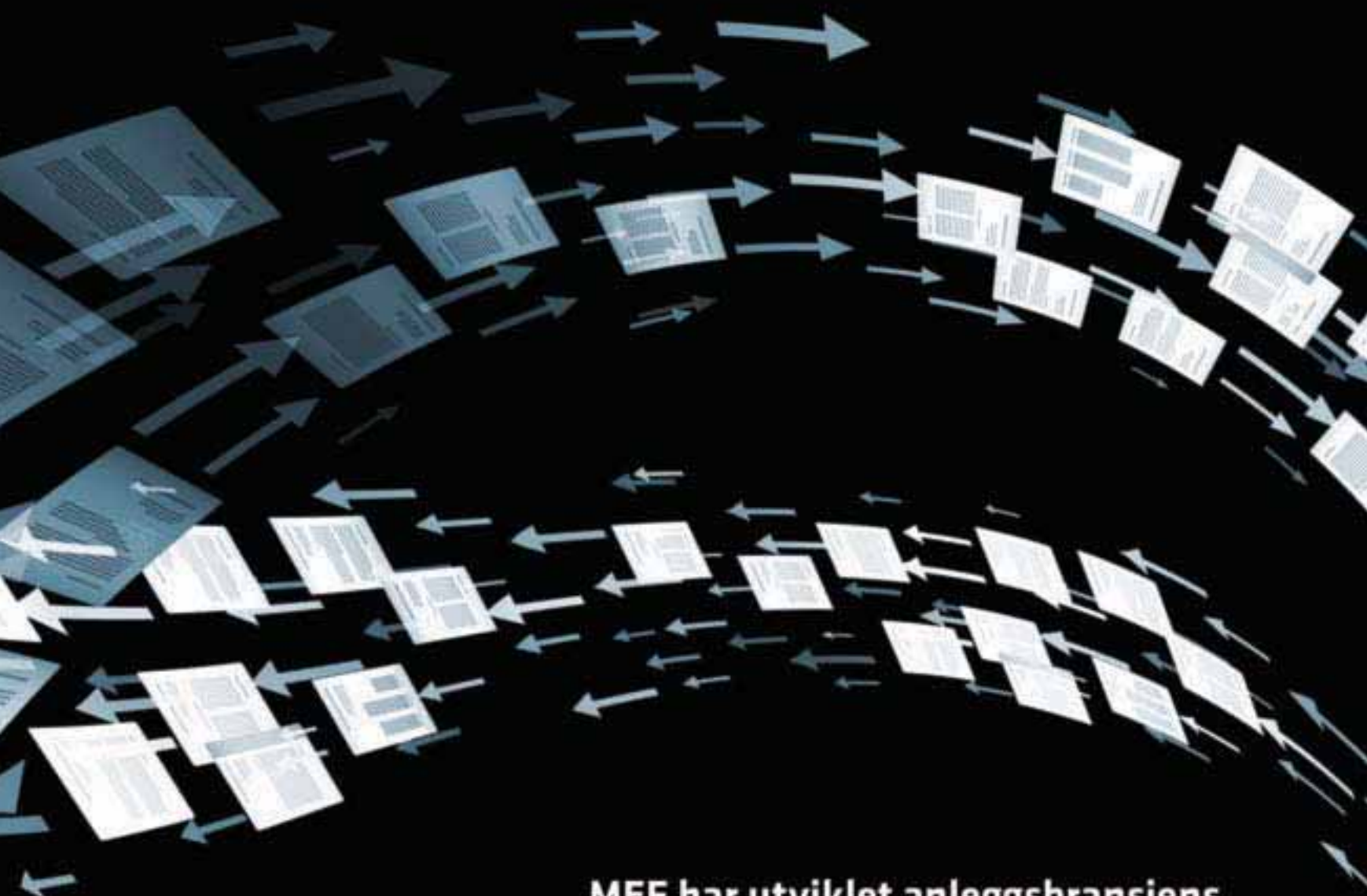


Nye oppgraderte modeller



MASKIN-
ENTREPRENØRENES
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.

– STORE MULIGHETER I GRUNNFJELLET



FOREDRAG: Per Håvard Kleven i Devotek orienterte om mulighetene for energi på store dyp.

Politikere, brønnborere og akademika møttes i Bergen for å snakke om energiboring, og fornybar energi dypt nede i jorda.

Tekst

| JØRN SØDERHOLM

Foto

| EINAR HØSTHASSEL

BERGEN: Energiboring og brønnboring ble satt på den politiske dagsorden i Bergen helt i slutten av august. Da møtte Kjetil Solvik-Olsen i Fremskrittspartiet og Per Rune Henriksen i Arbeiderpartiet geoenergibransjen i paneldebatt under Geoenergidagene 2013. Panelet ble ledet av Gunn Janne Myrseth fra forskningsinstituttet Christian Michelsen Research.

Utvalg

Hele Nordens geoenergibransje var godt representert med brønnborere, utbyggere, forskere og konsulenter. De utfordret politikerne i spørsmålet om energiboring som

satsningsområde for fornybar energi. Det var en godt forberedt geoenergibransje som gav mange solide innspill for hvorfor politikere bør løfte frem geoenergi med stort potensiale for både bedre miljø og energi-effektivisering. Brønnboringbransjen i de nordiske landene var representert ved Christian Christiansen fra Danmark, Fridfinnur Danielsson fra Island, Jon Harald Skattebo fra Norge og Signhild Gehlin fra Sverige. Sistnevnte også dr. Tekn. og daglig leder av Svensk GeoSenter.

For brønnboringbransjen utgjør dette deler av miljøet som tegner seg bak Nordisk Brønnboringforeningers Forbund. De to politikerne ga begge et godt inntrykk med sin fagkunnskap omkring geoenergi.



OLITKERE: Kjetil Solvik-Olsen (FrP, t.v.) og Per Rune Henriksen (AP) møtte bransjen til debatt.



DELTOK: Brønnborere fra MEF fulgte nøy med. Fra venstre: Trond Aasgard, Jon Harald Skattebo, Rune Kraft, Einar Østhassel, Kirsti Midttømme (Christian Michelsen Research) og ??

Støtte

FrP har også tidligere gitt geoenergibransjen sin politiske støtte gjennom opprettelse av senter for mer forskning av geoenergi. Kjetil Solvik-Olsen ga i panelet uttrykk for at FrP i større grad ønsker å bruke Enova som del av virkemiddelpolitikken, men mer publikumsvennlig og tilpasset private behov. Videre ved å innføre skatteordninger som fremmer energi og miljø, for eksempel etter svensk modell. I Sverige får husholdninger et bunnfradrag i personinntekt rehabiliterings- og ombyggingsarbeider i eget hjem. Boring av energi-brønner er et av tiltakene som gir skattefradrag. Fradraget gis for arbeider dokumentert gjennom faktura, og bygger således opp under hvitt arbeid.

I svensk sammenheng har ordningen vært en suksess i måloppnåelse av myndighetenes krav til miljø og energieffektivisering. Mer overraskende var det at samtidig fikk man avslørt og forebygget en betydelig svart økonomi i svensk byggebransje. APs representant var litt mer vanskelig å forstå, men uttrykte også klart at geoenergi må være «bra greier», og må løftes fram på lik linje med øvrige fornybare energikilder som vind og bio.

Per Håvard Kleven i Devotek AS og Kongsberggruppen var en av innleiderne. Han orienterte om det store potensialet i dyp geoenergi. Han leder selv an i dette arbeidet, med til dels spektakulære metoder for boring på flere tusen meters dyp.

Transportmessa 2013

TUNGE HØYDEPUNKTER



JUBILEUM: MEF-eren Busengdal har både nummer 100 og 150 av den aller grommeste Volvo FH16, med fem aksler og 750 hk.

Anleggsbransjen sto for de fleste høydepunktene på Transportmessa. I alle fall de tyngste og største høydepunktene.

Tekst og foto

JØRN SØDERHOLM

GARDERMOEN: Det er ikke småtterier når transportbransjen møtes til messe. Rett over 10 000 mennesker var innenfor portene på den fjerde Transportmessa. Her fikk de se biler, hengere og utstyr fra 190 utstillere. Men her var det langtifra bare langtransport, distribusjon og slikt. Anleggsbransjen var solid representert, både på nyhetslista og blant det utstilte materiellet.

Trekker

Volvo Trucks har siden lanseringen av den nye FH-serien for et år siden fornyet hele modellspekteret. For første gang ble hele det nye modellspekteret vist fram i Norge. I den grommeste enden av den rekka sto en Volvo FH16 5-akslet tungtrekker med 750 hk og XXL-hytte. Det var XXL nummer 150 levert i Norge, merket med fargene til MEF-entreprenøren Busengdal i Møre og Romsdal.

–Den frakter de store knuseverkene for Busengdal. Sjåføren sier han



DOBBELTPREMIERE: Nye Volvo FMX, med Norges første ECR 88D åtte tonns graver på krokloftplanet. I Norge selges nær alt av lastebiler med sovehytte. Også anleggsbiler. Det rister man på hodet av på kontinentet.

nesten ikke kjører noe under 70 tonn, sier produksjef Per A. Danielsen i Volvo Trucks Norge.

Busengdal sikret seg også ut jubileumsutgave nummer 100 av Volvo FH 16 med XXL-hytte for noen måneder siden.

Volvo FH ble nylig kåret til International Truck of the Year 2014 av europeiske fagjournalister. Siden lanseringen er det levert rundt 1 000 Volvo FH i Norge. Hele 1/3 av alle FH internasjonalt har gått til Norge.

Det kommende året må lastebileiere og -kjøpere ha kontroll på overgangen mellom Euro 5 og Euro 6. Sistnevnte er et sett med nye avgasskrav som tar til å gjelde ved kommende årsskifte, og gjør at nye biler blir noe dyrere. Biler som allerede er i landet (tolldato før 31.12.) kan registreres en stund utover i det nye året.

Euro 6

– Vi ser for oss et år med store registreringsantall i begynnelsen av 2014, så lenge det kan registreres Euro 5-biler. Vi forventer at markedet avtar når Euro 5 ikke lenger kan registreres, sa Danielsen på Volvos pressekonfe-



HYTTE: Iveco viste sin nye Trakker, med Euro 6 og fornyet interiør i hytta.



FORNØYD: Produksjef Per A. Danielsen i Volvo Trucks Norge.

ranse i forbindelse med Transportmessa.

Blant nyhetene på Volvo-standen fant vi den fornyede anleggsbilen FMX, i flere oppsettsversjoner. Deriblant en med lang hytte og krokloft med maskinplan. Oppå det planet var det jaggua enda en nyhet: Norgespremiere for Volvos nye ECR 88D, åttetonns beltegraver.

FMX kan nå leveres med høy luftfjæring, som gir samme markfrigang som med bladfræere. FMX har fått utvidet motorprogrammet sitt, og leveres nå med inntil 540 hk. Tidligere stoppet den på 500. Dermed blir det litt mer overlapp mellom FMX og FH.

Ved siden av FMXen sto en FH, brøyterigget og lakket i en ordentlig "brøytebil-gul" farge. Her var nyheten ute av syne, men desto viktigere. En kraftigere foraksel, som reduserer utfordringen i å kjøre med løftet plog.

– 10 tonns foraksel er en nyhet. Å kjøre med løftet plog foregår ikke alltid lovlig. Med ti tonns foraksel er det fortsatt en utfordring å kjøre med løftet plog, men man kjører mer lovlig. Eller mindre ulovlig, alt etter hvordan man ser det, humret Danielsen.



BREDDE: Volvo har fornyet hele modellprogrammet. Den gule FHen er satt opp med ti tonns foraksel, for å bedre bære løftet plog.

Euro 6 var et gjengangertema hos alle lastebilprodusentene. Men de melder også om at kundene ikke er særlig opptatt av det, bortsett fra at folk har begynt å skjønne at man må kjappe seg om man skal få kjøpt en rimeligere Euro 5 i stedet for en dyrere Euro 6.

Scania er fornøyd med å være den første, og hittil eneste, som kan levere V8-motor som tilfredsstillende Euro 6.

– 730 var bygget på en helt ny plattform. De mindre versjonene 520 og 560 kommer på den samme plattformen, og tilfredsstillende Euro 6. Nester år kommer også 730 i Euro 6, sier informasjonssjef John Lauvstad i Scania Norge.


Samferdsel

NYHET!



Meget stabil løsfot
i stå for skiltoppsett

Ta kontakt på tlf. nr. 33 06 66 00
for mer informasjon!

www.bdsamferdsel.no


BRODRENE DAHL

GROVT OG TSJEKKISK

Få meter fra inngangsporten til messa fant vi et par nyheter av den litt særere typen. Den største av dem var Tatra Phoenix, et fireakslet beist med 8x8, 510 hk DAF-motor, ZF automatkasse og en generøs dumperkasse.

Tsjekkske Tatra bygger lastebiler på en måte som ingen andre gjør, men etter et enkelt prinsipp: Senterrør-ramma settes sammen av moduler til ønsket lengde. Endene dekkes med lokk, og akslene settes på. Deretter kommer motor, gir, hytte og kasse på. Vips, så har man en skreddersydd bil det knapt finnes maken til.

Alt av installasjoner ligger godt beskyttet inne i ramma. På lukket anlegg jobber den som en dumper, med 50 tonns totalvekt og en fremkommelighet det lukter svidd av. På offentlig vei går den like godt i 80, hvis man bare kan disiplinere seg til å laste innenfor lovens 32 tonn. En vektløsning til luftfjæring er på gang.

– De to nyeste bilene var ferdig på fabrikken i Tsjekkia på lørdag. Vi kjørte direkte til messa, sier Einar Gullesen og Jarl Tore Johansen i Tatra Norge AS.

De deler på selskapet Tatra Norge AS og agenturet på Tatrastasjon her til lands. Selskapet holder til i Korgen i Nordland. Jarl Tore Johansen driver også som maskinentreprenør, og har kjøpt de tre bilene. De skal blant annet gå på et oppdrag i forbindelse med utbygging av en oljebase i Sandnessjøen, der 200 000 kubikkmeter leire skal flyttes. Deler av den transporten skal gå på vei.

– Det er mer effektivt med disse bilene enn med dumper, masselagring og omlasting til lastebil på vei. Jeg har erfart at andre merker sine "anleggsbiler" ikke holder på anlegg. Det blir for tung, og har for dårlig framkommelighet. Forbruket av bunnpanner og støtfangere blir høyt, og det blir mye tid på reparasjoner, sier Johansen.

– Hva med vedlikehold?

– To dager tar det å skaffe deler fra fabrikken på ting som gjelder bilene. DAF eier 20 prosent av Tatra, og server motor, hytte og gir. Tatra vet at Norge er et annerledes marked. De vil strekke seg for å få dette til å virke, sier Jarl Tore Johansen.



TATRA: Jarl Tore Johansen (t.v.) og Einar Gullesen importerer Tatra. Førstnevnte bruker dem også på anlegg.

NYE TRALLER

Hengerprodusenten Nor Slep viste én stor og én mindre nyhet. I dobbel forstand. Den store og helt nye var tippsemien Quadrowall. Chassiet er bygget som en boks. Det skal gi en stivere og mer stabil rammekonstruksjon, både under kjøring og tipp. Hengeren har tipp med dobbel underliggende sylinder, en løsning som skal være lettere og mye raskere enn med frontsyylinder.

– Her har man tømt bilens førstegir på returen før kollegene med frontsylinger har fått tømt kassa, sa Tom Erik Spartveit da vi besøkte standen.

Den nye tippsemien er konstruert av Nor Slep i Sandefjord selv, og bygget på fabrikk i Polen. Hydraulikk og det elektriske ligger beskyttet inne i rammeboksen, tilgjengelig gjennom inspeksjonsluker. På messa var hengeren utstilt med en vanlig dumperkasse, med 10 mm i bunn og 8 mm i sidene. Med det oppsettet veier den 10,4 tonn. Med halfpipe kasse vil den veie godt under ti tonn.

Quadrowall vil prismessig ligge i "øvre sjikt". Nor Slep vil fortsatt levere hengere fra Langendorff.

Nor Slep viste også en fornyet gammel kjenning: Trio dumperslep. Konseptet med styrbar foraksling på den korte boggitralla har vært med siden tidlig på 80-tallet, men har i en periode vært lite synlig. Nå er den tilbake, med nykonstruert chassi. Den nye Trioen er 7-800 kilo lettere enn tidligere versjoner. Produksjonen foregår i Polen i stedet for i Gøteborg, noe som burde borge for en mer konkurranse-dyktig pris.



BOKS: Nor Sleps nye tippsemi Quadrowall. Lover stivere chassis og raskere tipp.



KJENNING: Trio er tilbake. Like manøvrerbar, men bedre, slankere og billigere.



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 festebrakett
Priser eks. mva og porto.

Dyrskun 2013

FOLKEFEST OG ANLEGGSTREFF



PÅ KJØPERN: Maskinentreprenør Rolf Levorsen (nærmest) har 35 år bak seg i gravemaskinen. Nå er han "på kjøpern" etter en ny graver i mellomklassen. Kanskje. Her ser han på Volvos nye ECR 88D, sammen med Jon Ølstad fra Volvo og kompis Håvard Rotegård.

Det finnes mange slags anleggstreff og –messer. Men Dyrskun, den er unik.

Tekst og foto

| JØRN SØDERHOLM

SELJORD: Dyrskun i Telemark er en fascinerende opplevelse. Mye folk – i år var det 62 000 betalende besøkende – et godt, gammeldags fesjå og utstillinger med alt fra spekepølser og annen kortreist mat, via kremer mot eksem til skogsutstyr og anleggsmaskiner gir en opplevelse man ikke finner noen andre steder.

For de som selger maskiner og utstyr til anleggsbransjen er Dyrskun et seriøst og viktig arrangement.

– Ja, det er ett av de arrangementer der vi selger maskiner. Det har blitt et skikkelig anleggstreff. Her møter vi entreprenører fra hele Sør-Norge. Vi solgte syv nye maskiner, og har mye å jobbe med nå etterpå, forteller markedssjef David Kristianslund i Volvo Maskin.

Auksjon

De sto for en av årets store publikumsmagneter på lørdag, med auksjon av seks brukte gravere. Utroppsprisene var satt så lavt at det lå an til

noen ordentlige røverkjøp. Det hadde folk fått med seg. 32 forhåndsregistrerte seg til auksjonen, men mange fler kom for å se. Hele plassen ved Volvos stand bugnet av skuelystne da auksjonarius og produktsjef Terje Andersen i Volvo Maskin satte i gang med auksjonen.

– Det gikk veldig bra. Det er moro at det kom så mye folk. Det ble ordentlig Dyrskun-stemming. Alle de brukte maskinene ble solgt. Det var gode priser, som det skal være på en auksjon. Spesielt hjulmaskinen ble solgt billig. Det er en maskin til ca. 400.000 kroner, sier David Kristianslund.

Smågravere

Dyrskun ble en slags premiere nummer to for et par av Volvos mindre gravere. Nyhetene ECR 25D, ECR 58D og ECR 88D ble første gang vist på Bauma i vår. Først nå er de klare til salg i Norge, i forkant av en årstid som ikke akkurat er høysesong for smågravere. Men Morten Hvattum gleder seg likevel over å vise nyhetene til det maskininteresserte publikum. På Dyrskun hadde Volvo med ECR 25D og ECR 88D. Førstnevnte er skreddersydd for en type bruk der det ofte går litt på halv tolv med lovligheten: Transport på 3,5 tonn henger trukket av en SUV



FULLT HUS: Dyrskun-besøkende stimlet sammen hos Volvo Maskin under auksjonen lørdag. Auksjonarius var produksjef Terje Andersen i Volvo. (Foto: Volvo Maskin AS)



LOVLIG: Volvo ECR 25D er bygget for å fraktes lovlig på 3 500 kg henger.

eller stor varebil. Morten Hvattum forteller om 300 mm brede gum-mibelter, automatisk nedgiring under belting, frontrute som kan vippes opp og bort og en hydraulikk som gjør at sving og bomsving kan kjøres samtidig.

– Ja, den funksjonen brukes mye, innskyter en kar som har stoppet for å se på maskinen. Han har ikke lyst til å si hva han heter, men han bruker i dag en EC 35C i daglig jobb med legging av kabel.

I tillegg til å bekrefte nytten av sving og bomsving, forteller han en historie som garantert ikke er enestående blant folk som bruker gravere i 3-4 tonnklassen.

– Inntil nylig fraktet jeg maskinen på en liten maskinhenger etter en Ford F250. Med skuffer og utstyr er det daglig kjøring med et tonn overlast. Det har gått bra, i 12 år. Men nå er det slutt. Jeg kjøpte nylig en Volvo FL6 med krokløft og maskinplan. Det er en helt annen verden, sier han.

Flaks

Foranledningen for den overgangen var en hendelse der kun flaks forhindret en alvorlig ulykke: Han var på vei til neste oppdrag, og hadde bare få hundre meter igjen til en større hovedvei. Da knakk to bolter, og hele hengerfestet løsnet.

– Jeg kjente umiddelbart på bilen hva som skjedde. Jeg bremsset forsiktig, sånn at hengeren bremsset mot bilen. Men dette var i motbakke, og hengeren begynte å trille bakover så snart jeg stoppet. Jeg kastet meg ut av bilen, løp bakover og fikk dratt på brekket på hengeren. Like ved var det et bilverksted der jeg fikk kjøpt de to boltene. Jeg skrudde på hengerfestet og kjørte videre. Men nå har jeg gått over til lastebil, forteller den heldige karen med 3,5-tonnsgraveren.

Senere i høst blir det Norges-lansering av Volvos helt nye hjullastere L30 og L35, samt en ny serie på tre valsetog fra 7 til 13 tonn.

Hos Hako Maskin AS treffer vi selger Eivind Handeland. Han forteller gjerne om den nye D-serien fra kinesiske Liugong, med gravere fra 4 til 36 tonn.

– De har fått større hydraulikkapasitet og mer tilgjengelige servicepunkter. Her har vi 906 D, som er ny av året. Den har en Yanmar-motor på 48 hk med aller nyeste motorteknologi, forteller Handeland.

Fortsetter neste side

– Med steg IIIb, da? Er det dieselpartikkelfilter som er brukt for å oppfylle Tier 4-kravene?

Usikker

– Det vet jeg ikke, innrømmer selgeren. Han løper etter en brosjyre. I den ser vi at 906 holder steg IIIa-nivå. Men storebror 908 har kommet et trinn lenger, og møter steg IIIb-kravene.
– 8-tonneren er bestselgeren vår. Forbruket er på kun 3,3 liter i timen. Det er lavt, forsikrer Handeland.



SMÅSKOG: Lassbærer for mindre behov. Kranmann Bison 6000 bærer inntil 1900 kg tømmer. Tosylindret motor på 23 hk (standard 18 hk). Kran med 4,4 meter rekkevidde, inkludert 90 cm ekstra utskyt. Kan også utstyres med dumperkasse. Herligheten koster 300 000 med ekstraustyr, hos ATV Motor fra Mysen.

Om det går litt i ball med utslippskrav og slikt, så er det i alle fall billig. Handeland forteller at 8-tonneren selges til 475 000 med HK-feste og graveskuff. I frontruta på 908 er det en enda lavere "Dyrskupris" på 399 000 med samme utstyr. Stadig med en garanti på to år og 3 000 timer.

Hako Maskin har holdt på med de rimelige kinesiske maskinene i 7-8, og har så langt solgt bortimot 300 av dem her til lands. Etter hittil å ha holdt på med de mindre maskinene skal de nå også selge Liugongs større maskiner. 25-tonneren 9025, for eksempel. Den har i likhet med sine søsken over åtte tonn motor fra Cummins. Brosjyren lover at den tilfredsstiller steg IIIb-kravene.

– Det har tatt tid å få CE-merking på de større maskinene. Hittil har vi solgt mest til små entreprenører og bønder. De er mest opptatt av pris. Liugong er 25 prosent rimeligere enn tilsvarende maskiner fra de større merkene, sier Eivind Handeland.



FØRSTE: Carl C. Fon fikk levert første eksemplar av Hitachis nye E-serie dumper. Deres E30 var med til Seljord.

– BØR VÆRE MER PRISBEVISSTE



TENNER: F.v. Bassam Jradi, Kenneth Sagvåg, Thor Eivind Fosse og Roar Nilsen.

– Folk er vant til å bare ringe og bestille det de kjenner. De undersøker ikke alternativer.

Det sier Bassam Jradi. Han er daglig leder i Get Solutions, som leverer det spanskeproduserte tannsystemet Futura. Det har nå blitt innlemmet i produktutvalget hos Flekkefjord Produkter AS.

Jradi mener norske entreprenører har litt å lære av utenlandske entreprenører. Det er en grunn til at de kan legge seg lavt i pris.

– Det er mer prisbevisste og ofte mer profesjonelle i innkjøpssituasjonen, sier Bassam Jradi.

Flekkefjord Produkter AS viste på sin stand blant annet et todelt tannsystem til hjullastere, der tannspissen på 500 Brinell, med et slitestykke på 700 Brinell. Til tannsystemet J 600, til 50-60 tonns maskiner leveres det nå et enklere festesystem. Her er det en festepinne som skal vrir i stedet for å bankes.

2013

September

26. Infomøte E134, to parseller. Statens Vegvesen. Kongsberg

27.-29. Loen-dagene. Loen.

27.-29. Ottamartnan. Otta.

Oktober

11.-13. Agrovisjon. Stavanger.

16.-20. Bygg Reis Deg. Lillestrøm.

17. Teknologi- og maskinmesse. Wirtgen. Sande.

21.-22. Transport og logistikk 2013. Gardermoen.

21.-24. Teknologidagene 2013. Trondheim.

23.-24. HMS-konferansen. Fornebu.

November

21. Fjellsprengningskonferansen. Oslo.

Desember

24. God jul!

2014

21.-23. januar: Anleggsdagene. Gardermoen.

25.-26. februar: Avfallsdagene. Gardermoen.

23.-25. mai: Anleggstreff. Haugesund.

13.-15. juni. MEFA. Trondheim.

2015

6.-10. mai: Vei & Anlegg. Oslo.

15.-18. september: Den Tekniske Messen. Oslo

Tips om arrangement: anleggsmaskinen@mef.no. Oppføring i denne oversikten er gratis.

NYHET TREKLIPPER

SMP
SMP Parts AB



Klippekapasitet 26 cm



SWINGOTILT®
Gravemaskiner 3 - 28 tonn
ST6 • ST10 • ST15 • ST22 • ST26

SMP Parts AB er markedets største og ledende produsent av graveutstyr, og har i tillegg det mest komplette produktprogram for alle typer av hjul og beltemaskiner mellom 1 og 90 tonn.

HARDOX
IN MY BODY

SMP Parts AB • PB 43 • 3051 Mjøndalen • Tel: 32875850 • Fax: 32875855 • E-mail: sven@smpparts.com / rune@smpparts.com
Besøks- og leveringsadresse: Tegleverksveien 100 - 3057 Solbergelva. Internett: www.smpparts.com



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

Store forventninger til ny regjering



Storingsvalget 9. september resulterte i at åtte år med rødgrønt styre kom til en ende. De borgerlige partiene fikk flertall på Stortinget, og trolig sitter de i skrivende stund i tøffe regjeringsforhandlinger.

Etter en intens og løfterik valgkamp har næringslivet store forventninger til den påtroppende regjeringen. Særlig gjelder dette framtidige infrastrukturinvesteringer og endringer i den generelle skatte- og avgiftspolitikken. Det synes å være bred enighet blant de borgerlige partiene om at bevilgningene til samferdsel skal opp. Nivå og gjennomføringsmåte er imidlertid fortsatt uavklart. Høyre har i sin alternative transportplan uttalt at de vil øke investeringsmidlene til veg og bane med 35 milliarder kroner over hele planperioden sammenlignet med Nasjonal transportplan 2014–2023, som den rødgrønne regjeringen la fram i april. I tillegg skal flere prosjekter gjennomføres som såkalt offentlig-privat samarbeid (OPS). Frp på sin side legger i sin transportplan opp til en vekst på hele 455 milliarder kroner.

Partiene spriker i bevilgningsnivå, men det ligger an til at det vil bli høy aktivitet i markedet for samferdselskontrakter for MEF-bedriftene de kommende årene. MEF har imidlertid etterlyst større fokus på de som skal gjøre den faktiske jobben ute på veg- og jernbanenettet i tiden framover, nemlig ungdommer som interesser seg for anleggsfaget. I flere fylker er det for få skoleplasser innen anleggsfagene, samtidig som frafallet i den videregående skolen jevnt over er svært høyt. MEF vil jobbe for at politikerne tar tak i utfordringene knyttet til rekruttering og frafall.

I samferdselsdebatten har det vært prestisjeprosjektene som E39 og InterCity som har fått mye av oppmerksomheten, men vi må heller ikke å glemme å vedlikeholde det vi allerede har. Statens vegvesen anslår at det samlede forfallet på riks- og fylkesvegnettet er 70 – 115 milliarder kroner på landsbasis. Det er imidlertid viktig at den nye regjeringen våger å sette tidsfrister for når forfallet skal være innhentet, som igjen følges opp med nødvendige bevilgninger.

Når det gjelder skatte- og avgiftspolitikken har både formuesskatten og arveavgiften vært diskutert i valgkampen. De borgerlige partiene har uttalt at begge skal reduseres. Det er på høy tid. Formuesskatten svekker bedriftenes robusthet og vekstevne, mens arveavgiften blant annet kan vanskeliggjøre generasjonsskifte i bedriftene. Det er imidlertid viktig at tilstrekkelige kutt blir tatt tidlig i den kommende regjeringssperioden, da handlingsrommet for reduksjoner vil avta raskt jo lengre ut i perioden vi kommer.

Videre ønsker vi en ny regjering som tar offensive grep for skognæringen. Særlig på Østlandet er situasjonen alvorlig etter at Södra Cell la ned cellulosefabrikken på Tofte i sommer. Det er nødvendig med tiltak som reduserer transportkostnadene og legger til rette for nye markeder, samt forskning som kan gi nye bruksmåter og produkter av trevirket.

Andre viktige saker innen våre bransjer er behovet for en overordnet sektormyndighet i vann- og avløpssektoren. Mens det i gjenvinnings- og avfallsbransjen fortsatt er utfordringer knyttet til konkurransen med interkommunale selskap og kryssubsidiering.

Det må sies at det tidvis har vært utfordrende å jobbe næringspolitisk under den rødgrønne regjeringen. Mange saker har blitt tatt på «kammerset», og vært ferdigtygd og avgjort idet de ble oversendt Stortinget. Forhåpentligvis vil det nå bli det lettere å drive målrettet næringspolitikk mot både Storting og regjering. MEF vil fortsette å jobbe mot myndighetene for å få gjennomslag for viktige saker for våre medlemsbedrifter.

God høst!

Arnstein Repstad

Uformelt forum for de største



(Foto: Jørn Søderholm)

MEF har tatt initiativ til et eget uformelt forum for store entreprenører. Det er medlemmene godt fornøyd med. MEFs forum for større bedrifter hadde sitt første møte tirsdag 27. august. Her var det 18 spente representanter for medlemsbedrifter som benket seg rundt det store møtebordet.

Hensikten med forumet er å gi MEFs største anleggsbedrifter en uformell møteplass hvor man sammen kan diskutere faglige spørsmål, utveksle erfaringer og belyse de spesielle utfordringer de større bedriftene har. Ikke minst på områder som HMS, arbeidsgiverspørsmål, og positiv utvikling av forholdet hovedentreprenør-underentreprenør. Her ønsker MEF også å få større bedrifters innspill i næringspolitiske saker.

Initiativet blir godt mottatt av representanter for bedriftene som deltok på det første møtet.

– MEF har tradisjonelt vært for de små bedriftene. Større bedrifter har andre behov. Det er veldig positivt at MEF har tatt dette initiativet, og jeg er spent på den videre utviklingen, sier administrerende direktør Per Kristian Langlo i K.A. Aurstad AS.

De største bedriftene er ofte oppdragsgivere for mindre MEF-bedrifter. Forholdet mellom hoved- og underentreprenør er et viktig tema.

– Det er som forskjellen på å sitte i baksetet å gi råd til sjåføren, og å kjøre selv. Er man sjåfør så må man ha oversikt og kunne alle trafikkreglene. Ikke bare noen av skiltene. En innleid underentreprenør har sin begrensede oppgave, mens hovedentreprenøren må ha oversikten. Det er mer komplekst, både styringsmessig og finansielt, sier styreformann Kjell Arne Aurstad i K.A. Aurstad AS.

Før møtet startet sa han at han ser fram til å utveksle erfaringer og diskutere felles problemstillinger som framtidig kontraktstruktur, kompetanseutvikling, hvordan anleggsbransjen skal konkurrere med mer ”sexy” bransjer som oljenæringen og å dele erfaringer med ulike byggherrer.

Rune Isachsen i Isachsengruppen har ventet lenge på dette.

– Det er en styrke. Det beviser at MEF mener noe med å ta vare på de store også. Vi har vært i ferd med å vurdere om MEF er noe for oss, sa han til Anleggsmaskinen før møtestart.

Albert Kr. Hæhre er også glad for dette MEF-initiativet overfor de store.

– Det gir en mulighet til å se på forutsetningene vi jobber under, og meisle ut strategier som passer for de store. For eksempel innenfor kontrakter, sa Hæhre.

Hovedkontoret Oslo Siste dag i MEF



Administrerende direktør i MEF Trond Johannesen takker Randi for innsatsen og ønsker lykke til i ny jobb. (Foto: Jørn Söderholm)

Randi Aamodt hadde sin siste arbeidsdag som næringspolitisk rådgiver i MEF fredag 30. august.

Randi har begynt i ny jobb som VA-ansvarlig i Oppegård kommune. Kolleger i MEF ønsker lykke til med ny jobb og nye utfordringer. Randi har jobbet både med miljøpolitiske saker og med å dokumentere status og tilstanden på VA-ledningsnett i Norge. Særlig har Randis bidrag til å løfte det næringspolitiske arbeidet i MEF på VA vært viktig. Dokumentasjon om VA gjennom flere MEF-notater er viktige bidrag

som gjør MEF i stand til å utføre godt næringspolitisk arbeid innen VA-spørsmål. Arbeidet har løftet MEFs VA-kompetanse på det næringspolitiske plan til et godt faglig nivå som gir oss troverdighet i VA-debatten. Dette er viktig når mer enn 60 prosent av MEFs medlemsbedrifter tar oppdrag relatert til vann og avløp.

«Igjen – takk for godt utført arbeid Randi, og lykke til videre!» ønsker sjeføkonom i MEF Stein Gunnes.

Region Øst

MEF Oslo/Akershus hos Fylkesmannen

Torsdag 29. august var MEF Oslo/Akershus på møte hos Fylkesmannen i Oslo og Akershus. Tema var lagring og mellomlagring av overskuddsmasser. På møtet deltok representanter fra klima- og miljøavdelingen hos fylkesmannen, en representant fra Akershus fylkeskommune i tillegg til nestleder i MEF Oslo/Akershus Karl Kristoffer Nordby og Distriktssjef Espen Alvestad.

Det var MEF som hadde bedt

om dette møtet. Formålet var å vite hvordan vi maskinentreprenører kan bidra til en bedre masseforvaltning i fylkene våre. Både myndigheter og næring er enige om at situasjonen i dag er uholdbar. Det er stor mangel på godkjente deponier og søknadsprosessene for å opprette nye lagringsplasser er ofte lange og vanskelige.

Fylkesmannen påpekte at det er stor mangel på kunnskap både

hos kommuner og hos næringen om massedeponering. Det er svært mange lover og regler som det skal tas hensyn til og det er mange som er involverte når en søknad om lagringsplass skal behandles. Derfor blir det komplisert og vanskelig.

Fylkesmannen i Oslo og Akershus ønsker å bidra til å øke kunnskapen hos kommuner og næring og MEF kommer derfor til å arrangere et seminar

om massehåndtering i løpet av høsten 2013 hvor både fylkesmannen, fylkeskommune, kommuner og næringen vil delta.

Fylkesmannen påpekte at de i lang tid har ønsket å arrangere et slikt seminar, men at de har vært vanskelig å få dette til av forskjellige grunner. De setter stor pris på at MEF nå tar dette initiativet og de ønsker å bidra til at seminaret skal bli en suksess



Finn Bangsrud holdt et innlegg om sentral godkjenning og krav til tiltaksklasser.

Medlemsmøte på Gol

MEF region sørøst avd. Buskerud avholdt medlemsmøte på Gol torsdag 5. september. Vi ble tatt godt imot i lokalene til Monter på Gol, med god mat, omvisning i lokalene og en orientering om den lokale handelsavtalen.

Silje Lindvig fra MEFs juridisk avdeling holdt en interessant presentasjon om permitteringsreglementet og en kortversjon om bustadoppføringslova.

Vi hadde også med oss Finn Bangsrud som er spesialrådgiver i MEFs kompetanseavdeling. Han tok for seg regelverket om sentral godkjenning og krav til tiltaksklasser.

Regionskontoret orienterte om aktiviteter og kurs som MEF arrangerer utover høsten og vinteren. De ca. 30 fremmøtte virket godt fornøyde med nyttig orientering.

Region Nord

MEF Finnmark høsttreff i Alta

Avd. Finnmark har invitert alle medlemmene i Finnmark til høsttreff i Alta 27. – 29. september. Dette er i samarbeid med NLF, som har invitert sine medlemmer til treffet. I tillegg deltar mange leverandører. Dette er ei samling hvor det er en god anledning til å diskutere anleggstekniske ting med gode kollegaer og med leverandørene.

Kurs i Sticking- og tegningsforståelse – Karasjok
Kurset holdes 17. – 18. oktober ved Rica hotell, Karasjok.
Medlemmer i avd. Finnmark får sterkt reduserte priser, og læringer som har kontrakt gjennom OKAB får kurset gratis.

**okonomi-deler AS**

Vi har stort utvalg i LED, H3 og Xenon arbeidslamper og varsellys! For oversikt og utvalg; ring **69 10 23 00** eller se: **www.okonomi-deler.no**
(under meny punkt Elektrisk tilbehør/lys og lykter)



Bestilling: 69 10 23 00
Netthandel: www.okonomi-deler.no

Dieselmotorer



SisuDiesel
(Ex. Valmet)

FRYDENBØ
P O W E R

Telefon 63 87 17 00
www.frydenbopower.no

Bonusordning.



Volkswagen Amarok.

Nå med 8-trinns automatgir og inntil 3200 kg tilhengervekt.

Nå får du Volkswagen Amarok med markedets mest moderne girkasse. Automatkassen kombinerer permanent firehjulsdrift og offroad- og onroad-egenskaper med finjustert perfeksjon. I overgangen mellom terreng og landevei veksler den automatisk mellom høy- og lavgir. For de tøffeste oppgavene har Amarok eget offroadprogram og mekanisk differensialsperr bak som standard. Høy komfort og lavt drivstofforbruk har den også, ikke bare til pickup å være, men også sammenlignet andre varebiler. Vi har kort sagt satt en egen Volkswagen-standard i pickupklassen. Opplev Amarok hos din nærmeste forhandler.

Volkswagen Nyttkjøretøy. Norges mest populære arbeidsplass på fire hjul.

Amarok Single Cab 4MOTION pris fra 270.500,- eks. mva. Amarok Double Cab 4MOTION fra 278.500,- eks. mva. Amarok Double Cab 4MOTION automat fra 320.500,- eks. mva. Veiledende pris levert Oslo inkl. leveringsomkostninger. Frakt til forhandler utenfor Oslo og årsavgift kommer i tillegg. Forbruk blandet kjøring Amarok 4MOTION 0,72 - 0,83 l/100 km. CO₂-utslipp 189 - 216 g/km. Avbildet modell kan ha utstyr utover standard.



Nyttkjøretøy

Maskinprat

–ARBEIDS- TAKERNE BØR SKJERPE SEG

Maskinfører Karsten Winther-Hansen synes det er mye tafatthet ute og går blant ansatte.

Tekst og foto

JØRN SØDERHOLM

Navn: Karsten Winther-Hansen

Alder: 28

Stilling: Maskinfører, ansatt i 7-8 år.

Firma: Sigve Ektvedt AS

Maskin: Hitachi USR 225 LC, 2011-modell

TJØME: Vi traff maskinfører Winther-Hansen i hytta på «hans» Hitach beltegraver. I et imponerende tempo lempet han stein ut av en røys, som skal bli en boligtomt. Vi får ham til å stoppe maskinen noen minutter.

– Hva består dagens oppgave i?

– Jeg graver ut sprengt stein i en tomt der det skal bygges en firemannsbolig. Et tilsvarende bygg er under oppføring på nabotomta.

– Hva er det beste med å jobbe i firmaet du er ansatt i?

– Alt, egentlig. Finner ingen minus. Det er jamt over veldig bra å jobbe i Sigve Ektvedt AS.

– Hva er det beste du har hørt om av lønn, betingelser og frynsegoder?

– Har ikke peiling! Jeg bryr meg ikke om sånt, og snakker ikke om det med andre.

– Hva bør ledere i bransjen prioritere?

– Nja, sjefene kan vel ikke prioritere så mye mer enn de allerede gjør. Det er heller arbeidstakerne som må prioritere.

– Javel, hvordan da?

– Tafatthet... Det er mye rart som får jobb som maskinførere. Folk må skjerpe seg. Mer fokus, jobbe hardere, mener Winther-Hansen.

Han fyrer opp Hitachien igjen, og går løs på steinrøysa med stor beslutsomhet.



TRAVELT: Maskinfører Karsten Winther-Hansen i Sigve Ektvedt AS.



TOMT: Steinrøysa skal bli en tomt til en firemannsbolig. Bak hytta er det montert en kompressor til boretårn.

En perfekt hånd

For maskinstørrelse
2,5-18 TONN

For maskinstørrelse
12-100 TONN

For maskinstørrelse
35-100 TONN

Hjullaster
GJERSTAD

Veihevel
GJERSTAD

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

KOMATSU

KAMPANJE FILTERKIT

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



VEGDIREKTØR Terje Moe Gustavsen har snakket høyt og ofte om sikkerhet på anlegg. Han har skjønnet at endring starter på toppen før den manifesterer seg ute på anleggene.



VIKEN-SJEF Ragnhild Borchrevink. Viken Skog har kunngjort at de skal over egen hogst og transport av tømmer. Fra før har de skviset prisene til entreprenører. Er det for å tyne entreprenørbedriftene til å selge seg billig til Viken Skog?

Hemmeligheten

En gammel mann på aldershjemmet fikk et spørsmål fra en ung pleier:

– Du kaller fortsatt din kone for ”elskling”, ”sukkertopp” og ”min perle”, selv om dere har vært gift i 70 år. Hva er hemmeligheten?

– Jeg har glemt hva hun heter. Og jeg tør ikke spørre!



FJELLRENSK i Valdres. (Foto: Jørn Söderholm) Send inn bilder fra din bedrift, maskin eller prosjekt. Månedens beste bidrag blir premiert. Epost: anleggsmaskinen@mef.no. Instagram: [anleggsmaskinen](https://www.instagram.com/anleggsmaskinen). www.facebook.com/anleggsmaskinen MMS: 41 65 52 20

DUMPER



Sudoku

Løsning kommer i neste nr.

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

Løsning sudoku Anleggsmaskinen 7/8-13

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



Maskin-
entreprenørenes
Forbund

MEFs HMS-håndbok/ Anleggskalenderen 2014

MEFs HMS-håndbok/Anleggskalenderen er en spiralkalender med plastomslag i blått med gulltrykk på forsiden, der MEFs medlemsbedrifter om ønskelig kan få påtrykket sin egen logo.

Ca. 70 oppdaterte sider med HMS-stoff for anleggsbransjen

Innhold:

- Fortsatt god skriveplass, 4 dgr. pr oppslag
- Plass til daglige notater
- Bransjerelatert HMS-stoff
- Oversikt over viktige leverandører til bransjen
- Generell almanakkinformasjon
- Egne notatsider
- Komplett medlemsliste
- Info om MEF

Minimum 10 kalendere med egen logo påtrykket. Minimum 3 kalendere uten egen logo. Kun MEF- medlemmer får påtrykket egen logo.

Du har muligheten til å få lagt inn egne sider med bedriftsinformasjon foran i boken! Kontakt oss om priser og muligheter!

NB! Skal din bedrift ha egne sider foran, må dette avtales innen 10.september

Priser:

Antall	Priser pr. stk.
1 – 10	kr 149,-
11 – 25	kr 133,-
26 – 50	kr 128,-
Over 50	kr 114,-



Aplan 2014



Meget god kvalitet i sort vannavstøtende syntetisk materiale, bankkortlomme, innvendig rom med glidelås m.m. Leveres med ukeårssett. Aplan produktene blir levert med bransjeleverandører, nyttig bransjestoff m.m. De leveres med en diskret MEF-logo (ikke mulighet til egen logo). Størrelse: A5

Aplan komplett med Uke årssett 2014,
HMS-stoff, bransjeleverandører, bransjestoff

kr. 369,00

Årssett med oppdatering 2014: Uke årssett,
HMS-stoff, bransjeleverandører, bransjestoff

kr. 142,00

I tillegg til oppgitte priser kommer mva. og frakt.

NESTE NUMMER

Kommer 22 oktober



TRONDHEIM: Ladeparken ble i mai i år kåret til Norges beste uterom i by. Den parken er det anleggsentreprenøren Søbstad AS som har bygget. Les om det i neste Anleggsmaskinen.
(Foto: Harald Vingelsgaard)

MEFs fortjenestmedalje



MEFs fortjenestmedalje ble innstiftet på MEFs landsmøte i 1996 for at våre medlemsbedrifter skal kunne hedre sine egne ansatte for lang og tro tjeneste. Medaljen tildeles i sølv (20 år) og gull (30 år) og produseres for MEF av A/S Th. Marthinsens sølvwarefabrikk.

Medaljen leveres med et jakkemerke i en gaveeske, og i tillegg et innrammet diplom der navn og tidsrom er kalligrafert.

Firmaer som har aktuelle kandidater for medaljen kan fylle ut søknadsskjemaet og sende det til MEFs hovedkontor v/ Mona Alvilde Mellstrøm. Detaljert orientering oppnås ved å lese statuttene som er utarbeidet for ordningen.

Selve søknadsprosessen tar ca 3-4 uker fra skjemaet sendes inn til medaljen mottas.

Eventuelle spørsmål, kan rettes til Mona Alvilde Mellstrøm, tlf. 22 40 29 09, eller pr. e-post: mona.mellstrom@mef.no





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



VOLVO ECR25D



KREFTER I MASSEVIS

Volvo Maskin AS

Telefon: 66 81 86 86

Telefaks: 66 81 86 79

www.volvomaskin.no

Vi er stolte av å kunne introdusere den nye Volvo ECR25D - den kraftigste maskinen i klassen! Til tross for kompakte ytre mål har ECR25D bryte- og rivekrefter som kan sammenlignes med vesentlig større maskiner. Samtidig er den lett nok til å transporteres på en 3,5 tonnns biltilhenger. Kort bakre svingradius gjør den velegnet for arbeid på trange områder.

I tillegg får du velkjente Volvo-kvaliteter som romslig førerhus med god sikt, enkel betjening av ekstrahydraulikk og bomsving med rullebrytere på spakene, lett tilgang til alle servicepunkter, og robust konstruksjon med høy kvalitet på alle komponenter. Ta kontakt og la oss fortelle mer om maskinens egenskaper!

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT

