

VEINYTT



VEITEKNISK INSTITUTT
Alt innen teknologi og infrastruktur

HØST



NCC legger nytt asfaltdekke på E18 i Asker.

«Formater» gir homogene asfaltdekker

HOMOGENITET ER AV største betydning for kvaliteten og levetiden på et asfaltdekke. Spesielt lassbyttepartiene er svake og ofte er det skader som oppstår der som bestemmer et asfaltdekkes levetid. I prosessen fra massen produseres til den ligger på veien blir homogeniteten redusert ved silolagring, bil- eller båttransport og innmating i utleggeren.

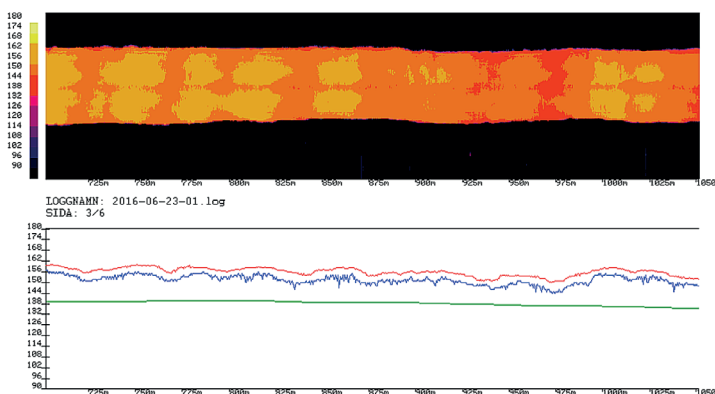
IR-skanning viser at jevn fremdrift uten stopp gir mer homogent asfaltdekke. Bruk av formater kan være et hjelpemiddel til å oppnå jevn tilgang av asfaltmasse til asfaltutleggeren.

Ved bonuskontrakter for homogenitet gis det bonus når risikoarealet er under en gitt prosentandel av det utlagte arealet. Veiteknisk Institutt har fulgt opp homogenitet på asfaltdekker ved

hjelp av IR-skanning siden 2012, og i år har både NCC og Skanska, som de første, oppnådd et risikoareal på 0,00 % ved bruk av Shuttle Buggy, en formater med blandeskrue. Asfalten tippes fra bil til mottakslomme på Shuttle Buggy, løftes med matebånd til en silo med blandeskrue og derfra videre med matebånd til asfaltutlegger.

Alle kontrakter med IR-skanning hvor det er benyttet Shuttle Buggy har oppnådd maksimal bonus.

Skanska oppnådde 0,00 % risikoareal ved legging på E6 i Oslo og i Vestby, og NCC oppnådde 0,00 % risikoareal ved legging på E6 på Dovre og 0,02 % på E18 i Asker. Figuren nedenfor er hentet fra en av jobbene hvor det ble oppnådd 0,00 % risikoareal med bruk av Shuttle Buggy. ☺



IR-SKANNING: Øverst temperaturkart for utlagt dekke. Rød og blå kurve under er maks- og min-temperatur i tverrsnittet. Den grønne linjen er 90 % av flytende middelverdi, og områder med temperatur under den er risikoarealer.

Hvordan oppnå kvalitet?

ALLE ER ENIGE om at kvalitet er viktig. Det er med på å øke levetiden for veier og konstruksjoner og bidrar til reduserte samfunnskostnader.

Hvilke parametere er viktig for å oppnå optimal kvalitet? Vi kan liste opp faktorer som:

- Gode råvarer
- Riktig produksjonsutstyr
- Kompetanse innen reseptutarbeidelse, produksjon, kontroll, logistikk og utlegging
- Krav fra byggherre til det ferdige produkt
- Kontroll av utført arbeid
- Konsekvenser for entreprenør ved dårlig eller variabel kvalitet

Entreprenørene har til enhver tid tilgang til den beste maskinparken, råvarene og kompetansen for å tilfredsstille kvalitetskravene fra byggherren. Hvorfor får vi ikke da alltid den optimale kvaliteten?

Det fokuseres i hovedsak på produksjonsvolum. Produksjonsvolumet pr dag er riktig nok viktig for prosjektets økonomi; men det forutsetter at produktkvaliteten er på plass.

Noe av kontrollarbeidet ved asfaltarbeider utføres av VTI. For Veiteknisk Institutt er det derfor viktig å være rett organisert for å løse både dagens og morgendagens kontrolloppgaver.

Veiteknisk Institutt er i dag en organisasjon som driver både medlemsaktiviteter og kommersiell virksomhet. En av utfordringene våre er å organisere instituttet optimalt for fremtiden, og dette er en oppgave vi er godt i gang med.

Mer om det og mye annet, kan du lese mer om her. ☺

Eirik Wulvik
EIRIK WULVIK
DAGLIG LEDER





Fra styrelederen

JEG ER YRKESMESSIG like gammel som Veiteknisk Institutt. Arbeidet med å etablere Veiteknisk Institutts forgjenger, Asfaltindustriens laboratorium, ble startet høsten 1972. I august 1972 startet jeg min yrkeskarriere innen vegsektoren gjennom å bli ansatt i Vegdirektoratets Veglaboratorium på Blindern.

Veiteknisk Institutt og mitt liv og virke har i de etterfølgende drøye 40 år løpt parallelt. Vi har hele tiden befunnet oss i samme fagmiljø. Noen perioder uten direkte kontakt, men i lange perioder med omfattende kontakt, fra 1970-årenes arbeid med Asfaltrenningslinjene, via 1990-årenes arbeid med nye kontraktsformer og nye kvalitetskrav for asfaltdekker, til de seinere årene med arbeid med Varige vegger og revisjon av vegnormaler.

Og nå er inngrepet mitt med Veiteknisk Institutt meget konkret, siden jeg ble valgt som styremedlem i 2015 og som styreleder i 2016.

Hvorfor sa jeg ja til disse vervene? Hvorfor kan jeg tenke meg å bruke ressurser på å bidra til drift og utvikling av Veiteknisk Institutt?

Begrunnelsen min ligger hovedsakelig i et ønske om å opprettholde et mangfold blant aktørene i samferdselssektoren.

Jeg ser at bransjen vår homogeniseres stadig mer, gjennom konsentrering av ressursene i stadig større selskaper på konsultantsiden og på entreprenørsiden, gjennom oppkjøp og sammenslåinger. På offentlig side, statlig og kommunal, dyrkes også homogeniseringen, gjennom avvikling av utførelsesvirksomhet og satsing på rendyrket bestillerrolle.

Vi trenger derfor noen aktører som representerer en cross-over-rolle. Og jeg mener Veiteknisk Institutt utgjør nettopp en slik aktør i bransjen vår. Veiteknisk Institutt opererer med kontakt både til bestiller/myndighetssiden og til utførersiden. Instituttet er en av de få aktørene som leverer uavhengige felt- og laboratorietjenester innen vegteknologi. Virksomheten danner en fin overgang mellom rådgivningstjenester og tjenester nært knyttet til praktisk utførelse og den er koblet både mot privat og offentlig sektor.

En slik aktør må vi beholde i bransjen for å sikre mangfold, kompetanse og tilgjengelighet til tjenester. Og jeg vil gjerne jobbe for at samferdselssektoren skal ha tilgang på en slik aktør også framover. ☺

JOHNNY M. JOHANSEN
STYRELEDER

«Vi trenger derfor noen aktører som representerer en cross-over-rolle. Og jeg mener Veiteknisk Institutt utgjør nettopp en slik aktør i bransjen vår.»

Framtidig organisering av Veiteknisk Institutt

Følgende alternativer for framtidig organisering ble vurdert av gruppen:



VEITEKNISK INSTITUTT DRIVES i dag som en forening med både medlemsaktiviteter og kommersiell virksomhet i form av oppdrag, for medlemmer og for andre. Denne todelte virksomheten byr på en del utfordringer særlig knyttet til å avpasse servicegraden overfor medlemmene sett i forhold til instituttavgiftene og i forhold til oppdragsvirksomheten.

Gjennom de siste årene er det kontinuerlig arbeidet med strategien for virksomheten ved Veiteknisk Institutt. En viktig del av dette

arbeidet var prosjektet «Veien videre mot 2020» som ble gjennomført av en arbeidsgruppe med representanter for medlemmene i 2011–2012. Et av spørsmålene i dette arbeidet var «Har vi riktig organisasjonsform?», sett i forhold til dagens virksomhet og ikke minst når det gjelder framtidens utfordringer.

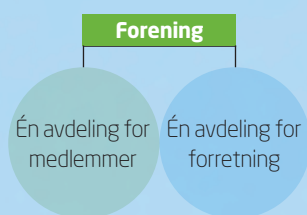
Det ble gjennomført et strategimøte i styret i 2012 hvor revisor deltok og redegjorde for alternative organisasjonsformer. Konklusjonen fra dette møtet var at:

Nytt styre i Veiteknisk Institutt

STYRESAMMENSETNING FRA MAI 2016:

STYRELEDER: Johnny M. Johansen,	Sivilingeniør, ViaNova Plan og Trafikk
NESTLEDER: Odd Lindseth,	Seniorrådgiver, Veidekke Industri
STYREMEDLEM: Lasse Fensholt,	Seksjonssjef, Avinor
STYREMEDLEM: Harald Astad,	Prosjektleder, Bærum kommune
STYREMEDLEM: Kjell Arne Juul,	Adm. Dir, Nynas Bitumen
STYREMEDLEM: Per Ivar Vestues,	Direktør, Lemminkainen Norge
VARAMEDLEM: Heidrun Kårstein,	Overingeniør, Vestby kommune
VARAMEDLEM: Kjetil Stusvik,	DK-sjef, Skanska Asfalt

Rapporten og de alternative organisasjonsformene er behandlet av styret med følgende beslutning:



- For 2016 beholdes all aktivitet i samme organisasjonsform som i dag, men det opprettes to avdelinger for å regnskapsmessig skille mellom medlemsaktivitet og forretningsdrift
- Dette skal synliggjøre kostnadene og inntektene ved næringsdelen og medlemsdelen. I tillegg skal nytten for medlemmer synliggjøres.
- I 1. kvartal 2017 evalueres erfaringene fra delt avdelingsdrift, for å kunne ta beslutning om et eventuelt neste trinn i utviklingen av organiseringen av Veiteknisk Institutt.

- Styret hadde ikke samstemt syn på framtidig organisering av Veiteknisk Institutt.
- Styret bør bestemme om og eventuelt når en vurdering av framtidig organisasjonsform bør utredes.

På generalforsamlingen i 2015 ble det besluttet: *Styret gir administrasjonen i oppdrag å danne en arbeidsgruppe som skal utrede mulige organisasjonsformer for VTI.*

Det ble nedsatt en arbeidsgruppe med representanter for medlemmene og de ansatte som arbeidet med dette fra juni 2015. Mandatet for gruppen var «Å vurdere behovet for en ny organisasjonsform, og å komme med konkrete forslag til nye måter å organisere instituttet på». I desember 2015 leverte gruppen sin rapport til styret.

I 2016 er altså driften av Veiteknisk Institutt gjennomført med to avdelinger, en for medlemsaktivitetene og en for den forretningsmessige virksomheten (oppdragene). Ressursbruk og regnskap følges opp for hver av disse delene og resultatene av dette vil sammen med andre vurderinger, danne grunnlag for en evaluering våren 2017. Denne evaluering skal munne ut i et forslag til framtidig organisering av Veiteknisk Institutt. ☺

Utfordringer og håp hos en kommunal veisjef

DET KOMMUNALE VEINETTET i Ringerike kommune består av cirka 260 km, samt 37 bruer. Vei, park og idrett er organisert i en enhet. Vår portefølje omfatter i tillegg blant annet 50 store og små friområder, ni parkeringsarealer og tre parker. Vi forventer en framtidig befolkningsvekst, økt trafikk og utbygginger, spesielt dersom Ringeriksbanen blir realisert. Skjer dette er Oslo kun 30 minutter unna. Dette vil ytterligere skjerpe den interne konkurransen i kommunen om bevilgninger og prioriteringer av de ulike kommunale tjenestene. For å nå opp i denne konkurransen mener jeg det er en stor fordel å kunne dokumentere både faktiske behov og resultater.

JEG ER VEISJEF i Ringerike kommune, samt har forvaltningsansvaret for park og idrett. Jeg har vært ansatt hos den samme arbeidsgiveren og innenfor samme tjenesteområdet i 31 år. Veisjef-funksjonen har jeg hatt i forholdsvis kort tid, fra siste omorganisering i kommunen i januar 2015, da bestiller/utfører-modellen ble valgt.

Vi har fram til nylig vært kun to personer til å forvalte vei, park og idrett. I løpet av noen få år har vi opplevd at flere erfarne veifolk takker av. Kombinasjonen av tap av bransjee erfaring og nye ledere, hvor ikke alle nødvendigvis har tilstrekkelige kunnskaper eller forståelse for veifaget og for nødvendige prioriteringer av oppgaver, er uheldig. Bestiller/utfører-modellen frembringer også et sterkere fokus på økonomi enn vi har sett tidligere og faget kommer fort i bakgrunnen.

At veiforvaltningen har vært underbemannet fører til at publikum får dårligere service – vi rekker ikke å høre på alle, og slett ikke hjelpe alle. Dette har igjen konsekvenser for kommunens omdømme. Vi rekker heller ikke å holde oss godt nok faglig orientert, ei heller befare vegnettet tilstrekkelig for å danne et godt grunnlag for planlegging.

KONSEKVENSEN ER AT grunnlaget for å be administrasjonen om nok/nødvendige økonomiske midler er for dårlig, og verditapet og forfallet på det kommunale vegnettet øker.

Jeg har i mange år savnet et dokumenterbart grunnlag for å kunne påvise kostnader til nødvendig drift, vedlikehold og fornying

(investering) av nedslitte veier og veiobjekter. Vi startet i 2015 med å registrere det kommunale vegnettet i NVDB, inklusiv tilstand. At vi nå endelig også får utarbeidet en «Hovedplan Vei», anført av Paul Senstad i Veiteknisk Institutt, setter vi stor pris på. Hovedplanen vil i fremtiden danne grunnlaget for å be bevilgende myndigheter om økonomiske midler til veiformål. Vi vil også anvende hovedplanen til å dokumentere resultatene av bevilgninger og årlige tiltak.

Dersom «Hovedplan Vei» fører til at økte bevilgninger blir gitt, forutsetter det også at bemanningen i Veiforvaltningen økes slik at veimidlene kan følges opp på en god og fornuftig måte.

En annen sak enn manglende personellressurser og veimidler er mine bekymringer om enkelte transportørers holdning til tillatt akseltrykk på kommunalt veinett.

Rådmannen og bevilgende myndigheter har vært generøse for budsjettåret 2016. Til opprusting av veier, bruer og veilys har vi for 2016 fått tildelt i overkant av 30 millioner, mot to millioner i året de siste fem årene.

VI VET ENNÅ ikke hvilken respons vi vil få på vår hovedplan. Jeg vil likevel oppfordre andre kommuner til å registrere sitt veinett i NVDB og å få utarbeidet en «Hovedplan vei». Uten denne dokumentasjonen tror jeg det kommunale veinettet fortsatt vil fremstå som en framtidig budsjett-taper, sammenlignet med andre kommunale tjenestetilbud. ☺



Jan Ivan Skillebekk,
veisjef i Ringerike kommune.

Ringerike kommune

Ringerike er en norsk kommune som ligger i den østlige delen av Buskerud fylke. Administrasjonssenteret ligger i Hønefoss. Kommunen grenser i nord til Sør-Aurdal og Søndre Land, i øst til Gran, Jevnaker, Lunner og Oslo, i sør til Bærum og Hole, og i vest til Modum, Krødsherad og Flå.



VI HAR SPESIALISTENE DU TRENGER!

Veiteknisk Institutt er en medlemsforening for konsulenter, entreprenører, råvareleverandører, oljeselskaper, kommuner og andre byggherrer. Instituttet er et kompetansesenter for forskning og utvikling, kvalitetskontroll og dokumentasjon av asfalt.

Våre konsulenter

- ➡ har lang erfaring fra sine fagfelt
- ➡ arbeider daglig med oppgaver som er aktuelle for deg
- ➡ kan engasjeres på timebasis ved behov

Hovedprodukter fra Veiteknisk Institutt

- Fotografering av veger digitale stillbilder, inkludert kilometrering av vegen
- Tilstandsregistrering av dekker veger og flyplasser, bl.a. spor, jevnhet, tverrfall, tekstur
- Asfalt- og steinlaboratorium
- Sertifisering av asfaltfabrikker i hht CEN-krav
- Miljømåling av asfaltproduksjon i henhold til konsesjonskrav fra myndigheter
- Evaluering av leverte asfaltarbeider nøytral instans
- Hovedplan vei for norske kommuner
- Konkurranseskrutningsgrunnlag og kontrakt for asfaltarbeider, samt bistand i forbindelse med utlysning
- Materialteknologi
- Vedlikeholdstiltak og -teknikker inkl. gjenbruk

VEISKOLEN

Vi arrangerer kurs for vegforvalter og entreprenører som omhandler blant annet:

- Kompetansekurs i asfalt
- Videregående kurs i asfalt
- Kontrahering og oppfølging av asfaltarbeider
- Kontraktskurs for formenn og baser
- Asfaltlapping
- HMS-kurs
- Arbeidsvarslingskurs (nivå 1 og 2)

Se veiteknisk.no/kurs for kurskalender.

Ta kontakt for mer informasjon om våre produkter og tjenester

Eirik Wulvik
DAGLIG LEDER
eirik@veiteknisk.no

Heidi Hovde Andersen
KONTORSJEF
Kurs og økonomi
heidi@veiteknisk.no

Kjell Arne Bergli
MÅLETEKNIKER
Miljømålinger
kjell.arne@veiteknisk.no

Ola Prøis Bergli
MÅLETEKNIKER
Miljømålinger
ola@veiteknisk.no

Trude Beathe Haugen
LABORATORIEKNIKER
beathe@veiteknisk.no

Bjørn A. Holshagen
RÅDGIVER
Tilstandsmålinger,
Sertifisering av
asfaltfabrikker
bjorn@veiteknisk.no

Roar Telle
SENIORRÅDGIVER
Prosjektleder KFA,
Vegteknologi og kurs,
roar@veiteknisk.no

Paul Senstad
SENIORRÅDGIVER
Drift og vedlikehold,
Planer kommuner
paul@veiteknisk.no

Ragnar Bragstad
SENIORRÅDGIVER
Laboratorieansvarlig,
Veiteknologi,
Sertifisering av
asfaltfabrikker
ragnar@veiteknisk.no

Vibeke Taranger
PROSJEKTLEDER
NORSK ASFALTFORENING
vibeke@veiteknisk.no



Ny måletekniker:
Ola Prøis Bergli
ble ansatt 1. mars.



VEITEKNISK INSTITUTT
Alt innen teknologi og infrastruktur

Besøksadresse: Fjordveien 3, 1363 Høvik
Postadresse: Postboks 239, 1322 Høvik
Telefon: 67 10 10 90 **E-post:** post@veiteknisk.no

VEITEKNISK.no