

Dansk Brodag 2002-04-02

Status for broer i Norge og aktuelle tiltak

Av Otto Kleppe, Vegdirektoratet, Bruavdelingen



Statens vegvesen i Norge er inne i en tid med organisatoriske endringer. Den nye organisasjonen får tre nivåer:

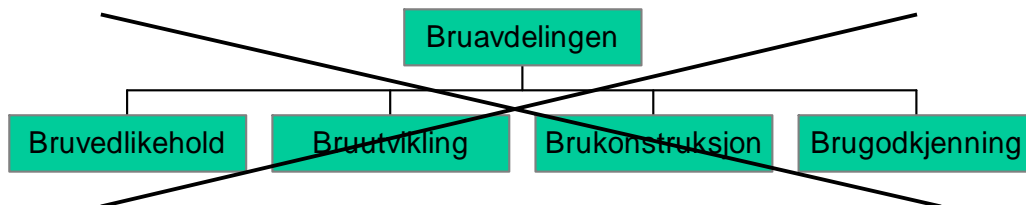
- Vegdirektoratet
- 5 regionskontorer
- 30 distriktskontorer

I tillegg blir produksjon et statlig aksjeselskap.

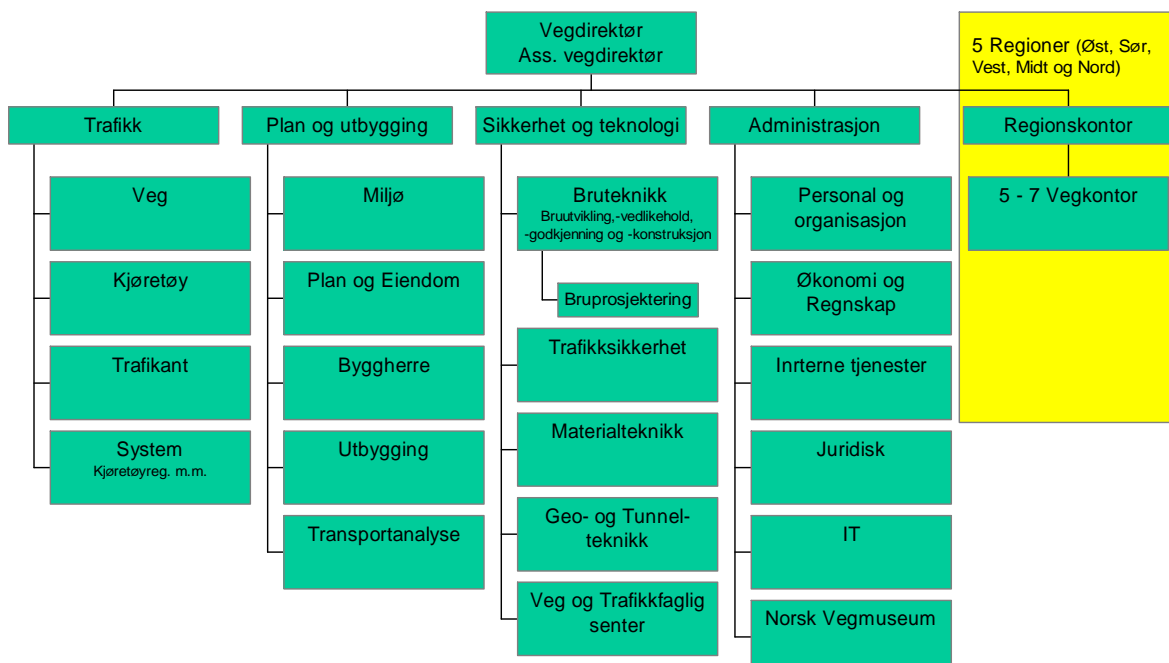
Vi får dermed ikke en egen Produksjonsenhet som tar seg av vedlikehold og nybygg, men vi må bestille alle slike arbeider.

Imidlertid vil alle inspeksjoner og kontroll på anlegg bli vårt ansvar. Enkel inspeksjon kan bli satt bort til det nye A/S Produksjon eller i konkurranse til andre. Det foreslått er ennå ikke endelig, men de store linjene er endelig.

Bruavdelingen i Norge er muligens mer fokusert på Bruplaner enn på Bruvedlikehold. Vi hadde planlagt en ny bruavdeling, men fordi det ble bestemt et nytt vegvesen ble forslaget stanset. Den nye bruavdelingen skulle inneholde fire kontorer som i dag, men med et separat godkjenningskontor. Den skulle ha sett slik ut:



Bakgrunnen for disse tankene vil bli videreført til den nye bruseksjonen. Den nye bruseksjonen vil hete Bruteknikk og vil bli en del av Sikkehet og Teknologiavdelingen.



Bruavdelingen har i dag egen kompetanse til å ta på seg meget avanserte konstruksjonsoppgaver og forsterkningsoppgaver. Hensikten er å ha tilstrekkelig kompetanse i vår godkjenning av bruer. Der vi likevel ikke har nødvendig kompetanse leier vi inn den kompetansen vi mangler. For tiden behandler vi godkjenning av senketunnelen i Bjørvika i Oslo. For oss er dette en helt ny konstruksjon og her støtter vi oss på innleid kompetanse.

På området ombygging og forsterkninger er den mest avanserte oppgaven for tiden forsterkning av Puttesund bru. Puttesund bru er en fritt frembygg bru fra 1971 med ledd i midtspennet. Det leddet har synket ca. 50 cm og er fremdeles i bevegelse. Etter at flere metoder har vært undersøkt har man bestemt at det skal bygges to tårn med kabler som henger opp brua – gjøre den om til en skråkabelbru. Synkningen i midten vil bare delvis bli rettet opp, men forsterkningen vil stabilisere konstruksjonen.

Bruavdelingen har for noen få år siden fått ansvar for rekkverk fordi det ble ansett for å være en konstruksjon og fordi ledelsen ville ha rekkverk på en avdeling. Det har ført til mange nye utfordringer bl.a. med beregninger av hendelsesforløp når et kjøretøy treffer en konstruksjon.



Det blir for tiden stadig bygd færre nye bruer i Norge. I forhold til årene før 1994 er nybyggingen nede på ca. 1/3. Likevel blir det planlagt og bygd flere større nye bruer. Hengebruer er fremdeles en svært aktuell brutype med flere prosjekter på planstadiet og noen er nylig ferdige. En annen type som det er vist stor interesse for er større buebruer i stål. Fritt frembygg bruer blir fremdeles brukt, men i sterkt begrenset mengde. Det som i noen grad har tatt seg opp er trebruer. En fagverksbue med

spenn på 70 m er nylig ferdig og nye trebruer er under planlegging.