

KJETIL VILLA ASFALT AS.



2680 Vågå - Tlf. 950 37 300

www.kvasfalt.no



SATSER NÅ PÅ KALDASFALT / SKUMGRUS I TILLEGG TIL VARME MASSER.

Dette kan utføres med jomfruelig masser med bindemiddel eller ved bruk av knust asfalt og betong. Det kan brukes 100% knust asfalt ved bruk av mykner og ned mot 2,5% med bindemiddel.

PRODUKSJON



MER MILJØVENNLIG

Produksjonen utføres i et spesialdesignet mobilt kaldasfaltverk. Mobilt kaldblandingsverk kan flyttes nær lokale forekomster eller objekter. Dette medfører store miljøgevinster både ved transport, utslipp og gjenbruk. Verket har høy produksjonskapasitet som bidrar til korte anleggstider og liten trafikkforstyrrelse.

Verket kan produsere både med emulsjon og skummet bindemiddel. Anlegget er utstyrt for tilføring av vann for optimalisering av materialfuktighet. Dette sørger for at bindemiddelet raskt og homogent fordeler seg i massen og bidrar til gode komprimeringsegenskaper. Skumgrus kan mellomlagres en tid.



MOBILT



EFFEKTIVT



UTLEGGING

Kaldasfalt / Skumgrus

Skumgrus/kaldasfalt kan legges på opprettet grusunderlag eller på fast dekke. Det legges med asfaltutlegger eller høvel.

Til kompaktering brukes tungt valseutstyr, kombinasjon gummihjuls og stål. Dekket avsandes etter komprimering for å tette overflaten.



6500 TONN LAGT I 2020

I 2020 utførte KV ASFALT legging av skumgrus med bindemiddel 330/430 på strekningen Sognefjellsvegen til Leirvassbu (15km). Der ble det lagt med jomfruelig masser og skummet 330/430 bindemiddel. Resultatet ser svært bra ut.

For tre år siden la KV ASFALT skumgrus med knust asfalt og 160/220 bindemiddel på veier og plasser som i dag ser bra ut. Dette er ikke et nytt produkt, allerede i 1994-97 hadde Statens Vegvesen er prosjekt på dette området. Rapport nr 572 fra Statens Vegvesen oppfølgingsrapport 2015.





KONKLUSJON AV RAPPORT NR 572

I rapporten ble det konkludert at lavtrafikkvegnettet kan forventes like lang funksjonstid på kaldproduserte asfaltdekker som for tradisjonelle varmproduserte (AGB).

VÅRE VEGGER

NUMMER 07 2020 – ÅRGANG 47

VEIER24.no

TEMA:
PUKK
& GRUS

EUROPAS STØRSTE VEGRØR SKAL UNDER E18.
I LØPET AV EN HELG!

30 meter langt
og 42 tonn!

12-TONNS BLOKKER RASER:
Trenger rassikring
for 23 milliarder

FULL SKJÆRING I INNLANDET:
Entreprenøren
hevet kontrakten

RIKSVEG 3/25:
Billig og bra
gigantprosjekt!

► NORDENS STØRSTE FAGBLAD FOR VEG, ANLEGG OG TRAFIKK

TEMA PUKK & GRUS

Satset på kaldasfalt på høyfjellet

Asfaltfirmaet kjøpte inn både kombivalse og verk for kald asfalt fra utlandet for dette oppdraget.

TEKST: BJØRN OLAV AMUNDSEN



ALLE FOTO: KV ASFALT

Leirvassbu Fjellstue ligger innerst i Leirdalen, cirka 15 kilometer sørover fra fylkesveg 55 over Sognefjellet. Dette er Jotunheimen og toppen av Norge – Galdhøpiggen er bare noen kilometer unna.

Her er det typisk høyfjellsvær, med store variasjoner. Vegen inn til Leirvassbu er en anleggsveg som ble anlagt under kraftsverkbyggingen på 1950-tallet, og den er oppgradert i flere omganger siden den gang.

18. august var Vågå-firmaet KV asfalt med Kjetil Villa i spissen ferdig med et litt uvanlig oppdrag:

Ny kaldasfalt på vegen inn til fjellstua. Firmaet signerte kontrakt i fjor høst om kontrakten.

– I vår besto vegen av fast dekke med dårlig kvalitet, store hjulspor og hullete og delvis grusareal. Det ble valgt en løsning med å forsterke og rette opp en del partier med 0-32-fraksjon grus. De dårligste partiene med bakker av asfalt ble rettet opp med asfalt. Målet var å ligge på cirka 120 kilo pr. m², og for å få til det måtte det rettes opp en del, forteller Kjetil Villa.

– Det er noe blandede grunnforhold, og vi valgte å bruke skumgrus med bindemiddeltypen Nynas 380 HT, for at dekket skal unngå sprekker og ha mulighet til å gro sammen igjen. Tilslaget ble knust i bunnen av dalen der verket står og vegen starter. Tilslaget ble kjørt inn i verket i to fraksjoner. Massen

blir tilsatt amin og skummet ved cirka 170 grader, sier Villa.

Totalt volum er beregnet til cirka 6500 tonn over de 15 kilometrene. Trafikkgrunnet på denne vinterstengte vegen er på mellom 8000 og 10.000 kjøretøy i året.

– Kontrakten var underskrevet i fjor høst. På våren kom korona-pandemien, og det er både friskt satset og imponerende av Leirvassbu Fjellstue å be oss om å fullføre oppdraget, sier Villa.

Måtte kjøpe kaldtverk

– For å kunne utføre oppdraget måtte vi investere i et kaldtverk, og i var i Sverige og så på mulighetene. Svenskene har jo brukt slik ►



Asfaltleggingen skjedde med stor utlegger og 11 tonns kombivalse.



Produksjonsansvarlig Tom Arne Nystuen i KV asfalt ved verket.

asfalt i mye større målestokk enn Norge, og har gode resultater med kaldblanding. Det svenske Vägverket har også laget en egen rapport, der de viser til at kaldasfalt er et viktig produkt og et godt alternativ til varme masser på de riktige stedene. Vi valgte å kjøpe et verk som Veidekke hadde utviklet, det hette da WA 150, og som har blitt bygd om og modernisert i Sverige, sier han.

Verket har to matelommer med mulighet for blanding av fraksjoner. Blandingen går over sikt og inn i en Lucksta-mikse med egenprodusert skumbitumen. Verket er PLS-styrt og regulerer blandingen etter innlagt resept. Massen blir kjørt i haug og derfra lastet opp på biler.

- Det er en fordel at massen blir liggende rundt et døgn før den legges ut. Det ser ut som bitumenet fordeler seg bedre ut i massen når den ligger litt, sier Villa.

Måtte kjøpe valse også

Utleggingen har skjedd med en stor utlegger

og en 11 tonns kombivalse med stål foran og gummi hjul bak - og også valsen måtte firmaet til utlandet for å kjøpe.

- Gummi hjulene er viktige for å få massert massen godt. Valsingen er viktig og det kan ettervales i lang tid. Når trafikken settes på er også den med på å bedre dekket. Vi har etter hver arbeidsdag avstrødd dekket før trafikken blir satt på. Det er viktig for at det skal bli en hinne på toppen - og om det skulle komme regn på asfaltdekket er det mer motstandsdyktig mot steinslipp. For at et slikt dekke skal bli best mulig må vi unngå å legge ved regn og når det er kaldere enn fem-seks grader. Og det må settes på trafikk så dekket blir brukt før høsten og vinteren kommer. Dekket vil stivne fra toppen og nedover over tid, og lett trafikk er bra i den sammenhengen, sier Villa.

- Verket har fungert svært bra og massen har vært av jevn kvalitet. Et slikt verk kan jo også brukes til å anrike for eksempel fresemasser eller knust betong. Da kan massene anrikes med myk bitumen og ligge i haug over lang

tid. Slike masser kan brukes som bærelag og midlertidige veger etc. Svenskene bruker også en del av det de kaller veltbetong. Men verket blir ikke akkurat noen pyrd for øyet når det kjøres betong over det ...

Kortreiste materialer

- Den store fordelene med slik produksjon og utlegging er jo kortreiste materialer, både for tilslaget og de ferdigproduserte massene. Og når vi i tillegg kan produsere uten utslipp er det mange miljøfordeler her, sier Villa.

- Jeg har jo talt varme dekker sin sak i alle de årene jeg har drevet med asfalt, og ment at asfalt skal være svart og varm. Men etter å ha lagt en del fra dette verket og tidligere fra et KMA 220-verk fra Wirtgen for tre år siden, ser jeg klart verdien i at kaldasfalt brukes på de rette områdene. Områder vi la med anrikt og knust fresemasse ligger like bra som et agb-dekke den dag i dag. Det er mer krevende å legge slike masser, men med noe tålmodighet og litt læretid blir det bra resultater, sier han. ◀

KONTAKT

Ta kontakt med KV Asfalt for ytterligere informasjon

Kjetil Villa

Kjetil Villa Asfalt (org. 879263042)

Kjetil@aktivit.no

TLF: 95037300



2680 Vågå - Tlf. 950 37 300

www.kvasfalt.no