



ETT

Arbetet pågår mellan maj och september - övrig tid är det för kallt för såväl färg som reptekniker.

Att måla hängarna på Högakustenbron är ett speciellt uppdrag för reptechnikerna som utför det. Dels klänger de på upp till 180 meters höjd över havet, dels är jobbet ovanligt väderberoende.

AV

TEXT INGELA HOFSTEN FOTO FRIDA SJÖGREN

TOPPENJOBB

An aerial photograph of a long suspension bridge stretching across a deep, forested valley. The bridge's cables are visible, and a worker in a high-visibility vest is seen climbing one of the cables in the lower-left foreground. The road on the bridge has a few vehicles. The surrounding landscape is lush with green trees, and the sky is overcast.

På väg upp. Planen är att alla hängare ska vara reparerade och målade hösten 2021.



D

et är faktiskt svårt att stå still. När den dånande västanvinden tar tag i mig mitt på Högakustenbron får jag hålla emot för att inte falla.

– När det blåser så här mycket kan vi inte arbeta där uppe.

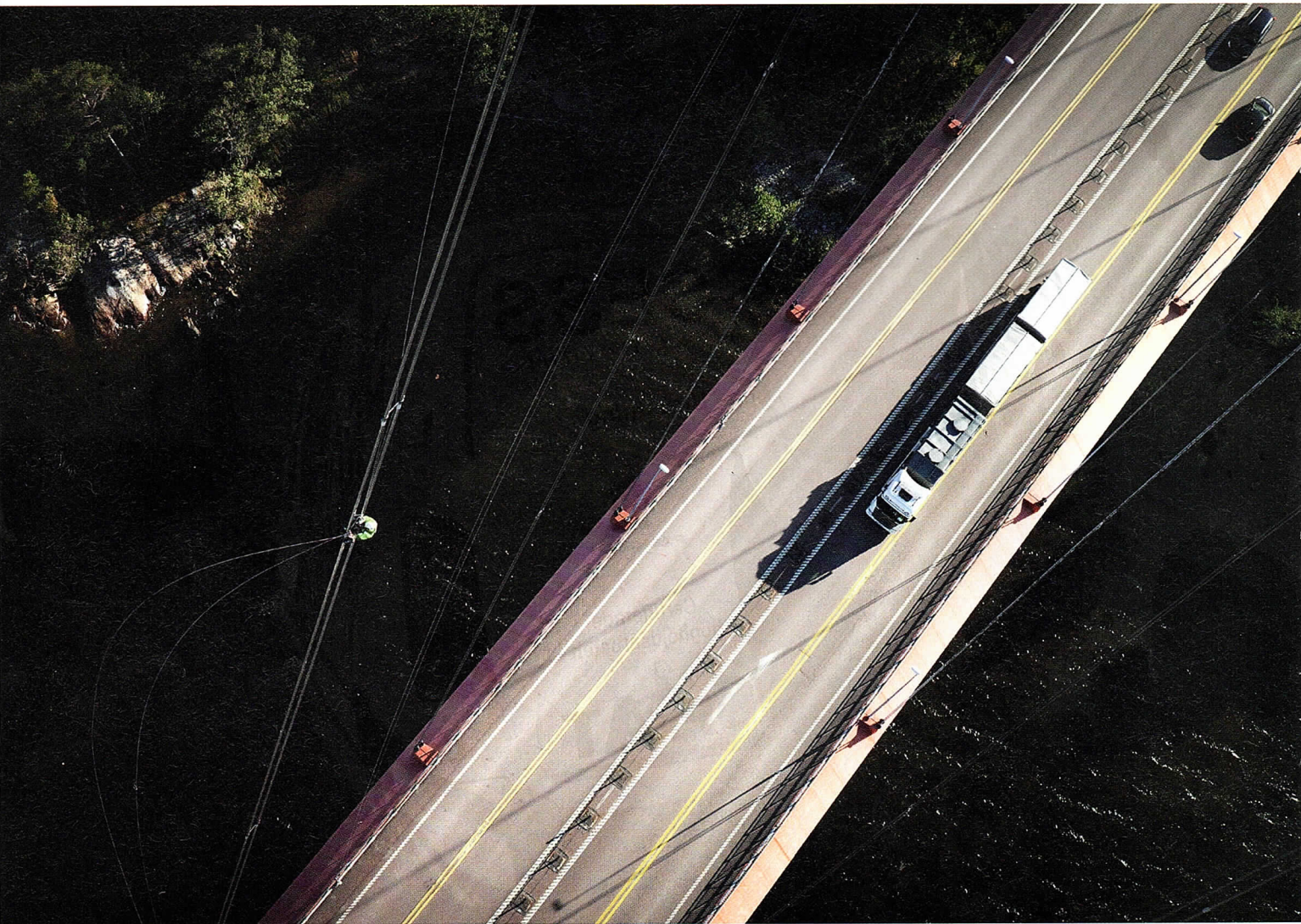
Repteknikern Anton

Ståhl får ropa för att höras i vinden. Han berättar att deras gräns går vid tolv sekundmeter. I dag blåser det över tjuugo. Ändå kliver han i sin säkerhetssele för att visa hur arbetet brukar gå till under normala omständigheter. Hans kollegor hjälper honom att fästa en blästringsapparat med tillhörande kompressorsladd i en av de stora karbinhakarna som han har hängande runt höfterna. Så kliver han upp på broräcket och firar sig uppåt längs en av brons hängare. Men bara en kort bit, så att jag får se hur han gör.

Hans kollega Rickard Wessman visar hur en slang från blästringsapparaten först fästs vid broräcket med rep och därifrån leds till en liten miljöavfallsbox ▶



Förra sommaren och hösten var det hängarna på den västra brohalvan som målades, i år är det på den östra. Under tiden spärras halva bron av och hastigheten är begränsad till 50 kilometer i timmen.



► där den gamla färgen från hängaren samlas upp, för att den miljöfarliga färgen inte ska falla ner i vattnet.

Vattnet – det är den mäktiga Ångermanälven, som leder från Ådalen ner mot Bottenhavet. I dag har vågorna "vita gäss" och skiftar i alla möjliga blå och gröna nyanser. Den vidsträckta utsikten över älven och det böljande landskapet är inget man tröttnar på i första taget, konstaterar Lena Sondell, arbetsledare för Svevias driftuppdrag vid bron.

– Jag njuter av utsikten varje gång jag kommer hit upp, säger hon och berättar att hon som 13-åring fick chansen att gå över bron dagen innan den öppnades för trafik.

– Det glömmet jag inte!

Högakustenbron ligger ett par mil norr om Härnös-

sand och förbinder de södra och norra delarna av Ångermanland. Över den passerar tusentals fordon per dygn. Vart sjätte år gör Trafikverket en stor inspektion av bron – liksom av alla andra broar i Sverige. Utöver det inspekterar Svevia, som har underhållsuppdraget, bron okulärt minst tre dagar i veckan samt gör månatliga mer grundliga inspektioner.

Själva brolådan har målats om tidigare, och nu är det alltså hängarnas tur. De nöts av väder och vind, men framför allt av smuts från vägbanan, och måste skyddas mot rostangrepp. Sedan bron invigdes 1997 har det gjorts en del stödmålning av dem, men nu var det dags för en mer omfattande renovering. Svevia anlätade Proaccess, ett Uddevallaföretag som specialiserat sig på arbeten på hög höjd. ►

När fotograf Frida Sjögren besöker arbetsplatsen en annan dag är väderförhållandena mer gynnsamma och repteknikerna kan jobba som planerat.



Lena Sondell,
arbetsledare
Svevia.



Björn
Särnbratt,
reptekniker,
Proaccess.



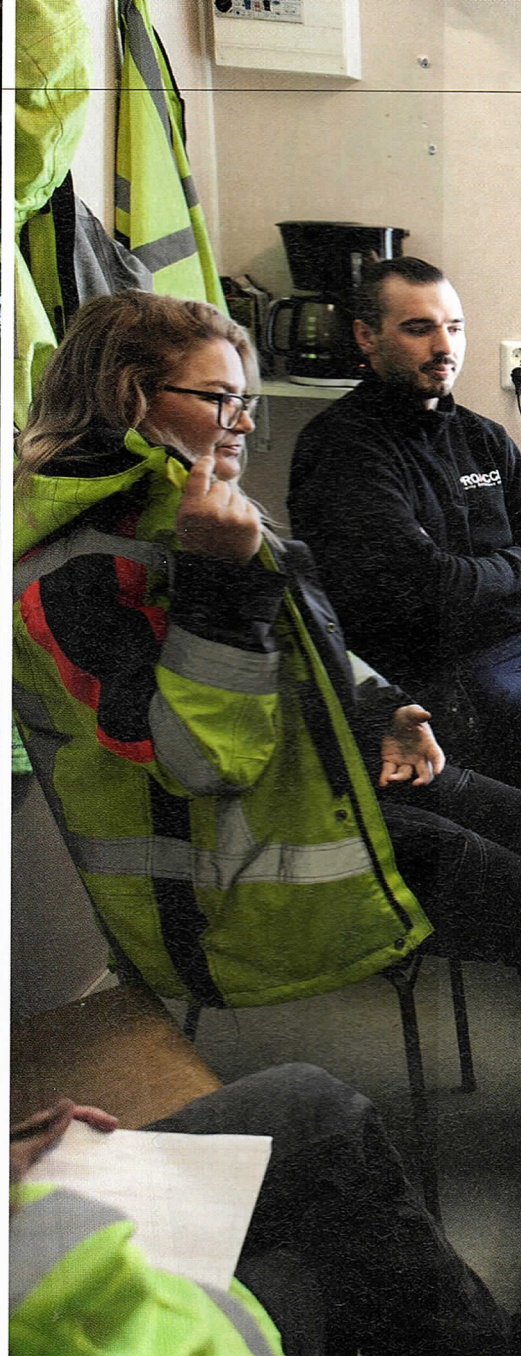
Anton Ståhl,
reptekniker,
Proaccess.



Rickard
Wessman,
reptekniker,
Proaccess.

HÖGAKUSTENBRON

Högakustenbron invigdes den 1 december 1997 och är ett av Sveriges högsta byggnadsverk. Från toppen på pylonernas spiror ner till vattenytan är det 189,5 meter. Det är en hängbro, och den 1 800 meter långa vägbanan hålls på plats med hjälp av kablar, varav de grävsta innehåller 11 300 drygt 5 millimeter tjocka trådar vardera.



Först blåstras den gamla färgen av, sedan följer grundmålning i rött och därefter tre lager vit färg.

► Arbetet skulle dra i gång våren 2019. Men så visade det sig att den färg som hängarna var målade med från början inte längre fanns att få tag i.

– Den var olämplig både av miljö- och arbetsmiljöskäl, säger Lena Sondell.

EN PERIOD AV provmålning med godkända, vattenbaserade färger följde innan man fann en som fungerade som ersättning.

– Men den gick inte att måla ovanpå den tidigare färgen. Det är därför man måste blåstra hängarna innan de kan målas, säger Fredrik Sundelin, tillförordnad platschef på Svevia i Härnösand.

Detta gjorde att Svevia, i samråd med sin uppdragsgi-

vare Trafikverket, beslöt sig för att satsa på de tio nederta meterna, som är värst angripna. De blåstras och målas därefter om med fyra lager färg, medan fläckar och andra skavanker på resterande delar av hängarna skrapas, borstas, tvättas och målas.

Själva målningen gör reptechnikerna med vanlig pensel, med färghinkarna hängande runt midjan. Genom den fiffiga lösningen att ställa plastölmuggar inuti dem går påfyllningen snabbt och smidigt: den som är uppe i hängaren kan fira ner sin hink och få plastmuggen utbytt i ett nafs.

MEN DET ÄR alltså inte varje dag det går att arbeta i hängarna. Det handlar förstas om säkerhet för repte-



När vädret sätter stopp för klätterjobb och de är klara med översynen av utrustningen kurar reptechnikerna inne i sin "koja". Här tillsammans med arbetsledaren Lena Sondell och platschefen Fredrik Sundelin.

nikerna, men också för bilarna på andra brohalvan. Till exempel skulle något av de långa repen kunna lossna och få fatt i en bil, eller färg blåsa i väg.

För även om den ena körbanan är avspärrad är det inte långt till den andra, där bilar, bussar och långtraktorer passerar i en jämn ström. Det rasslande ljudet av däck som passerar färisterna i början och slutet av bron kombinerat med motorbuller finns där som ett aldrig avtagande ackompanjement till vindens brus.

REPTEKNIKERNA ARBETAR I två skiftlag, varav det ena är baserat i Uddevallatrakten, det andra i Åre. De är certifierade yt- och rostskyddsmålare och utför allehanda höghöjdsuppdrag – alltifrån dammsugning av tak och

städning av spannmålssilor till fönsterputsning och impregnering av husfasader. Broprojekt förekommer också, men så här högt upp hade ingen av dem arbetat innan de började här.

– Första veckan var vi nog inte så tuffa, någon av oss, men nu är det som vilket jobb som helst, säger Anton Ståhl.

FAST UTSIKTEN KAN inte heller han och hans arbetskamrater se sig mätta på.

– Ibland stannar man bara upp och ser sig omkring, säger Björn Särnbratt och visar en mobilfilm från en tidig morgon, då älven doldes av dimmoln.

– Så då fick vi jobba ovan molnen. Det var fräckt! **B**