

A young girl is captured from the back, wearing a vibrant, multi-colored patterned dress and pink sneakers. She is in the middle of a jump rope activity on a dark asphalt surface. The ground is marked with hopscotch drawings in various colors (yellow, blue, pink, green). The numbers 1 through 10 are visible on the drawings. In the bottom left corner, two pieces of chalk are lying on the pavement. The background shows some greenery and a concrete curb.

# ASFALTINDUSTRIEN 2019

DANMARK  
FORTJENER EN  
INFRASTRUKTURPLAN

## For lidt asfalt og flere biler giver dyre og farlige veje

Færre investeringer i veje sammenholdt med flere biler og øget trængsel er en giftig cocktail.

Trængslen stiger, antallet af trafikulykker stiger og omkostningerne til genopretningen af vejene stiger, fordi det koster 2-3 gange så meget at rette op på en forfalden vej i forhold til at vedligeholde i tide. Og det koster på klimaet, for slidte og hullede veje giver mere rullemodstand, mere brændstofforbrug og dermed mere CO<sub>2</sub>-udledning.

Derfor er der mere end nogensinde brug for en langsigtet plan for infrastrukturen og for, at kommunernes investeringer i vigtig infrastruktur fritages fra anlægsloftet, så de kan bruge deres egne penge på kloge, grønne investeringer. For selv om det er dyrt at investere i infrastruktur, er det dyrere at lade være – økonomisk og menneskeligt.

Mens disse linjer skrives, kæmper vi med COVID-19. Ingen ved, hvad det kommer til at betyde, men statsministeren har sagt, at det sikkert kommer til at koste – både økonomisk og med hensyn til arbejdspladser. Når verden på et tidspunkt bliver sig selv igen, skal vi derfor arbejde os ud af krisen. Økonomer er enige om, at et godt middel hertil er investeringer i infrastruktur. Uanset hvad, kommer vi alle til at gøre vores for at få Danmark godt igennem krisen og på fode igen – asfaltindustrien er klar til at yde sit bidrag.



Foto: Camilla Schiøler

Asfaltindustrien har i år inviteret en række interessenter til at bidrage til vores årsberetning for at få en status på vores veje, gode råd til, hvad der skal gøres – samfundsmæssigt og fra branchen selv – og endelig ser vi på innovation set fra cykelstien.

**God fornøjelse med læsningen!**

Anders Hundahl, adm. direktør  
T: 40 43 93 70 / a@asfaltindustrien.dk

*Anders Hundahl*

# Lidt om Asfaltindustrien

Vi er branche- og arbejdsgiverforening for danske virksomheder, der fremstiller og udlægger asfaltbelægninger, og for branchens leverandører.

Der er 37 asfaltfabrikker i Danmark samt laboratorier, hvor virksomhederne produktudvikler. Der produceres 3,6 mio. tons asfalt om året i Danmark og industrien beskæftiger 2.000 medarbejdere.

Danmark har 74.558 km. veje, heraf 3.835 km. statslige – resten drives af kommunerne. 25.000 km. er private veje.

Asfalt er et uforligneligt og næsten 100 % cirkulært materiale. Asfalt er let at udlægge, der er ingen samlinger eller riller, og det er trafiksikkert. Asfalt kræver mindre energi at producere og udlægge end andre belægninger, det reducerer støjen fra vejen, og det er totaløkonomisk set en optimal løsning.

## Vi er også ramme om en række selvstændige sekretariater og foreninger:

### Dansk Vejforening

Fokus: Overordnede planer og prioriteringer for vejinfrastruktur.

### SIKRE VEJE

Fokus: Vejservice og trafiksikkerhed.

### ITSDanmark

Fokus: Intelligente transportsystemer.

### Ankenævn for biler

Fokus: Bilbranchen og bilister.

### Asfaltbranchens Fællesudvalg

Fokus: Uddannelse i samarbejde mellem fagbevægelsen og Asfaltindustrien.

## Indhold

- 2 | Forord af Anders Hundahl
- 3 | Lidt om Asfaltindustrien
- 4 | Paradoks: Et rigt land der ikke investerer i nødvendig infrastruktur
- 6 | Dansk Infrastruktur gør status: Trængsel hæmmer nu væksten
- 8 | Rådgivende ingeniører har løsningen: Giv os en infrastrukturplan og let på anlægsloftet
- 9 | Den Europæiske Asfaltforening: Det kan branchen selv gøre – digitalisering og arbejdsmiljø
- 10 | Cyklistforbundet: Kvalitet og innovation
- 11 | Året der gik
- 12 | Pas på min far! Pas på dig selv!
- 14 | Uddannelse til vejasfaltør
- 15 | Året der kommer – 3 nedslag
- 16 | Tal og fakta
- 17 | Hvad kan vi gøre for dig?
- 19 | Citater

# Paradoks: Et rigt land der ikke investerer i nødvendig infrastruktur

Den danske samfundsøkonomi har længe haft pæne økonomiske vækstrater og stigende beskæftigelse.

Der er fortsat udsigt til økonomisk vækst og højere beskæftigelse, selv om fremgangen i 2020 bliver moderat sammenlignet med de senere år. Det er dog klart at COVID-19 vil give en betydelig usikkerhed for økonomien, især oplevelsesøkonomien, og lavere vækst i 2020 forventes som resultat.

Dansk økonomi er dog sund og stærk til at møde udfordringerne i fremtiden. Der er ingen balanceproblemer, og bruttonationalproduktet og beskæftigelsen er på et rekordhøjt niveau.

Den øgede rigdom mærker den enkelte dansker også. Siden 1966 er bruttonationalproduktet pr. indbygger målt i 2010 priser, dvs. rensat for inflation, steget fra 147.000 kr. til 359.000 kr. Hver dansker er altså blevet 145% rigere! Det har den naturlige konsekvens, at trafikarbejdet stiger. Siden 2010 er vejtrafikken steget med 14%. I samme tidsrum er bruttonationalproduktet er steget med godt 300 mia. kr. i faste priser.

Derfor er det et paradoks, at kommuner og stat bruger færre og færre penge på nødvendig infrastruktur herunder veje og asfalt:

## Skøn for de offentlige investeringer i vejbelægninger 2018-23

Mio. kr. 2020-priser

Kilde: Dansk Vejforening.

	2018 R	2019 B	2020 F	2021 BO	2022 BO	2023 BO
<b>Vejdirektoratet</b>	466	472	364	448	398	423
<b>Kommunerne</b>	1.863	1.771	1.743	1.659	1.627	1.526
<b>Stat og kommuner</b>	2.329	2.243	2.107	2.107	2.025	1.949

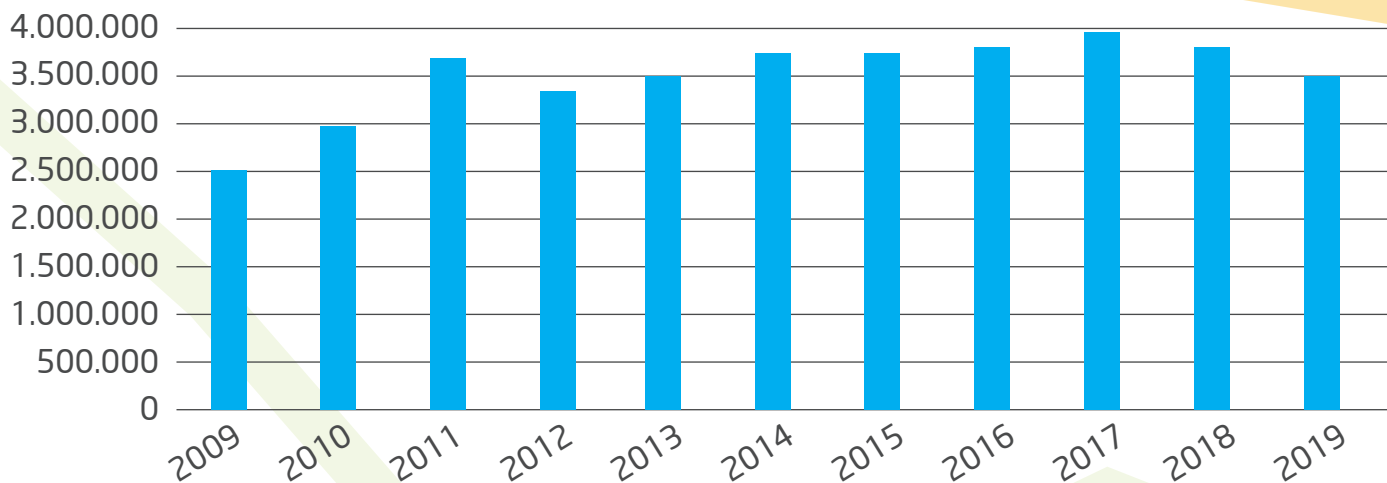
R: Regnskab B: Budget F: Budget i finanslov BO: Budgetoverslag

I 1960'erne udbyggede vi vores infrastruktur. Det gav vækst og velstand. I dag, hvor vi er meget rigere og hvor en større andel af befolkningen er på arbejdsmarkedet, lader vi være at udbygge den. Det er et paradoks! Mens det offentlige sparer investerer man i det private, hvilket skyldes det solide opsving i dansk samfundsøkonomi vi har set hidtil. På grund af bl.a. Brexit

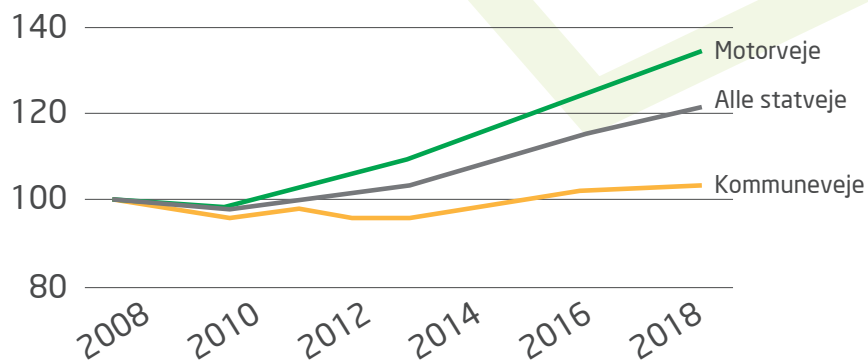
og COVID-19 er der dog usikkerhed om den økonomiske udvikling i 2020. Vismændene skønner, at væksten vil aftage fra 2 % i 2019 til 1,3 % i 2020, mens byggeriet forudser en svag tilbagegang i 2020; bygningsrenovation ventes dog at stige. Alt i alt ventes det private marked for asfaltbelægninger at stabilisere sig på nuværende niveau i 2020.

## Asfaltproduktion 2009-2019

Tons asfalt



## 2008 = indeks 100



”  
Mindre asfalt  
+ mere trafik  
= Nedslidte, dyre  
og farlige veje

Graferne viser indekseret udvikling i kørte km. – kilde "Statsvejnettet 2019" og Asfaltindustrien.

# Dansk Infrastruktur gør status: Stigende trængsel hæmmer nu væksten

I mange af landets kommuner kan trafikanterne se frem til mere trængsel på vejene, hvis der ikke bliver sat gang i nye vej-, bane- og tunnelprojekter.

Det kan gøre det sværere for virksomhederne at tiltrække medarbejdere, viser en analyse, som MOE Tetraplan har udarbejdet for Dansk Infrastruktur i Dansk Byggeri i februar 2020.

For virksomhederne kan det få den konsekvens, at det bliver sværere at tiltrække medarbejdere, der ikke bor i nærområdet.

- Mange pendlere er villige til at køre mange kilometer for at komme til og fra arbejde. Men der er grænser for, hvor lang tid folk vil bruge på at sidde i kø i morgen- og eftermiddagstrafikken. Hvis det fremover kommer til at tage længere tid at køre den samme strækning, vil det betyde,

at virksomhederne får et mindre opland at tiltrække medarbejdere fra. Og det vil gå ud over væksten, siger branchedirektør i Dansk Infrastruktur i Dansk Byggeri Henrik Friis.

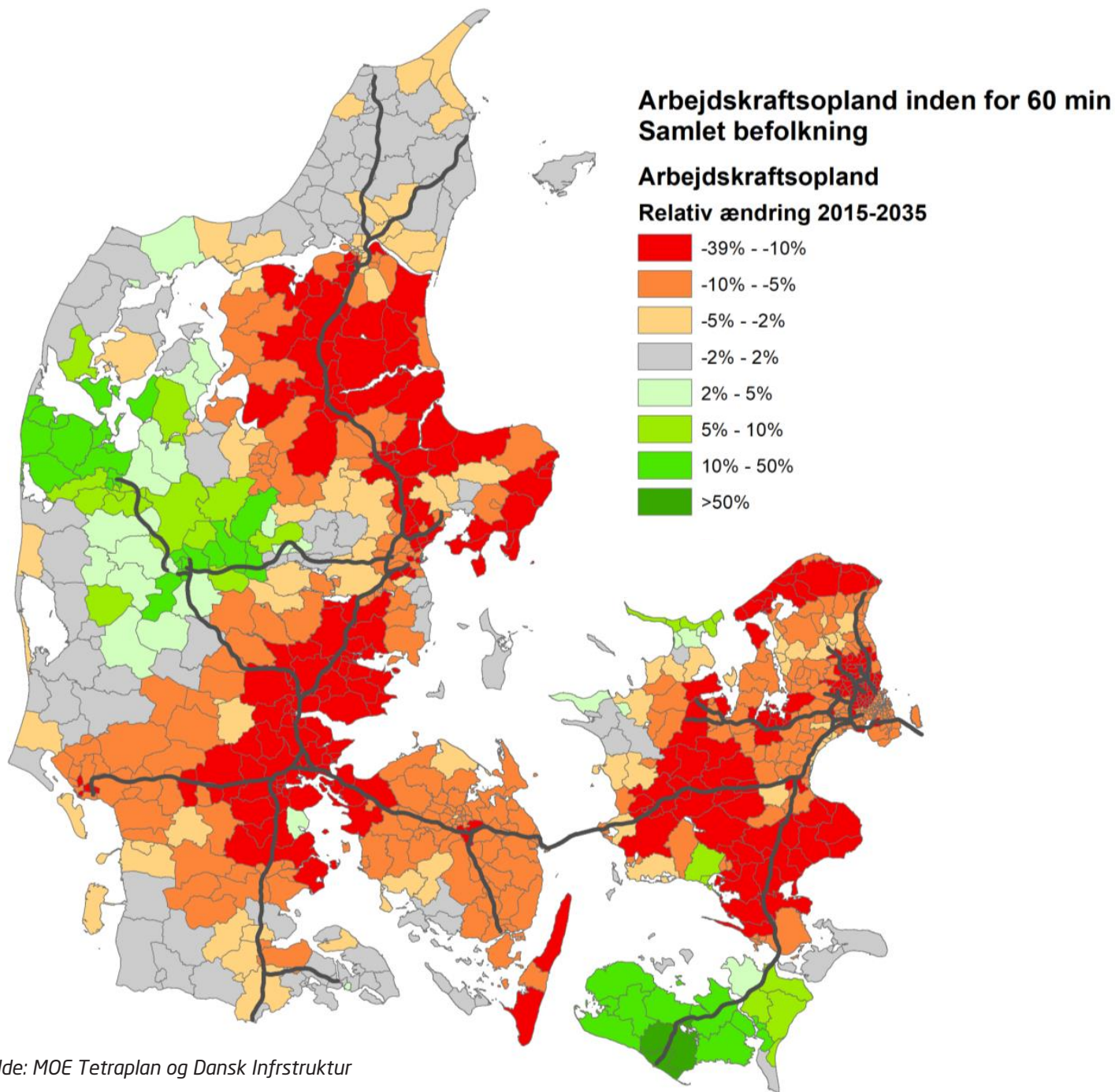
## Store regionale forskelle

Ifølge analysen er det især i Hovedstadsområdet, Syd- og Vestsjælland, Trekantområdet og i Østjylland, at virksomhederne vil have mindre arbejdskraft til rådighed i 2035, hvis infrastrukturen ikke bliver udbygget. Hvis pendlere er villige til at rejse en time hver vej til og fra arbejde, vil virksomheder i fx Fredericia, Kolding, Vejle og Hvidovre have over 20 procent mindre arbejdskraft til rådighed i 2035, viser analysen. Tabet af arbejdskraft er generelt større, hvis pendlere højst vil pendle en halv time hver vej.

- Hvis virksomhederne skal have ordentlige muligheder for at få fat i de rigtige medarbejdere, er det nødvendigt at få sat gang i de mange infrastrukturprojekter, der bare ligger og samler støv. Vi skal udbygge vejnettet, gøre jernbanen mere attraktiv og skabe en bedre mobilitet og sammenhæng mellem de forskellige transportformer, så pendlere ikke spilder unødigt tid i trafikken, siger branchedirektør Henrik Friis.



Henrik Friis.



Kilde: MOE Tetraplan og Dansk Infrastruktur

Relativ ændring i tilgængelighed til arbejdskraft inden for en rejsetid på 60 min. i morgenmyldretiden opgjort på LTM-zoner (LandsTrafikModellen). Basisscenarie 2035 i forhold til basisscenariet for 2015.

# Rådgivende ingeniører: Giv os en infrastrukturplan og let anlægsloftet

I marts 2020 udgav Foreningen af Rådgivende Ingeniører deres State of the Nation-rapport.

Formålet er at præsentere et samlet overblik over tilstanden, udviklingstendenserne, fremtidssikringen og de estimerede omkostninger, der skal til for at fastholde funktionen og værdien af den danske infrastruktur. For vejenes vedkommende viser rapporten, at mens statens veje nu er bragt i orden, er kommunernes veje m.v. i så dårlig stand, at der kræves 5-10 mia. kr. til genopretning. Baggrunden er, at trafikken på vejnettet er steget 9 % fra 49,1 mia. km til 53,4 mia. km i perioden 2014-2018, hvilket har medført et stigende trafikpres og øget slid på veje og broer. Både statens og kommunernes veje får en rød markør hvad angår miljøet, for der mangler at blive gennemført bæredygtigheds- og klimatiltag.

Her er hvad FRI mener der bør gøres:

**Der vedtages en langsigtet infrastrukturplan med tilhørende investeringsplan.** Nyt infrastrukturforlig skal forankres bredt i Folketinget, og forliget skal sammentænke veje og broer med resten af transportsystemet. Det er særligt vigtigt, at forliget prioriterer midler til, at vejmyndighederne kan løfte og fastholde tilstanden af det samlede vej- og bronet for at sikre en høj kvalitet, både på det kommunale og statslige vej- og bronet. Der skal foreligge en investeringsplan, der også udpeger en række strategiske indsatsområder for veje og broer.

**Der stilles krav om EPD'er for materialer til brug i nye vej- og broprojekter.** Fremtidige anlægsprojekter skal stille krav om, at der skal foreligge EPD'er på de anviste materialer, da data fra EPD'erne dels tydeliggør materialets klimabelastning m.m. og dels er sammenlignelige på tværs af materialer og projekter.

**Der stilles krav til beregningsprincipper og datamodeller, når nye vej- og broprojekters påvirkning af fx klimaet og miljøet skal vurderes.** Der skal stilles krav til anvendelse af bestemte beregningsprincipper og datamodeller, således at bygherrer kan træffe beslutninger om bæredygtighed på ens og oplyst grundlag.

**Der indføres en udvidet VVM i forbindelse med nye veje og broer.** Der skal stilles krav om, at VVM udvides til en vurdering af virkningen på bæredygtigheden, således at bl.a. klimapåvirkninger, herunder CO<sub>2</sub>-udslip, sociale effekter, herunder fremkommelighed og tilgængelighed, undersøges i højere grad end i dag. Samfundsøkonomiske beregninger, som i dag også er en del af vurderingen af projekterne, kan også udvides til at kvantificere bæredygtigheden og den cirkulære økonomi i projekterne.

**Der indføres krav om, at der i alle vej- og broprojekter skal beregnes CO<sub>2</sub>-belastning, og at belastningen løbende reduceres.** Det er for nuværende ikke obligatorisk at lave beregninger af CO<sub>2</sub>-belastningen i planlægningen og udførelsen af anlægsprojekter, hvilket besværliggør opstilling af mål om reduktion i CO<sub>2</sub> samt måling af reelle reduktioner.

**Vedligehold og renovering af kommunale veje og broer skal fritages for det kommunale anlægsloft.** Det kommunale anlægsloft bidrager til øget renoveringsefterslæb, som er mere omkostningstungt end kontinuerligt vedligehold og renovering.



# Den Europæiske Asfaltforening - digitalisering og arbejdsmiljø

Af Dr. Carsten Karcher, generalsekretær i den europæiske asfaltforening, European Asphalt Pavement Association, EAPA

Emner som sundhed, sikkerhed og miljø har spillet en vigtig rolle i den europæiske asfaltforenings, EAPA's, arbejde de seneste år; og disse emner, som er knyttet til "grøn" asfalt, vil blive endnu vigtigere i de kommende år. Der er en stigende opmærksomhed på klimaforandringerne i Europa og på behovet for at reducere støj og udledning af CO<sub>2</sub>, NOX, og partikler. Det understøttes af den politik EU-Kommission fører for at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen, især i transportsektoren, og af dens fokus på den nye cirkulære økonomi. Asfaltindustrien både kan og vil yde sit bidrag til disse samfundsmæssige udfordringer ved at arbejde for at reducere udledningerne og ved ansvarlig genbrug af asfalt, præcist som Kommissionen beskriver det i sin "European Green Deal".

## Digitaliseringen

Digitaliseringen af asfaltindustrien bliver vigtigere og vigtigere, ligesom det er tilfældet i andre brancher. Desværre er bygge- og anlægsindustrien ikke i front på det område, så vi må være ekstra aktive for at komme op på digital omgangshøjde. Digitali-



Carsten Karcher.

seringen er ikke alene knyttet til produktionen af asfalt, men til hele værdikæden inklusiv udlægning. Mange digitale løsninger er allerede på markedet, og disse må asfaltindustrien nu implementere for at blive mere effektiv, moderne og attraktiv.

## Sundhed og sikkerhed

Medarbejdernes sundhed og sikkerhed er afgørende. En industri, der ikke er attraktiv for medarbejderne, fra sjakkene til unge ingeniører, kan ikke klare sig med succes i fremtiden. Brug, implementering og udvikling af nye teknologier og digitale løsninger i hele asfaltproduktionens værdikæde – fra udvinding af råmaterialer over produktion og udlægning til genbrug – vil, sammen med overgangen til "grøn" asfalt, medvirke til at gøre asfaltindustrien attraktiv for næste generation og dermed til at sikre industriens fremtid.



# Cyklistforbundet: Kvalitet og innovation på cykelstien

Af Klaus Bondam, direktør, Cyklistforbundet

Danmark har brug for flere cyklister. Det har vi af hensyn til de enorme samfundsmæssige udfordringer, som præger disse år i forhold til klima, folkesundhed og trængsel. Og akkurat som bilisterne har cyklister brug for god infrastruktur. Cyklister er følsomme over for ujævnheder fra reparationer og slidlag på cykelstier. Vi har brug for veje og cykelstier, som holder, og som yder tryghed og komfort. Vi kan ikke bruge veje og cykelstier med huller i asfalten til noget. Det skaber usikre og potentielt decideret farlige situationer, når man på cykel skal siksakke forbi huller og ujævnheder. Derfor har vi brug for en stærk asfaltindustri, som sætter kvalitet på vejene for alle på dagsordenen.

Men asfalt er ikke bare asfalt – heller ikke på cykelstien. Asfalt er i dag mange ting. Det er for eksempel bæredygtigt genbrug. Både sten og bitumen er energikrævende at udvinde og dyre at transportere. Derfor er det både miljømæssigt og samfundsøkonomisk en god ide at genbruge mest muligt asfalt.

## Innovation

Asfalt er også innovation og nytænkning. Både i Holland og i Polen er der de senere år arbejdet med cykelstier, der er forsynet med solceller, der opsamler energi i løbet af dagen og kan holde asfalten selvlysende det meste af aften og nat. Ved at belægge cykelstien med små syntetiske fosforkrystaller kan stien om natten udsende det lys, som stien i løbet af dagen har modtaget fra solen.

Mere cyklisme aflaster vejnettet og frigør plads til den vækstskabende transport for landets virksomheder; inklusive



asfaltindustrien. Derfor skal investeringer i veje også være investeringer i cykelstier. I Cyklistforbundet vil vi gerne invitere til dialog og samarbejde. Når Folketingets politikere skal lande den længe ventede og langsigtede grønne investeringsplan for infrastruktur, er der brug for stærke organisationer, der står sammen for at sikre erkendelsen af, at cykelstier er lige så vigtig infrastruktur som veje og jernbaner. Vi glæder os til fortsat godt samarbejde.



Direktør, Klaus Bondam.

# Året der gik

## Klimapartnerskab

Asfaltindustrien kom i 2019 med i regeringens klimapartnerskab. Formålet er at vise, at vi er en proaktiv del af den grønne omstilling og at få indflydelse på den måde klimahandlingsplanerne udarbejdes på. Regeringen bør f.eks. prioritere at sikre tilgængelighed af grøn energi og rimelige rammevilkår for bruget heraf. Asfaltindustrien tæller 37 værker og rigtig mange maskiner ved vejarbejder landet over, som alle er afhængige af en velfungerende landsdækkende grøn energiinfrastruktur.

Offentlige vejejer bør bruge vejnettet aktivt i klimaindsatsen ved at inddrage trafikens brændstofforbrug beregnet ud fra vejens jævnhed og tekstur i fornyelseskriterier for asfaltbelægninger.

Kommunerne som affaldsmyndighed har en vigtig opgave med oplysning og håndhævelse af affaldsreglerne og affaldshierarkiet, så gammel asfalt kommer retur til værkerne. Når både bitumen og stenmaterialer genbruges og jomfruelige materialer erstattes, spares CO<sub>2</sub>.

Formålet med figuren er at give en ide om bidragenes størrelsesorden og indbyrdes placering for at kunne prioritere indsatsen bedst mulig. Der er tale om gennemsnitstal baseret på den samlede asfaltproduktion i 2018 og der er foretaget en række skøn og antagelser.

I de fem overskrifter indgår bidrag fra en række processer. I "Råvarer" indgår udvinding og transport af materialerne til værket. I "produktion" indgår varme til tørring og blanding af materialer, el, opvarmning af bitumentanke og brændstof til læssemaskiner. "Udlægning" dækker over transport af varm asfalt og asfaltmaskiner til udlægningsstedet samt maskinernes brændstofforbrug. "Affræsning af udtjent asfalt" inkluderer fræsning, transport til værk samt nedknusning af det affræsedede materiale.

## Potentielle CO<sub>2</sub>-besparelser ved produktion og udlægning af asfalt

### RÅVARER:

Øget genbrug medfører mindre import af energikrævende råvarer.

### PRODUKTION:

Overdækning af råvarer kan nedsætte energiforbruget.

### UDLÆGNING:

Udvikling af maskiner og uddannelse medfører lavere brændstofforbrug.

### VEJENS DESIGN:

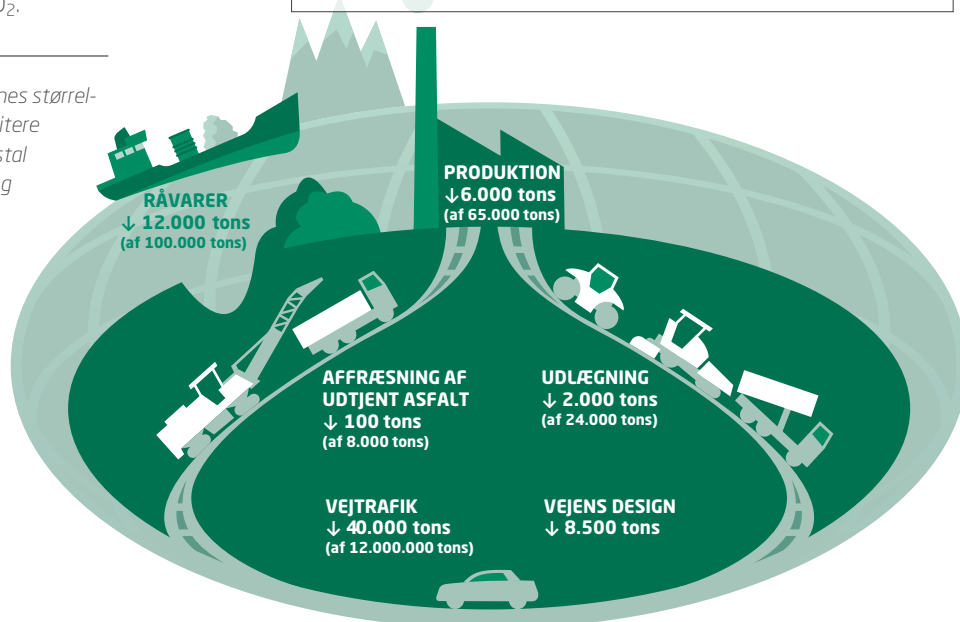
Ændringer i vejens design i udvalgte opgaver kan give besparelser i produktion og/eller behov for råvare.

### VEJTRAFIK:

Vedligeholdte veje og mere klimavenligt asfalt kan give besparelser i bilernes brændstofforbrug.

### AFFRÆSNING AF UDTJENT ASFALT:

Udvikling af maskiner og uddannelse medfører lavere brændstofforbrug.



## Pas på min far!

Også i 2019 havde Asfaltindustrien fokus på sikkerhed - ikke mindst på vejen.

Formålet er at være med til at skabe en sikker arbejdsplads for på den måde at kunne fastholde og tiltrække de bedste medarbejdere.

”

### **Etik**

*Foreningen har også i 2019 ageret til gavn for virksomheder og har bl.a. vedtaget og offentliggjort et sæt etiske retningslinjer, der viser omverdenen, at organiserede virksomheder har orden i tingene.*



## Pas på dig selv!

Efter succesen med "Pas på min far" har Asfaltindustrien valgt at holde fast i børnetegningen, men arbejde videre under overskriften "Pas på dig selv".

Vi har fået udviklet tre illustrationer, der sammen med en film om korrekt adfærd i 2020 skal minde om at gøre det, man ved man bør gøre, men ikke gør.

Målet er at gøre det endnu mere sikkert at vælge et job i asfaltindustrien.

*Begge kampagner er udarbejdet i samarbejde med 3F.*



# Pas på dig selv

## Gå baglæns ned

DET GODE ASFALLIV

# Pas på dig selv

**3F** **71**  
Fagligt Fælles Forbund ASFALTINDUSTRIEN



”

*”Det er uansvarligt ikke at investere i infrastruktur”*

*Økonom,  
Paul Krugman*

## Uddannelse til vej-asfaltør

I august 2019 blev der udklækket 23 nye vej-asfaltører og samtidig blev det fejret, at det er 25 år siden, at det første hold gennemførte uddannelsen. Bag uddannelsen står 3F og Asfaltindustrien.

### Fakta om vej-asfaltøruddannelsen:

- Uddannelsen varer kun 2 år
- Der er fuld løn under hele uddannelsen.
- Man er i praktik meget af tiden og har korte ophold på skole
- Al undervisning er praktisk orienteret
- Asfalt er en branche med en stabil fremtid
- Asfalt er en af de bygge- og anlægsbrancher med færrest uheld.

## Året der kommer - 3 nedslag



Asfaltindustrien taler vejenes sag på Christiansborg. Her ses adm. dir. Anders Hundahl sammen med statsminister Mette Frederiksen i forbindelse med indgåelse af klimapartnerskab.

**I 2020 vil asfaltindustrien gå i dialog med politikere i stat og kommuner og pege på vigtigheden af en grøn, langsigtet infrastrukturplan.**

Infrastruktur varer meget længe og koster mange penge - derfor skal vi have en plan ligesom vores nabolande har. For det går, som Dansk Infrastruktur siger, ud over væksten, hvis infrastrukturen forfalder.

Vi vil også, i samarbejdet med bl.a. Vejdirektoratet, arbejde på at få indført miljøvaredeklarationer, Environmental Product Declaration, EPD'er, som også Foreningen af Rådgivende Ingeniører fremhæver. På den måde tydeliggør vi de forskellige materials CO<sub>2</sub>-aftryk og gør det muligt at sammenligne og indkøbe de mest klimavenlige løsninger.

Og sidst, men ikke mindst vil vi fortsætte arbejdet med kampagnen, Det gode Asfaltliv, for det skal være sikkert og godt at vælge en karriere i asfaltindustrien, som den Europæiske Asfaltforening fremhæver som vigtigt for også de kommende år at kunne fastholde og tiltrække gode medarbejdere.

# TAL OG FAKTA



Danmark har

**74.558** km

asfalterede veje

Heraf 3.835 km statslige motor- og hovedveje. Resten er kommunale veje.

Hertil kommer ca. 25.000 km private veje.

I Danmark bruger det offentlige hvert år godt

**11 MIA. KR. PÅ VEJE**

Kommunerne står for den største del med ca. 8,5 mia. kr., mens statens Vejdirektorat bruger ca. 2,5 mia. kr.

Investeringerne i asfaltbelægninger udgør en mindre del heraf - resten går til arbejds løn, rabatter, snerydning osv.

Kommunernes budgetter til asfalt alene er faldende, fra knap 2 mia. kr. i 2018 til forventet godt 1,5 mia. kr. i 2023, mens vejdirektoratets asfaltbudgetter ligger omkring de 400 mio. kr. med en faldende tendens, fordi statens investeringer for øjeblikket er sat i stå. Derfor udhules vejkapitalen.

En ny rapport fra DTU fastslår, at der er en sammenhæng mellem dårlige veje og trafikulykker. I kroner og øre koster en trafikulykke i gennemsnit samfundet **2,8 mill. kr.** og en trafikulykke med dødelig udgang **34,5 mill. kr.** (i 2018-priser, jf. DTU Management, 2018). I 2018 blev i alt 12.680 trafikulykker rapporteret til politiet. Det svarer til en samfundsmæssig udgift på 30 mia. kr. årligt. Ved at gøre vejen og vejens udstyr mere trafiksikkert kunne vi sikkert spare de 5-10 mia. kr., Foreningen af Rådgivende Ingeniører vurderer det vil koste at genoprette den kommunale vejinfrastruktur.

Der er **37** asfaltfabrikker i Danmark der producerer 3,6 mio. tons asfalt om året - en stor del af grøn, klimavenlig asfalt.

Asfaltindustrien beskæftiger ca.

**2.000 MEDARBEJDERE**

men fyrrer i øjeblikket folk, fordi der ikke er arbejde nok til dem på grund af de manglende, offentlige investeringer.



## Hvad kan vi gøre for dig?

Her er Asfaltindustriens medarbejdere.

**Trine Leth Kølby** - miljø, arbejdsmiljø og uddannelse

*"Sikre og veluddannede medarbejdere er glade medarbejdere. Og glade medarbejdere er produktive medarbejdere."*

T: 50 73 47 64 / [tlk@asfaltindustrien.dk](mailto:tlk@asfaltindustrien.dk)

**Helene Drögemüller** - kontorledelse, administration og medlemsservice

*"Virksomhederne skal føle sig hjemme og godt behandlet i Asfaltindustrien. Og så skal der være orden i tingene."*

T: 20 66 82 20 / [hd@asfaltindustrien.dk](mailto:hd@asfaltindustrien.dk)

**Anne Andersen** (deltid) - reception og bogholderi

*"Pengene skal passe. Og alle skal føle sig velkomne i receptionen."*

T: 20 77 94 79 / [aa@asfaltindustrien.dk](mailto:aa@asfaltindustrien.dk)

**Anders Hundahl** - politik, lobbyvirksomhed og ledelse

*"Velfærd og vækst bygger på god infrastruktur. Derfor er det vigtigt at tale vejenes sag på Christiansborg og i kommunerne."*

T: 40 43 93 70 / [a@asfaltindustrien.dk](mailto:a@asfaltindustrien.dk)

**Anders Hilbert** - personalespørgsmål og overenskomstforhandling

*"Ansvarlige overenskomster er vigtige - for virksomheder, medarbejdere og samfundet. Vi vil hellere have jobfest end lønfest."*

T: 61 79 77 99 / [ah@asfaltindustrien.dk](mailto:ah@asfaltindustrien.dk)

**Helle Friman** (deltid) - medlemsservice og uddannelse

*"Årets vej-asfalterer udgør en vigtig del af fremtidens arbejdskraft i branchen."*

T: 20 85 87 16 / [hf@asfaltindustrien.dk](mailto:hf@asfaltindustrien.dk)

**Uno Helk** - teknik og økonomi og redaktør af magasinet ASFALT

*"I Asfaltindustrien arbejder vi sammen om forsknings- og udviklingsprojekter som projekt 'Asfalt med lav rullemodstand', der sparer bilisterne penge til brændstof og Danmark for CO<sub>2</sub>."*

T: 20 66 82 60 / [uh@asfaltindustrien.dk](mailto:uh@asfaltindustrien.dk)

**Lotte Karstad og Helle Jeppesen** (deltid) - rekruttering og fastholdelse

*"Vi skal være gode til at fastholde vores medarbejdere og gøre branchen synlig, så unge mennesker tænker på asfaltbranchen som mulig karrierevej."*

T: 26 74 08 01 / [lk@asfaltindustrien.dk](mailto:lk@asfaltindustrien.dk)

T: 30 16 10 35 / [hj@asfaltindustrien.dk](mailto:hj@asfaltindustrien.dk)

# Asfaltindustrien

Asfaltindustrien er branche- og arbejdsgiverforening for danske virksomheder, der fremstiller og/eller udfører asfaltbelægninger eller hermed beslægtede aktiviteter.

## Udgivelsesår 2020

Må citeres med kildeangivelse

## Redaktionsgruppe

Anders Hundahl  
Uno Helk  
Trine Leth Kølby  
Lotte Karstad

## Layout og design

Boye Grafik

## Forsidefoto

Adobe stock

[www.asfaltindustrien.dk](http://www.asfaltindustrien.dk)  
[info@asfaltindustrien.dk](mailto:info@asfaltindustrien.dk)



## Citater

- "Asfalt er med til at binde Danmark sammen".

**Benny Engelbrecht**

Transportminister

- "Det haster med konkrete projekter, der kan holde liv i en presset branche og sikre en smidig infra-struktur. Dansk Vejforening opfordrer den nye transportminister til her og nu at bygge nogle af de planlagte veje, der i dag er mere grønne end sorte".

**Helle Rasmussen,**

Sekretariatschef,  
Dansk Vejforening

- "Der er brug for en plan for dansk infrastruktur, som rækker mindst 10 år frem. At planlægningen nu ligger og roder, har store konsekvenser for branchen, som mister investeringer i maskiner og medarbejderkompetencer. For erhvervslivet koster det dyrt, at så meget tid tilbringes i bilkøer".

**Henrik Friis,** Branchedirektør,  
Dansk Infrastruktur

- "Vi har gode og dårlige dage sammen på holdet, men vi er der for hinanden på godt og ondt. Vi er ligesom en asfaltfamilie".

**Frederik Salomon Ballegaard**

23 år og i gang med vej-asfaltøruddannelsen

Se mere på  
[asfaltindustrien.dk](http://asfaltindustrien.dk)

