

ASFALT

Vore veje

Nr. 3 September 2019

FOKUS
Klimavenlige
byområder

Grønne byer

Opsamlet regnvand kan løfte biodiversitet i byområder **side 4**

Sådan kombineres lokal afledning af regnvand med grøn byudvikling **side 6**

Et fantastisk fag

Uddannelsen til vej-asfaltør fejrede sit 25 års jubilæum i august **side 10**

Sikkerhed ved vejarbejde

Alle aktører inden for vejsektoren var samlet til udbytterig konference i starten af september **side 14**



ASFALTINDUSTRIEN



” Der skal også være veje, som fremtidens grønne biler kan køre på, så vi hver for sig og i fællesskab kan bidrage til en endnu grønnere hverdag og verden – også på vejene. ”

Benny Engelbrecht (S), Transportminister



S. 4 En genvej til vild natur i byerne



S. 12 25 år med vej-asfaltører



S. 16 Flexibel skitning med dynamiske klaptavler



S. 10 Et fantastisk fag med masser af kammeratskab

LEDER

- 03 Asfalt er med til at binde Danmark sammen

KLIMALØSNINGER

- 04 En genvej til vild natur i byerne.
- 06 Når det grønne puslespil går op
- 07 Træk skov og grøfter ind i byen

TRANSPORTPOLITIK

- 08 Husk nu vejene i næste aftale om infrastruktur

UDDANNELSE

- 10 Et fantastisk fag med masser af kammeratskab
- 12 25 år med vej-asfaltører

KONFERENCE

- 14 Stor interesse for sikkerhed ved vejarbejde

ARBEJDSMILJØ

- 16 Flexibel skitning med dynamiske klaptavler

NOTER

- 18 Mere og bedre asfaltgenbrug
Behov for ordentligt vedligeholdte cykelstier
Sjusk ved vejarbejde?

MEDLEMMER AF ASFALTINDUSTRIEN

Arkil A/S, Søndergård Alle 4, 6500 Vojens
Telefon: 7322 5050, www.arkil.dk

Colas Danmark A/S, Fabriksparken 40, 2600 Glostrup
Telefon: 4598 9898, www.colas.dk

Dansk Overfladebehandling I/S, Rugårdsvej 206, 5464 Brenderup
Telefon: 6444 2533, www.dob.dk

A/S Dansk Shell, Egeskovvej 265, 7000 Fredericia
Telefon: 7920 3522, www.shell.com

Dansk Støbeasfalt ApS, Navervænget 9, 4000 Roskilde
Telefon: 4675 6111, www.danskstobeasfalt.dk

Emineral a/s, Klippehagevej 22, 7000 Fredericia
Telefon: 9654 1050, www.emineral.dk

Eurostar Danmark A/S, Tigervej 12-14, 4600 Køge
Telefon: 5836 0099, www.eurostar.as

KVM International A/S, Industrivej 24, 8620 Kjellerup
Telefon: 8770 2700, www.kvm.dk

Løwener A/S, Smedeland 2, 2600 Glostrup
Telefon: 4320 0300, www.loewener.dk

Munck Asfalt a/s, Toftegårdsvej 18, 5800 Nyborg
Telefon: 6331 3535, www.munck-asfalt.dk

NCC Industry A/S, Hørkær 8, 2730 Herlev
Telefon: 4485 5600, www.ncc.dk

Nynas A/S, Indian Kaj 2, 4600 Køge
Telefon: 3915 8080, www.nynas.dk

Pankas A/S, Rundforbivej 34, 2950 Vedbæk
Telefon: 4565 0300, www.pankas.dk

Saferoad A/S, Hvidkærvej 33, 5250 Odense SV
Telefon: 6617 1742, www.saferoad.dk

SR-Gruppen A/S, Fuglesangsalle 14, 6600 Vejle
Telefon: 3325 5590, www.sr-gruppen.dk

S&P Reinforcement Nordic ApS, Hedegaardsvej 11, 8300 Odder
Telefon: 8873 7500, www.sp-reinforcement.dk

Total Denmark A/S, Amerika Plads 29, 2100 København Ø
Telefon: 4581 3701, www.totaldenmark.dk

Wirtgen Denmark A/S, Taulov Kirkevej 28, 7000 Fredericia
Telefon: 7556 3322, www.wirtgen.dk

YIT Danmark A/S, Nørreskov Bakke 1, 8600 Silkeborg
Telefon: 8722 1500, www.yit.dk

”Den alsidige brug af asfalt herhjemme gør, at vi styrker funktionen og betydningen af den infrastruktur, der er så afgørende for et samfund som vores.”

Benny Engelbrecht (S), Transportminister

ASFALT

Udgives af Asfaltindustriens Branche- og Arbejdsgiverforening. Læs mere om os på www.asfaltindustrien.dk.

Asfaltindustrien
Lautrupvang 2
2750 Ballerup
Tlf.: 3678 0822
E-mail: ai@asfaltindustrien.dk

Døgnvagt

Ved vigtige spørgsmål kan medlemmer ringe til Anders Hundahl på tlf. 4043 9370

Annoncer

Annette Beyerholm
tlf. 4046 1557
e-mail: ab@asfaltindustrien.dk

Redaktionskomite

Anders Hundahl (ansv.)
Uno Helk (redaktionschef)
Trine Leth Kølby
Mette Bender (journalist)

Må gerne citeres med kildeangivelse.

Eksterne skribenter

Asfalt modtager meget gerne forslag til artikler fra eksterne skribenter. Forslag kan fremsendes til redaktionschef Uno Helk på uh@asfaltindustrien.dk.

Asfaltindustrien er medlem af

European Asphalt Pavement ass. (EAPA)
Nordisk Vejforum (NVF)
Dansk Vejforening
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)

Design

MONTAGEbureauet ApS

Tryk

På svanemærket offsetpapir
Kailow Graphic A/S

Forside

Regnvandsrender og regnbed i De Gamles By i København.
Foto: Asfaltindustrien
Indsat foto af transportminister Benny Engelbrecht
Foto: Claus Bech



Antal læsere

4.000

Oplag

2.000



Foto: Claus Bech

Asfalt er med til at binde Danmark sammen

Af transportminister Benny Engelbrecht (S)

Stisystemer og cykelstier. Motorveje, landeveje, sideveje – og genveje. Den alsidige brug af asfalt herhjemme gør, at vi styrker funktionen og betydningen af den infrastruktur, der er så afgørende for et samfund som vores.

Når det er sagt, er jeg opmærksom på, at der flere steder i landet er opstået flaskehalse, hvor man holder meget i kø, og man derfor måske ikke længere har den samme glæde ved at benytte vejnettet. Jeg forstår frustrationen og ønsket om flere og bedre veje og cykelstier, men jeg kan desværre ikke løse alle udfordringerne alene.

Hvis vi skal sikre stabile rammer for de kommende års investeringer i infrastruktur, om det så drejer sig om vejnettet, cyklisme eller jernbanen for den sags skyld, så kræver det i min optik en bred politisk forankring – og ikke endnu en smal aftale mellem få partier. For så risikerer vi igen at stå i en lignende situation som den aktuelle, hvor de blå partiers stort anlagte investeringsplan ikke bliver til noget, fordi aftalepartierne mistede deres flertal.

Jeg ønsker at føre en ansvarlig transportpolitik. Det vil jeg blandt andet gøre ved at indkalde alle Folketingets partier til forhandlinger om en kommende infrastrukturplan for Danmark frem mod 2030, så vi får skabt en så bred aftale som muligt – der også overlever, hvis regeringsmagten skulle skifte – og som i langt højere grad prioriterer miljø- og klimahensyn. Her vil investeringer i vejene naturligvis også indgå, for investeringer i asfalt er ikke nødvendigvis sorte. Der skal også være veje, som fremtidens grønne biler kan køre på, så vi hver for sig og i fællesskab kan bidrage til en endnu grønnere hverdag og verden – også på vejene.

OPSAMLET REGNVAND

En genvej til vild natur i byerne

Render, bede og grøfter. Opsamling af regnvand redder ikke kun byerne fra oversvømmelse. Vandet kan samtidig ernære planter og dyr og gøre byerne grønnere og smukkere. Kommunerne og Asfaltindustrien kan sammen løfte biodiversiteten i byområder.

Af Mette Bender

Hyppige og kraftige regnskyl er sammen med resulterende oversvømmelse af veje og boliger en del af vores klimatiske virkelighed. Kommunerne og asfaltindustrien har gennem de sidste 15 år samarbejdet om løsninger, som samler og forsinker regnvand.

I nogle projekter etableres bede, bassiner og plæner, som indeholder træer og planter og tiltrækker insekter og dyr, og denne udvikling åbner nye døre. For hvorfor ikke udvide løsningernes sigte, så den gavnlige effekt på biodiversitet ikke er et biprodukt, men et indarbejdet mål?

Simon Strange er socialdemokratisk kulturordfører i Københavns Kommunes Borgerrepræsentation og chefkonsulent i Miljøstyrelsen. I august offentliggjorde han sammen med to andre socialdemokratiske medlemmer af Borgerrepræsentationen en kronik i Politiken med det budskab, at byerne skal tænkes ind i den grønne fremtid, som regeringen lægger an til at forbedre i landkommunerne.

"Byerne kan virkelig gøre en forskel for biodiversitet. Dyr og planter mangler vand i



byerne og har jo endnu sværere vilkår i en betonjungle end på en rapsmark. De kan ikke åbne vandhanen eller gå ned i kiosken, når de tørster, og et lille insekt i København skal langt for at finde et vandhul. Det vil vi gerne lave om på," siger Simon Strange.

Mere mudder og uorden

Simon Strange foreslår strukturelle ændringer af byen. Færre hårde flader og flere fordybninger, huller og kanaler med opsamlet regnvand. Vådområder, som er indbyrdes forbundet og gavner flora og fauna.

"Vi kan kopiere nogle af de tanker, der er anvendt til at forbedre biodiversitet i skove.

FOKUS
Klimavenlige
byområder

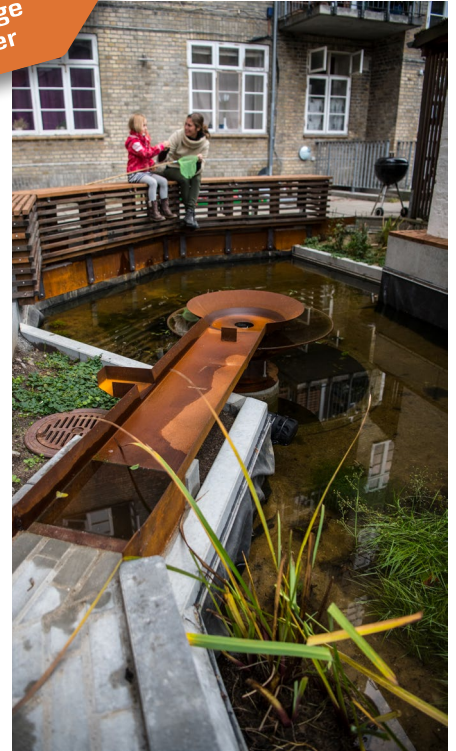


Foto: Laridamark.dk



Projekt BIOWATER opsamler regnvand i et bassin, der fungerer som grøn oase og gadekær.

"Dyr og planter mangler vand i byerne og har jo endnu sværere vilkår i en betonjungle end på en rapsmark."

Simon Strange, socialdemokratisk medlem af Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune.

Ved at undlade at drænere undergrunden forbedres miljøet for dyr og planter, og mængden af arter vokser. Det indebærer et nødvendigt opgør med den tankegang, at alt i en by skal være glat, rent og pænt."

Vi må altså gøre plads til mudrede og mindre kultiverede områder, mener Simon Strange. I praksis kan det indebære at lade dræn under parker og veje sande til med blade og andet organisk materiale.

"Det vil være dyrt at grave dem væk, og kommunerne sparer penge ved at afbryde vedligeholdelsen. Måske er der så færre kvadratmeter at sole sig på i parken, men vi



I De Gamles By i København bliver regnvand ført gennem rør eller synlige render mod regnbede i plænen med overløb til en grøft.

Foto: Laridanmark.dk



Grønne vægge og tage kan ernæres af overskydende regnvand som her i Mejlgade i Aarhus.

”Vi skal tænke ud ad boksen i bredere perspektiv for at klimatilpasse og fremme biodiversitet. Det vil vi rigtig gerne være med til.”

Charlotte Nyeng, formand for Asfaltindustriens PR-Gruppe

er som art nødt til at give plads til andre arter. Rigtigt mange bymennesker vil gerne have flere dyr, træer og planter og ikke kun leve i sten, beton og asfalt.”

Dyr og planter skal tænkes med der, hvor kommunerne bruger mange penge og materialer. Det er slet ikke nok at tænke i afgrænsede grønne områder og parker.



Det vil vi rigtig gerne være med til. At bruge opsamlet regnvand til at forbedre biodiversitet er en indlødende vej at gå,” siger hun.

Asfaltindustrien er klar til at tænke planter og vand endnu mere ind fra start i arbejdet med nye generationer af klimaasfalt. Midderrabatter, parkeringsanlæg, vægge og tage kan drages ind som del af byens flora.

”Vi har i industrien allerede klimaløsninger, der indbefatter vejtræer, bede, bassiner og grøftekanter. Når vi samarbejder med kommuner om projekter og forsøgsordninger, kan vi udvikle viden og finde nye løsninger, der forbedrer levevilkår for planter og dyr. På den måde kan vi være med til at gøre en forskel,” siger Charlotte Nyeng.

Grønne regnvandsløsninger

- Teknologisk Institut har samlet viden på siden www.laridanmark.dk
- LAR står for Lokal Afledning af Regnvand
- Her findes information om og erfaringer med LAR-anlæg
- Siden rummer billedmateriale, idebeskrivelser, metoder og lovgivning



Læs mere på www.laridanmark.dk

”Vi skal se byen som en biotop og bygge render og regnvandsbede omkring vejbaner, plante i og på tunneler og lade det grønne vokse på tage og op ad metalpæle. Så egern kan springe rundt, og fugle bygge rede,” siger Simon Strange, der ser frem til et planlagt ideudviklingsmøde med repræsentanter for Asfaltindustrien.

Vi skal tænke ud ad boksen

Charlotte Nyeng er formand for Asfaltindustriens PR-Gruppe, der arbejder for samarbejde på tværs af sektorerne og mødes med Simon Strange og andre repræsentanter for Københavns Kommune i september 2019. Hun er enig i, at klimasikring og understøttelse af biodiversitet er to naturlige mål at kombinere.

”Vi skal udvikle tværfaglige løsninger og tænke ud ad boksen i bredere perspektiv for at klimatilpasse og fremme biodiversitet.



FOKUS
Klimavenlige
byområder



Sweco har stået for al projektering på Degnebakken i Virum, hvor vejen bl.a. er blevet udstyret med regnbede til opsamling/nedsivning af regnvand.

Når det grønne puslespil går op

Når mange faggrupper arbejder sammen om grønne mål, sker der små mirakler. Camilla Hvid fra Sweco fortæller om at 'lytte' til vand og jord og kombinere de mål og hensyn, der til sammen skaber bæredygtig byudvikling.

Camilla Hvid er ingeniør og landskabsarkitekt i ingeniør- og arkitektvirksomheden Sweco. Her arbejder hun i tværfaglige teams med bæredygtig byudvikling, herunder klimatilpasning, spildevandsplanlægning, infrastruktur, landskab, grønne arealer og design af byrum.

"Mine kolleger er eksperter i områder som biologi, geologi, miljø, regnvand, spildevand, grundvand og støj. Vi sammensætter et relevant team og indleder med analyser af basale forhold som vand, jord, sol og vind. Vi 'lytter' til, hvad naturen og området fortæller os, og ser på hjemmehørende arter af flora og fauna og på, hvordan vandet løber og lægger sig," siger hun.

Derefter er det som at lægge et puslespil, når teamet for eksempel skal levere gode, bæredygtige løsninger til et nyt eller eksisterende boligområde.

"Vi skal måske mindske støj, minimere

bortkørsel af jord, sørge for den rette mængde sol og skygge og sikre god forbindelse til veje, offentlig transport og cykelstier. Samtidig skal der klimasikres, og forsyning skal tænkes ind. Hvad er så den bedste og mest bæredygtige plan?"

Sweco tager udgangspunkt i FN's verdensmål. Eksempelvis understøttes biodiversitet med for eksempel regnbede, vejbede og anden beplantning i grønne net-



værk, som bidrager til Verdensmål 15, Livet på land. Ofte handler det om at tænke bløde og tekniske mål sammen. *Urban Heat Island*-effekten, det vil sige stigende temperaturer i byområder, er et voksende problem, forklarer Camilla Hvid.

"Grønne bede, bæltter, vægge og facader giver plads til at dyr, insekter og planter kan brede sig. Det grønne virker samtidig kølende for bytemperaturen og omdanner CO₂ til ilt. I sidste ende er målet at tage mest muligt hensyn til både menneskenes og naturens behov."

"Vi 'lytter' til, hvad naturen og området fortæller os, og ser på hjemmehørende arter af flora og fauna."

Camilla Hvid, ingeniør og landskabsarkitekt i Sweco

Træk skov og grøfter ind i byen



Blomstrende regnbede og sløjfede fortove har gjort flere boligområder i Middelfart grønnere og mere spændende at være i. Beboerne er glade, og løsningerne har vist sig at være æstetiske i hverdagen og effektive ved regnskyll.

Middelfart Kommune er blandt de danske kommuner, der siden 2015 har satset på grønne regnvandsløsninger i byområder.

I Søndergade etableres i 2016 projekt Vandvejen, hvor en profilering af vejbanen leder vandet til render af beton. Vandet er nogle steder synligt og andre steder dækket af bænke og beplantning.

"Derudover har vi Klimabyen, som består af flere delprojekter. Karensvej ligger tæt på Kongebroskoven og den såkaldte Aktivitetsskov med diverse idrætsanlæg. Her er det ene fortov sløjfet og ombygget til en

blomstrende vandfyldt grøft. Et dejligt sted for blandt andet insekter," fortæller Trafik- og Vejchef Uffe Høybye.

Vejen har spredte træer og et frodigt, grønt udtryk, der minder om et skovbryn, og på det æstetiske plan 'trækker skoven ind i byen'. Det naturlige fald i området leder regnvandet til grøften og videre ind i bassiner i aktivitetsområdet. Herfra har vandet passage gennem Langedam ud i Lillebælt.

På Egevej havde kommunen også planlagt

at sløjfe det ene fortov, men beboerne ønskede at begge fortove røg til fordel for plantebede langs den ikke særligt befærdede vej. Midt i kørebanen findes en rende, der leder regnvand ind i kanaler over byens kirkegård. En ekstra kanal under kirkegården sætter ind i tilfælde af skybrud.

På Adlerhusvej har kommunen valgt en tredje løsning, hvor vandet løber overfladisk i et trug midt af vejen. Det giver ikke problemer med trafikikkerhed, da vejens fald er så stort, at vandet løber hurtigt væk.



"Generelt har beboerne taget utroligt godt imod de mange ombygninger, selvom nogle har ment, at dele af beplantningen lignede ukrudt."

Uffe Høybye, Trafik- og Vejchef i Middelfart Kommune

"Generelt har beboerne taget utroligt godt imod de mange ombygninger, selvom nogle har ment, at dele af beplantningen lignede ukrudt. Nu, hvor det hele er vokset til, er vi alle sammen virkelig glade. Den 31. juli fik vi has på de sidste skeptikere med et rekordstort regnskyll på 193 millimeter. Alle systemer bestod med bravur," siger Uffe Høybye



Projekt Vandvejen i Søndergade, Middelfart.



Karensvej, Middelfart.



Færdiggørelsen af Frederikssundsmotorvejen, som lige nu ender brat ved Smørum, hører til blandt de grydeklare vejprojekter, som kan igangsættes med det samme.

Husk nu vejene i næste aftale om infrastruktur

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

Af Helle Rasmussen, sekretariatschef i Dansk Vejforening

Tidligere på året indgik den daværende regering og Dansk Folkeparti en aftale om infrastruktur, der samlet afsatte 112 mia. kr. til motorveje, tog og cykler. Vejene blev i høj grad tilgodeset i den plan, idet der var afsat midler til en række vigtige motorvejsprojekter samt sikring af bedre opkobling i hele landet til de største motorveje.

Nu har vi imidlertid fået en ny regering og i den forbindelse også en ny Transportminister: Benny Engelbrecht. Han har startet sin ministergerning med at melde ud, at fremtidens infrastruktur skal forhandles forfra. Der skal altså igangsættes forhandlinger om infrastruktur endnu en gang, og i Dansk Vejforening kan vi kun opfordre til, at vejene også bliver prioriteret i denne plan.

Vores nye Transportminister ønsker en aftale om infrastruktur baseret på et bredt forlig, således at planen vil kunne overleve flere regeringsperioder, og dette kan vi godt bakke op om i Dansk Vejforening. Dog vil vi opfordre den nye minister til

ikke at trække disse forhandlinger i langdrag.

Nej, der er ikke god tid

I august blev Benny Engelbrecht kaldt i åbent samråd af Transport- og Boligudvalget for at svare på, hvilke projekter fra den tidligere regerings plan for infrastruktur, der skulle gennemføres, og hvilke der skulle sløjfes. Ved dette møde slog ministeren fast, at der stadig er god tid til drøftelser på flere af de planlagte projekter.

I Dansk Vejforening er vi knap så enige på netop dette punkt. Branchen er presset på grund af fald i projekter, dette gælder såvel nye vejinfrastrukturprojekter som vedligehold af de eksisterende, og hvis ikke regeringen prioriterer at igangsætte bare få projekter i nær fremtid, kan vi i værste fald ende med en branche, der ikke længere kan udvikle sig og fastholde kompetent arbejdskraft.

Derudover siger det sig selv, at vedligehold af vejnettet er god økonomi, og at

manglende fremkommelighed går ud over virksomhedernes produktivitet. Så udvikling af vejnettet gennem anlæg af nye veje er nødt til at være en prioritet – også hos den nye Transportminister.

Grøn vejinfrastruktur

Benny Engelbrecht har ved flere lejligheder udtrykt et ønske om at gøre vejinfrastruktur mere bæredygtig og har endda udtalt, at asfalt ikke er sort. Det kan vi kun bekræfte ministeren i, idet asfalt jo er 100 procent cirkulært, hvilket ikke gælder for hverken sveller eller skinner. Vi mener, at vejinvesteringer og klima sagens kan gå hånd i hånd.

Udover at asfalt er et cirkulært produkt, er et godt eksempel på klimavenlige vejbyggerier elmotorveje, som allerede findes til lastbiler på en strækning i Tyskland. Tilmed koster det kun det halve at elektrificere en motorvej frem for en jernbane. Vores nye Transportminister kan altså roligt inddrage vejinfrastruktur i den nye aftale for infrastruktur, som vi ser frem til at læse.

INVITATION

4. - 5. DECEMBER 2019 PÅ HOTEL NYBORG STRAND

VEJFORUM 2019

VEJE | MENNESKER | TEKNOLOGI



Miljø og klima på dagsordenen!

Tilmeldingen foregår efter først-til-mølle-princippet og åbner den 10. september 2019 kl. 09.00.
Efter den 30. oktober er tilmeldingen bindende.

Læs mere og tilmeld dig på www.vejforum.dk, hvor du finder program og priser.

Planlægning, trafik & transport

Autonome systemer	Klima-tilpasning	Trafik-sikkerhed	Trafik-analyser
Erhvervs-transport	Kollektiv trafik		Trafik-signaler
Frem-kommelighed	LAR	Støj-planlægning	Transport-planlægning
Trafik-planlægning		Trafik-afvikling	VVM
ITS	Lette trafikanter	Tilgængelighed	

Udbud, anlæg & drift

AB18		Omkørsler	Vejarbejder
ABR18	Belysning	Projektering	Vejdrift
	Belægninger	Støj-afskærmning	Vejlovgivning
Anlægs-projekter	Det digitale anlæg		Vejdstyr
Asset management	Grønne områder ved vejen	Udbud og kontrakter	Vinter-tjeneste

Et fantastisk fag med masser af kammeratskab



Mercantec i Viborg står bag uddannelsen til vej-asfaltør i Ulfborg, som fredag den 16. august kunne fejre 25 års jubilæum. Både spritnye og garvede vej-asfaltører var samlet for at fejre dagen.

Af Jane Gisselmann, freelance journalist



De fleste mennesker tænker sandsynligvis kun på asfalt, når den ikke fungerer, og det er nok de færreste, der er klar over, at asfalt de seneste 25 år er blevet langt mere miljørigtig og bæredygtig.

Ulfborg er det eneste sted i Danmark, hvor man kan tage uddannelsen til vej-asfaltør. I midten af august var omkring 200 branchefolk samlet i Ulfborg Kjærgaard for at fejre faget.

Fantastisk fag

Henning Johansen blev udannet vej-asfaltør i Ulfborg for 25 år siden. Den 47 årige havde taget turen fra Horsens til Ulfborg for at hylde en uddannelse og et fag, han ikke tøver med at kalde – landets bedste.

"Jeg har aldrig fortrudt, at jeg blev vej-asfaltør. Det er et fantastisk fag med masser af kammeratskab," siger han.

Henning Johansens far var også asfaltarbejder, men uden en uddannelse i ryggen. På de 25 år har asfaltbranchen udviklet sig enormt. Først og fremmest er faget blevet langt mere rent. Temperaturen på asfalten er sat ned. Skadelige kemikalier er fjernet, og i dag kan veje asfalteres med CO₂-reducerende asfalt, asfalt der er i stand til at suge store mængder regnvand og som kan lægges på ved lavere temperaturer. Desuden kan asfalt genbruges i en uendelighed.

Grøn asfalt

Før i tiden stod asfaltarbejdere bogstavlig talt i varme kemikaliedampe da-



Rasmus Riise (forrest) er nyuddannet vej-asfaltør, mens Henning Johansen blev uddannet for 25 år siden. I midten af august kunne de sammen fejre asfaltuddannelsens 25-års jubilæum.



Formand for Asfaltindustriens HR-udvalg Helle Juhl, HR-chef i Arkil A/S, var blandt talerne til jubilæumsfesten.



Der blev udvekslet erfaringer og erindringer fra Ulfborg igennem de seneste 25 år blandt de fremmødte personer fra branchen, som igennem årene har bidraget til at udvikle vej-asfalteruddannelsen.



Asfalt er ikke bare asfalt. Her er det de nyuddannede vej-asfalterer der spadserer rundt på svendestykket med familie og venner.



Omkring 200 branchefolk var samlet i Ulfborg Kjærgaard for at fejre asfalteruddannelsen.

”Jeg har aldrig fortrudt, at jeg blev vej-asfaltør. Det er et fantastisk fag med masser af kammeratskab.”

Henning Johansen, vej-asfaltør-uddannet for 25 år siden

gen lang. Sådan er arbejdet ikke længe-re. ”Grøn asfalt” er et nyt men velkendt begreb i branchen.

”Vi har flyttet os utrolig meget på det bæredygtige område, siden uddannelsen blev skabt for 25 år siden, og selve faget er langt mere sikkert end for 25 år siden,” siger Anders Hundahl, der er adm. direktør i Asfaltindustrien.

Holdånd

38-årige Rasmus Riise er nyuddannet

vej-asfaltør. I bagagen har han både en slagteruddannelse og en tømreruddannelse. Asfalteruddannelsen er den uddannelse, han forventer, han kommer til at leve af resten af sit arbejdsliv.

”Det er helt klart den uddannelse, jeg bedst kan lide. Asfalt er et lækkert materiale at arbejde med og den holdånd, der er på uddannelsen og i faget, kan jeg utrolig godt lide,” siger han.

650 vej-asfalterer er på de 25 år blevet

uddannet i Ulfborg. Uddannelsen består af 28 skoleforløb fordelt over to år. Mercantec-direktør Kirsten Holmgaard er sikker på at uddannelsen vil blive ved med at udvikle sig.

”Vores infrastruktur er særdeles vigtig for vores samfund, og vi har derfor hele tiden brug for dygtige vej-asfalterer. Jeg er sikker på, at vi i fremtiden vil opleve en branche, hvor vi ser endnu flere teknologiske og udviklingsmæssige fremskridt i branchen, og det glæder vi os naturligvis til,” siger hun.

25 år med vej-asfaltører

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

Af Trine Leth Kølby, uddannelseskonsulent i Asfaltindustrien

I 1993 etablerede 3F og Asfaltindustri- en sammen vej-asfaltøruddannelsen. Uddannelsen er en AMU kontrakt ud- dannelsen, der veksler mellem skoleop- hold og praktik i et forløb på 2 år. Ele- verne ansættes i en asfaltvirksomhed, hvor praktikken foregår, mens skoleop- holdene foregår hos Mercantec i Ulf- borg. Siden 1993 er der hvert år startet et nyt hold på skolen i september og si- den 1995 er der holdt afsluttende prø- ver for eleverne i august.

Årets hold, som startede i 2017 er der- med hold nr. 25, der gennemfører ud- dannelsen med den afsluttende prøve i 2019. Det havde parterne valgt at fejre med et åbent hus arrangement i forbin- delse med den afsluttende prøve (se ar- tikel på side 10).

I den afsluttende prøve viste eleverne, at de kan udføre de forskellige jobfun- ctioner og arbejde sammen som et hold. Herudover præsenterede de en skriftlig opgave, som de havde lavet i foråret, hvor de demonstrerede, at de kan plan- lægge et asfaltarbejde fra start til slut.

Vurdering af eleverne

Til at bedømme eleverne var der udpe- get seks skuemestre, som alle har man- ge års erfaring fra branchen. Skueme- strene står for den nødvendige faglige vurdering, men sætter også en ære i at hjælpe eleverne til at vise deres bedste – særligt når elevernes nerver er på højkant.

Eleverne følges i hele uddannelsen af

to faste lærere, som også hvert år står for det store arbejde med at planlægge årets prøve. Hertil kommer prøvekoor- dinatoren, som gang på gang sikrer, at prøven forløber som planlagt.

Tak for indsatsen

Der er rigtig mange personer, som igen- nem årene har ydet en stor indsats ved gennemførelsen af prøverne.

Asfaltindustrien værdsætter den store indsats alle involverede i uddannelsen yder. I forbindelse med jubilæet blev der sagt en særlig tak til afgangende prø- vekoordinator Mogens Nygaard. Mo- gens har været med i alle 25 år, heraf de seneste 17 som prøvekoordinator, men har nu valgt at give faklen videre.

Jubilæumsholdet - 23 nyuddannede vej-asfaltører.

I den praktiske del af prøven er eleverne delt ind i hold af 4-6 personer. Udover praktisk kunnen skal eleverne også demon- strere, at de kan finde ud af at arbej- de sammen på et hold.



BRANCHENS 23 NYE VEJ-ASFALTØRER

- Simon Andersen – Munck Asfalt a/s
- Jacob Gernhøfer Bak – Colas Danmark A/S
- Frederik Salomon Ballegaard – YIT Danmark A/S
- Tobiasz Tomasz Bednarski – NCC Industry A/S
- Mark Wegener Blauenfeldt – Munck Asfalt a/s
- Jonas Bødtker – Pankas A/S
- Patrick Ascencio Christensen – Munck Asfalt a/s
- Mike Hornbek Dannaher – NCC Industry A/S
- Lars Pors Eriksen – NCC Industry A/S
- Georg Martin Friedrichsen – NCC Industry A/S
- Christian Baltzer Hansen – YIT Danmark A/S
- Morten Emdal Jensen – Munck Asfalt a/s
- Morten Bernhardt Kuhlmeier – NCC Industry A/S
- Egidijus Lipnevicius – Arkil A/S
- Jan Lund – NCC Industry A/S
- Alexander Ekström McCallum – YIT Danmark A/S
- Martin Kure Naur – Munck Asfalt a/s
- Henrik Såby Nielsen – Munck Asfalt a/s
- Martin Schmidt Nielsen – Arkil A/S
- Morten Slot Nielsen – Munck Asfalt a/s
- Rasmus Riise – Colas Danmark A/S
- Rasmus Funck Steffensen – NCC Industry A/S
- Kristian Pihl Tornøe – NCC Industry A/S



Årets skuemesterhold og undervisere. Fra venstre ses Ole Nielsen (skuemester), Martin Jensen (underviser), Mogens Nygaard (prøvekoordinator gennem mange år), Aage Nielsen (skuemester), Thomas Østergaard (skuemester), Henrik Fæster (kommende prøvekoordinator), Kim Larsen (underviser), Mogens Christensen (skuemester) og Michael Jeppesen (skuemester). Her til kommer skuemester Peter Wittrup, som ikke er med på fotoet.

Kender du til merit-ordningen?

Meritordningen er en mulighed for at blive vej-asfaltør gennem praktisk arbejde. Har man arbejdet med asfaltudlægning i mere end 5.000 timer og været ansat i mere end 3 år kan man tage vej-asfalteruddannelsen gennem meritordningen.

Virksomheden og meritansøgeren skal sammen udfylde et ansøgningsskema til Asfaltbranchens fællesudvalg. Herefter er der kompetenceafklaringskursus på skolen i Ulfborg den 4. og 5. november 2019. Her bliver alle meritansøgere vurderet og får en oversigt over hvilke kurser, der skal suppleres med for at blive klar til den afsluttende prøve.

Læs mere om meritordningen på www.asfaltindustrien.dk/Vejfolk/Vej-asfalter



Danmarks mest specialbyggede asfaltbil/udlægger

- ✓ KN Vejkasse
- ✓ KN Asfaltudlægger
- ✓ Aftagelig bagende - hurtig skift
- ✓ Meget brugervenlig opbygning
- ✓ Bygges til netop jeres ønsker



Kontakt os for en demonstration
Tlf.: 7454 1292



Kudsk & Nissum^{AS}

Stor interesse for sikkerhed ved vejarbejde

Humøret og diskussionslysten var høj hos kommuner, forsyningsselskaber, rådgivere og entreprenører, da VEJ-EU i samarbejde med Asfaltindustrien og Dansk Byggeri holdt konference om fremkommelighed og sikkerhed ved vejarbejde.

Af Trine Leth Kølby, arbejdsmiljøchef i Asfaltindustrien



Den 3. september afholdte VEJ-EU sammen med Asfaltindustrien og Dansk Byggeri konference om fremkommelighed og sikkerhed ved vejarbejde. 80 deltagere begyndte dagen med en række informative oplæg fra Vejdirektoratet, Via Trafik Rådgivning, Byggeriets Arbejdsmiljøbus og Københavns Politi. Herefter kunne deltagere vælge mellem tre forskellige temaspor alt efter interesseområde.

Tre temaspor

Den røde tråd for alle tre spor var fremkommelighed og sikkerhed. Spor 1 satte fokus på Ring 3-letbaneprojektet mens spor 2 så på udbudsdelen. I sidstnævnte gav formand for SIKRE VEJE, Michael Stisen fra Arkil sit bud på om man kan indarbejde hensyn til fremkommelighed og sikkerhed som en del af tilbuddet, og ikke mindst om det er hensigtsmæssigt.



Der var stor interesse for at høre om erfaringer fra og anbefalinger til samarbejdet mellem de forskellige aktører som var temaet for spor 3 og spørgelysten var stor.



Eftermiddagens paneldeltagere.

"Arbejdstilsynet er kommet på banen med mere kontrol ved vejarbejder, og de gør det for at beskytte vores folk og det er desuden med til at hæve niveauet. Det skal vi huske, når vi kritiserer dem for at give os bøder, når bilister kører for stærkt forbi vores vejarbejder, uden vi kan gøre noget ved det" sagde Michael Stisen, og foreslog som en mulighed, at vi sammen med bygherre overdimensionerer skiltning og fartdæmpning så vi altid er på den sikre side.

I spor 3 blev samarbejdet mellem bygherre, rådgiver og entreprenør sat på dagsorden. Asfaltindustrien fortalte om industriens erfaringer og gav på den baggrund 3 overordnede anbefalinger.



Formand for SIRKE VEJE, Michael Stisen fra Arkil, holdt et oplæg under eftermiddagens temaspor om fremkommelighed og sikkerhed som en del af udbud og tilbud.

Først og fremmest anbefales flere lukkede veje, som er mere sikre og oftest giver et bedre og billigere resultat. Herudover opfordrer vi til mere dialog mellem entreprenører og kommuner – tidligt i processen og med udgangspunkt i de konkrete projekter.

Endelig er der brug for større bevidsthed hos kommunerne om ansvaret for, at projekter kan gennemføres arbejdsmiljømæssigt forsvarligt og ansvaret for at sikre fair konkurrence for ansvarlige virksomheder, der bruger ressourcer på at sikre både medarbejdere og trafikanter med gennemarbejdede skilteplaner og fornuftig afmærkning.

Paneldebat

Dagen sluttede med en paneldebat, der blev igangsat med et inspirationsoplæg om sikkerhed og fremkommelighed i Sverige sammenlignet med Danmark.

Vejdirektoratet lagde ud med at fortælle om en styrket indsats for ansvar og samarbejde i rollen som bygherre. Derudover orienterede de om en kommende kampagne, der skal skabe forståelse hos bilisterne om, hvorfor de skal sætte farten ned ved vejarbejde. Oplægget blev modtaget positivt blandt tilhørerne, idet den projekterendes og bygherrens ansvar for sikkerhed er et tilbagevendende tema, når det kommer til sikkerhed ved vejarbejde. Hvilket da også fremgik i løbet af de mere diskussionsorienterede temaspor om eftermiddagen.

Et andet emne, som fyldte i eftermiddagens diskussioner var hastigheden forbi vejarbejder – både den planlagte og den faktiske hastighed, hvilket desværre ofte ikke er den samme. Et stadigt ubesvaret spørgsmål er, hvordan og hvem, der skal få hastigheden ned ?

VI UDFØRER ALLE FORMER FOR ASFALTARBEJDE

FÅ ET GODT TILBUD - GÅ IND PÅ PANKAS.DK



BÆREDYGTIG ASFALT



De fleksible klaptavler skifter hurtigt mellem de forskellige hastigheder. Her er den afbildet i skiftet, der tager et splitsekund.

Fleksibel skiltning med dynamiske klaptavler

Af Benny Nissen, ATKI A/S

Baggrund:

Spørgsmålet om fleksibel skiltning kommer op i forbindelse med, hvordan trafikanter kører ved vejarbejder. Og det spørgsmål har interesse for os i asfaltindustrien, hvor trafikanters fart forbi vejarbejder er en udfordring for arbejdsmiljøet.

Oftentimes hører vi bilister spørge "hvorfor skilte I ikke hastigheden op, når vejarbejderen går hjem? Det resulterer jo i manglende respekt for jeres skilte, at vi skal snegle os forbi et vejarbejde, når der ikke er en vejarbejder i sigte".

Til det er svaret, at ofte mangler der normalt vejudstyr som autoværn ved vejarbejder, så en hastighedsnedsættelse sker i høj grad også for trafikantens egen sikkerhed. Men når det er sagt, kan vi nok også selv blive endnu bedre til at sikre at skiltningen er mere fleksibel og passende.

Derfor har ASFALT bedt virksomheden ATKI beskrive, hvordan fleksibel skiltning fungerer i praksis.

Dynamiske klaptavler er en forholdsvis simpel mekanisk konstruktion med elektronik og stepmotorer der muliggør 2 forskellige visninger til bilisterne. De kontrolleres fra en mobil app eller hjemmesiden <https://swapsigns.com>, hvor man på et kort kan se placering og nuværende visning. Udseende for bilisten er ikke til at skille fra de klassiske metaltavler, hvorfor der er en stor genkendelse og vægten er under 25 kg hvorfor de kan bæres på plads. Klaptavlerne lever naturligvis også op til diverse krav om refleksion, skrifttype m.m.

Systemet kan på det interne batteri fungere op til 12 dage med 2 daglige skift af visning og det er muligt at køre på solceller. Vi forestiller os at systemet skal udlejes og idriftsættes af en anden end kontraktholder på vejarbejdet. Man bestiller altså systemet for en bestemt periode.

Efterspurgt af Vejdirektoratet

ATKI A/S har udviklet systemet på foranledning af Vejdirektoratet til fleksibel skiltning i forbindelse med renholdelse og vedligeholdelse på vejnettet. Vejdirektoratet så behov for et sådan system, idet det er farligt at regulere hastighedsbegrænsningen med almindelige faste metaltavler på motorveje.

Swapsigns.com

80 C13

Status

Sidste kontakt til serveren: Wed Jan 31 17:09:48 2018
Næste kontakt til serveren: Wed Jan 31 17:11:48 2018

Ingen fejlbeskeder

Konfiguration

Afspærring aktiveret: **50**

Afspærring deaktiveret: **80**

Log

Tidspunkt	Visning
2018-01-22 09:32:06	C55 - 80
2018-01-22 09:42:49	C55 - 50

Skiltene kan bl.a. styres via en mobil app.

begge muligheder tager typisk af den effektive arbejdstid før spærretiden.

Alternativet er store LED tavler (VMS) der typisk skal have 230 volts forsyning og er besværlige at flytte, hvilket begrænser deres anvendelse kraftigt ved kortere arbejder.

Samarbejdspartner søges

I øjeblikket arbejdes der med at nedbrin-

ge reaktionstiden for skift af visning, da den nuværende forsinkelse på ca. 2 minutter ikke er acceptabel for brugerne.

ATKI A/S ønsker at høre fra kontrakt Holdere om behovet for et sådan system i forskellige situationer. Ligeledes ønsker vi at finde en samarbejdspartner, hvor vi sammen kan udvikle og produktmodne systemet.

Vejreglerne i sidste udgave foreskriver, at man på visse steder skal skilte op og ned i hastighed afhængigt af om der arbejdes på stedet eller ikke. Ligeledes skal der, når køretøjer bevæger sig ud i trafikken fra nogle arbejdssteder, skiltes med lavere hastighed.

Da man på motorveje skal passere en aktiv motorvej for at opretholde ens skiltning i begge sider med faste metaltavler, skabes der en farlig situation for de medarbejdere der skal foretage ændring af skiltning. En anden mulighed er at køre med TMA i begge vognbaner for at ændre skiltning. Dette tager tid, koster penge og



Kontakt info:
ATKI A/S
Benny Nissen
+45 2897-7910
benny@atki.dk

VI BYGGER FREM TIDENS VEJE

colas.dk

Kvalitet og
konkurrencedygtig
pris

Udlægning,
reparation og
vedligehold

Godt
arbejds miljø

Innovative og
bæredygtige
løsninger

colas

Mere og bedre asfaltgenbrug

I asfaltindustrien genbruger vi allerede meget asfalt til glæde for miljøet. Men vi arbejder hele tiden for at blive endnu bedre.

I juni havde Asfaltindustriens Miljøudvalg besøg af Miljøministeriet til en snak om asfalt og genbrug. Miljøudvalget præsenterede flere forslag for embedsmændene til indsatsområder i den kommende resourcestrategi, som Miljøministeriet udarbejder hvert 4. år:

- Krav til vejere: når en vej renoveres skal opbrudt og affræset asfalt tilbage til asfaltfabrikkerne og blive til ny asfalt – og gerne med slidlaget for sig selv. Så sparer vi både bitumen og

granit – det kan mærkes i CO₂-regnskabet.

- Mere viden til private vejere, så de kender reglerne og mulighederne for at give asfalten nyt liv
- Vejledning til kommuner om grønne offentlige indkøb af vejbelægninger.

Herefter viste Miljøudvalgets formand Peter Miklos og kollegaer fra Munck Asfalt rundt på Muncks fabrik i Svogerslev. Der var stor interesse for branchens rammevilkår og mange spørgsmål til, hvordan man laver asfalt.



Embedsmænd fra Miljøministeriet på rundtur på Muncks asfaltfabrik i Svogerslev, her ved en stak asfaltgenbrug. Der var mange spørgsmål og stor interesse for vilkår og barrierer for asfaltgenbrug.

Behov for ordentligt vedligeholdte cykelstier

Erik Kjærgaard, erfaren cyklist, skriver til ASFALT bl.a.:

Af en eller anden sikkert velfunderet grund er cykelstier generelt meget udsat for opgravninger og dermed et utal af asfaltlapper, der skal lægges ud bagefter.

Jeg ved ikke, hvad de som udfører disse reparationer tænker på – i hvert fald tilsyneladende ikke at cyklister har brug for en ret jævn belægning uden voldsomme kanter og ujævnheder! Hvem ville acceptere, at bygningshåndværkere murede eller spartlede gulve og vægge på det kvalitetsniveau?! – Hvad er det med asfalt, der gør det så svært?!

For en cyklist er det IKKE blot et spørgsmål om komfort, men kan ligefrem være et sikkerhedsproblem, da man i bare en pæn fart kan blive voldsomt overrasket over huller og ujævnheder, og faktisk nogle gange være tæt på at miste balancen og sit greb på styret. Jeg har bemærket, at selv nye fine asfaltbelægninger på



cykelstier kan blive ødelagt ganske kort tid efter som følge af opgravninger og efterfølgende asfaltbelægninger af dårlig og særdeles ujævn kvalitet. Generelt står det virkelig skidt til overalt, og derfor vil jeg opfordre til, at man er MEGET mere omhyggelig med at få en jævn belægning uden store kanter og ujævnheder, når man lægger ny asfalt på de steder, hvor der har været foretaget opgravninger.



Jeg bør måske lige tilføje, at ca. 10 % af de cykelstibelægninger, jeg har kørt på, var helt jævne. Det var stort set alle helt nye belægninger, der endnu ikke var gravet op og lappet.

Det er fantastisk at køre på en helt jævn belægning ... jeg havde helt glemt, hvor fantastisk det er at cykle, når man: 1. Har en god cykel og 2. Belægningen er jævn.



Kommentar til nyhed på
FDM's hjemmeside

Sjusk ved vejarbejde?

Sjusket skiltning er skyld i ulykker, skriver FDM i en nyhed på deres hjemmeside i august. De har været på jagt efter fejl ved vejarbejder og fået færten af 3 steder i Københavnsområdet, hvor forholdene ikke levede op til lovgivningen.

Hos Asfaltindustrien mener vi naturligvis, at sjusk med skiltning er uacceptabelt.

Desværre er skiltreglerne ganske komplicerede, og derfor er det uundgåeligt, at der kan ske fejl. Netop for at sikre kor-

rekt forståelse af skiltreglerne og dermed sikre både asfaltarbejdere og trafikanter, har de organiserede firmaer i asfaltindustrien siden 2016 arbejdet med temaet i de årlige arbejdsmiljøkampagner under sloganet Sikre Rammer. Asfaltfirmaerne arbejder fortsat med hele tiden at blive bedre, og det er da heller ikke asfaltarbejde, som FDM har fundet fejl hos.

Som entreprenører og arbejdsgivere har vi et stort ansvar for korrekt skiltning – det er vi og skal vi være meget bevidste om. Men vi mener, at når det kommer til ulykker ved vejarbejde og trafikulykker i øvrigt, så peger pilen også i høj grad på bilisterne, som må og skal blive bedre til at have opmærksomheden på deres kørsel og lette foden fra speederen.



Skilteskov: Skiltreglerne kan være lidt af en jungle at finde rundt i.



7th E&E CONGRESS EURASPHALT & EUROBITUME

MADRID 12-14 May 2020
Palacio Municipal de Congresos de Madrid

ASPHALT 4.0 FOR FUTURE MOBILITY **SAVE THE DATE!**

For Exhibition and Sponsorship
opportunities go to
the website for details

#eecongress2020

www.eecongress2020.org

Porskjærvej i Galten er blevet etableret med NCC PermaVej® som en del af en samlet klimasikring.

**Vær klar til
fremtiden
– vælg
klimavejen**