

# ASFALT

VORE VEJE

NR. 3 SEPTEMBER 09



## Forenkling, fokusering og flere penge ud på vejene

Det siger vejdirektør Per Jacobsen i et interview til ASFALT. Vejdirektoratet vil styrke den faglige forankring, mens trafikforligspartiernes bevillinger skal sendes ud og arbejde på vejene.



VEJKAPITALEN SMULDRER: ..... 3

HER ER DANMARKS  
NYE MOTORVEJE ..... 4

KOMMUNALE BESPARELSER PÅ VEJE  
KAN FØRE TIL 200 AFSKEDIGELSER..... 6

NOTER ..... 7

STORT EFTERSLÆB PÅ  
KOMMUNALE VEJE OG BYGNINGER..... 8

ASFALTARBEJDE GIVER  
INGEN RISIKO FOR KRÆFT ..... 9

FORENKLING, FOKUSERING  
OG FLERE PENGE UD PÅ VEJENE..... 10

ENDNU ET HOLD  
KLAR TIL VEJENE..... 14

NOTE ..... 15



Medlemmer

**Arkil A/S**  
Åstrupvej 19,  
6100 Haderslev  
Tlf. 7322 5050  
Telefax 7322 5000

**Inreco A/S**  
Europavej 24, Taulov,  
7000 Fredericia  
Tlf. 7556 2588  
Telefax 7556 2511

**Munck Asfalt A/S**  
Slipshavnsvej 12,  
5800 Nyborg  
Tlf. 6331 3535  
Telefax 6331 3536

**Pankas A/S**  
Rundforbivej 34,  
2950 Vedbæk  
Tlf. 4565 0300  
Telefax 4565 0330

\*

**Eurostar  
Danmark A/S (AA)**  
Tigervej 12-14,  
4600 Køge  
Tlf. 5836 0099  
Telefax 5836 1099

**Colas Danmark A/S**  
Fabriksparken 40,  
2600 Glostrup  
Tlf. 4598 9898  
Telefax 4583 0612

**LMK VEJ A/S**  
Nørreskov Bakke 1,  
8600 Silkeborg  
Tlf. 8722 1500  
Telefax 8722 1501

**NCC Roads A/S**  
Fuglesangsallé 16,  
6600 Vejen  
Tlf. 7996 2323  
Telefax 7996 2324

Associerede  
medlemmer (AB):

**A/S Dansk Shell**  
Energihuset  
Nærum Hovedgade 6,  
2850 Nærum  
Tlf. 3337 2000  
Telefax 3337 2900

**Total Denmark A/S**  
Birkedam 14, 1. tv.  
6000 Kolding  
Tlf. 7552 9544  
Telefax 7550 2959

**LKF Vejmarkering A/S**  
Longelsevej 34,  
5900 Rudkøbing  
Tlf. 6351 7171  
Telefax 6351 7172

\*

**Nynas A/S**  
Lyngbyvej 20,  
2100 København Ø  
Tlf. 3915 8080  
Telefax 3915 8085

**Eurostar  
Danmark A/S**  
Tigervej 12-14,  
4600 Køge  
Tlf. 5836 0099  
Telefax 5836 1099

## Vejkapitalen smuldrer: Efterårets største udfordring, er den manglende vedligeholdelse af de kommunale veje

I skrivende stund er finanslovsforhandlingerne i fuld gang. Regeringen har spillet ud med et forslag, der giver lidt ekstra til infrastrukturuområdet, ved f.eks. fremrykning af investeringerne på 6 mia. kr. Vejdirektoratet er desuden betænkt med en ekstra milliard i forhold til det forudsatte i indeværende års finanslov.

Men det er desværre slet, slet ikke nær ambitiøst nok på vejområdet. Sagen er, at vejenes regnfrakker, de øverste slidlag, nu er så slidte og forvitrede, at regnen, og om et par måneder, frosten, kan komme ned og ødelægge vejenes fundament, de dyrebare bærelag. Og hvor det er forholdsvist let og billigt at reparere og vedligeholde slidlagene, er det både dyrt og besværligt at vedligeholde de dybe bærelag.

Det er på den baggrund, at Dansk Vejforening vurderer, at det koster 2 – 3 gange så meget at rette op i forhold til at vedligeholde i tide. Og det er derfor, at vi nu ser tal på op til 20 mia. kr. i vejefterlæb. En veritabel bombe under især den kommunale økonomi, hvor vejen har det værst, fordi kommunerne ikke har løftet vejopgaverne efter amterne.

Jeg er klar over, at kommunerne slås med vigende indtægter fra grundsalg, lavere skattegrundlag og øgede udgifter på det sociale område. Men at lade stå til, gør kun regningen større.

Jeg vil derfor appellere til, at kommuner prioriterer vejene højt i de kommende budgetter og til, at de tænker i nye baner.

Kommunerne kunne f.eks. lade sig inspirere af Vejdirektoratet, der netop har gennemført en slankning og fokusering af organisationen, så man bruger kræfter og penge på veje – og ikke på administration og alt muligt andet.

Eller af Aalborg kommune, hvor rådmand Mariann

Nørgaard igennem mange år, sammen med en professionel forvaltning, har røgtet vejområdet så godt, at problemerne nok er presserende, men ikke så store som visse andre steder. Bl.a. fordi Aalborg har indgået længerevarende samarbejder med private entreprenører.

Eller kommunerne kunne udlicitere mere. DI fastslog i august, at hvis alle kommuner kom op på niveau med de kommuner, der er længst fremme med at udlicitere deres opgaver, ville kommunerne kunne få frigjort 13,6 milliarder kroner fra de kommunale budgetter.

S og SF har også spillet ud – med et alternativt finanslovsforslag der bl.a. indeholder et forslag om roadpricing, hvor pengene skal gå til miljøvenlige biler. Til det er der at sige: Hvis roadpricing kommer – så husk vejene. For hvad hjælper

det, at vi har miljøvenlige biler, hvis de holder i kø på få, små og misligholdte veje?

I Asfaltindustrien lader vi ikke stå til. Vi går i konstruktiv dialog med kommunerne om problemerne. I foråret afholdt vi en konference om funktionsudbud og partnering med knap 25 kommunale deltagere, og her i efteråret vil vi gå i dialog med kommunerne om, hvordan vi får mere og bedre vej for pengene, lige som vi op til kommunalvalget vil sætte fokus på infrastrukturen.

Vores veje er et værdifuldt gode – ikke en udgift. Derfor må det være i alles interesse at vejkapitalen ikke smuldrer.



*Anders Hundahl*

“En veritabel bombe under især den kommunale økonomi, hvor vejen har det værst, fordi kommunerne ikke har løftet vejopgaverne efter amterne.”

## ASFALTINDUSTRIEN

Lautrupvang 2  
2750 Ballerup  
Tlf.: 3678 0822  
Telefax: 3677 1208  
e-mail:  
ai@asfaltindustrien.dk

Døgnvagt: Ved vigtige spørgsmål kan medlemmer ringe til Anders Hundahl på tlf.: 40 43 93 70.

Direktion: Anders Hundahl  
Redaktionskomite:  
Anders Hundahl (ansv.)  
Uno Helk (redaktionschef)  
Anders Hilbert  
Morten Friis Jørgensen  
(freelance - MF) Media)

Må gerne citeres med kildeangivelse

Asfaltindustrien er medlem af:  
European Asphalt Pavement Ass. (EAPA)  
Nordisk Vejteknisk Forbund (NVF)  
Dansk Vejforening  
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)

Design og tryk: Datagraf A/5  
Forside: Asfaltarbejde på statsvej.  
Foto: Vejdirektoratet



# Her er Danmarks nye motorveje

Uden en "masterplan" risikerer Danmarks motorveje at ende i konstant vej- arbejde og endnu mere trængsel end i dag, forudser Dansk Vejforening, som derfor har udarbejdet et konkret forslag til en langsigtet plan.

Af Søren Bülow, Dansk Vejforening

## Det går den forkerte vej

Den politiske trafikaftale fra januar kommer på længere sigt ikke til at give mindre kø på motorvejene. Tværtimod vil den forstærke de problemer som har skabt de nuværende køer.

Hovedproblemet er, at aftalen bygger videre på et én-strengt motorvejsnet. Mellem Vest- og Østdanmark og fra nord til syd i landsdelene skal den stigende trafik af langtursvognmænd, pendlere, campister og familier på indkøbstur m.fl. presses ind på den samme motorvej.

Det er en utrolig sårbar løsning fordi – populært sagt – hvis én går i stå, går alle i stå.

Oven i den stigende trafik kommer et nærmest kronisk vejarbejde fordi udbygninger af de eksisterende motorveje ikke vil kunne følge med væksten i trafikken.

Et andet problem er at trafikaftalen bygger på et princip om at tage kommende udbygninger af motorvejene op efterhånden som behovet opstår.

“Dansk Vejforening foreslår bl.a. at man reserverer 1 ud af mindst 3 spor i hver retning på byernes motorveje til samkørsel og busser i myldretiden”

Med andre ord har Danmark ikke en "masterplan" for motorvejene – vi aner ikke hvor vi ender med byggeriet.

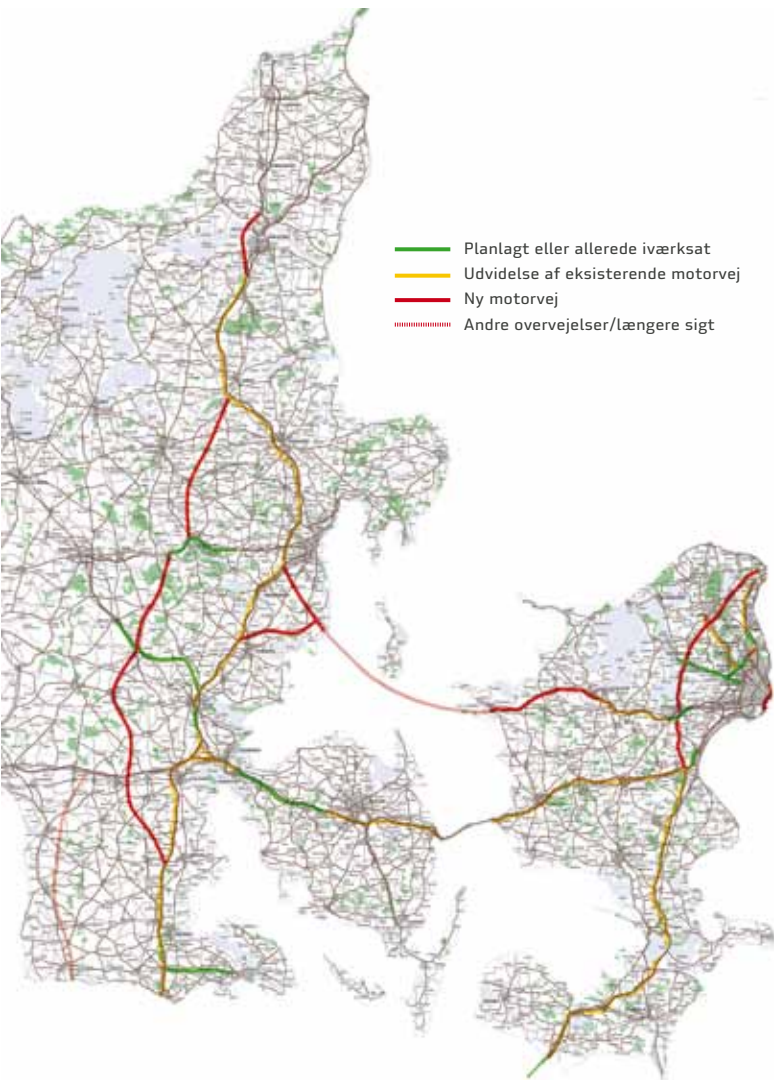
## Løsningen er et 2-strengt motorvejsnet

Det bærende princip i Dansk Vejforenings vision er, at der skal være 2 strenger i såvel nord-syd som øst-vest trafikens motorveje.

2 strenger betyder bl.a., at der skal bygges en ny midtjysk motorvej, som kan aflaste det hårdt belastede østjyske område, en ny ring 5 uden om København og en ny øst-vest forbindelse mellem østjylland og vestsjælland.

At have 2 strenger indebærer ikke alene en meget større kapacitet, men også en øget fleksibilitet.

Med 2 strenger vil risikoen for omfattende forsinkelser på motorvejene på grund af ulykker og tabt gods mv. være drastisk reduceret. Så vil der nemlig være mulighed for at omfordele trafikken. Det vil især gøre en forskel i perioder hvor de eksisterende motorveje udbygges.



### Flere busser på motorvejene

Dansk Vejforenings trafikplan indebærer ikke bare mere motorvej, men også en mere effektiv udnyttelse af dem end i dag: mere motorvej gør det ikke alene.

For det første vil der stadig være motorveje som det ikke er muligt eller rationelt at blive ved med at udvide. For det andet er det spild af ressourcer og danskernes tid hvis man ikke øger effektiviteten på de nuværende motorveje.

Dansk Vejforening foreslår bl.a. at man reserverer 1 ud af mindst 3 spor i hver retning på byernes motorveje til samkørsel og busser i myldretiden. Ved at reservere særlig plads til busser og samkørsel, åbnes der op for en meget effektiv form for kollektiv trafik, som i sig selv vil være med til at reducere trængslen.

En anden mulighed er variable hastigheder på motorvejene.

En tredje mulighed er at sprede trafikken tidsmæssigt ved at åbne for mere fleksible arbejdstider og leveringstider for gods.

### Nogle perspektiver i udspillet:

- Tidshorisonten er lang sigt. Det vil sige 40-50 år.
- Udspillet tilføjer godt 350 km ny og 450 km udvidet motorvej til trafikaftalens projekter.
- Investeringsomfanget kan kun løseligt anslås når der er tale om en så lang horisont. Men i nuværende priser svarer udspillet til ca. 100 mia. for selve motorvejene. Dertil kommer investeringer i broer. Det svarer til årlige investeringer i den størrelse som er politisk vedtaget for hvert af de næste 3-4 år.
- Mere privat opgaveløsning vil give lavere omkostninger og større sikkerhed for at anlægsprojekterne overholder tidsplanen.
- Kommende motorvejsbyggerier skal tage større hensyn til naturbevarelse. Det er nødvendigt at bruge flere ressourcer til dette formål.
- Udspillet er ikke et alternativ til investeringer i jernbaner.
- Udspillet vil gavne kollektiv trafik ved at give busser nye muligheder på motorvejene.
- Flere motorveje betyder ikke mere CO2. Ekstra kapacitet på motorvejene modvirker kødannelse, omvejskørsel bliver reduceret og udspillets tidshorisont er så lang at transportsektorens brug af fossile brændstoffer vil være markant reduceret.

Læs mere på [www.dv.dk/udspil](http://www.dv.dk/udspil)

### Ministeren afviser masterplan

”En ”masterplan” er efter min opfattelse et for stift instrument til at kunne håndtere de fremtidige trafikale udfordringer. Jeg mener at vi står os ved en rullende planlægning som det bedste instrument til at styrke den langsigtede prioritering og kontinuitet i fremtidens investeringsbeslutninger”, skriver *Transportminister Lars Barfoed* i sit svar til Dansk Vejforening om udspillet. *Søren Bülow*, Dansk Vejforening, understreger, at ”det nuværende motorvejsnets ”Store H” er fuldført og bygger på fremsynede planer helt tilbage fra 1930’erne. Jeg ser ikke rigtig nogen god grund til at vi ikke også i 2009 skulle kunne lægge langsigtede planer. Under alle omstændigheder står en ”masterplan” for de næste 40-50 år ikke i vejen for ønsket om at foretage en løbende prioritering af, hvornår hvad skal bygges”.

Transportminister  
Lars Barfoed



# Kommunale besparelser på veje kan føre til 200 afskedigelser

En kontakt til landets asfaltvirksomheder, som Asfaltindustriens Brancheforening har foretaget, viser, at den kommunale vejvedligeholdelse fortsat er historisk lav.

Af Anders Hundahl

En undersøgelse Asfaltindustrien foretog i foråret viste, at det offentliges efterspørgsel på asfalt i 2008 ramte en foreløbig bundrekord. Årsagen er, at kommunerne sparer på vejene som aldrig før. Dette har i perioden fra sommeren 2008 og frem til sæsonstart 2009 betydet en reduktion af medarbejderstyrken i branchens virksomheder med op til 200 medarbejdere.

Den kontakt, som vi nu har foretaget til landets asfaltvirksomheder, viser, at den tendens desværre ser ud til at fortsætte. Det betyder i værste fald, at indu-

strien må sige farvel til endnu 100 til 200 medarbejdere i løbet af sensommeren og efteråret, hvis ikke kommunerne tager skoen i den anden hånd og får sat gang i vedligeholdelsen. Hidtil har vi kunnet beskæftige folkene ved at sende dem på kurser, ferie og foretage reparationer og forberedende arbejder, men det kan i sagens natur ikke blive ved at gå.

“Det koster 2 – 3 gange så meget at rette op på en vej, der er i forfald i forhold til at vedligeholde den i tide”

Asfaltindustrien ved godt, at kommunerne kæmper med faldende indtægter som følge af faldende grundsalg, vigende skatteindtægter og stigende udgifter til kontanthjælp. Men ved at sætte gang i vejarbejdet kan kommunerne tage et lille skridt til at få brudt den onde cirkel og til at holde folk i arbejde. Dermed bliver der også brug for færre udgifter til kontanthjælp og der kommer lidt mere ind i skat.

Pengene til vejvedligeholdelsen har kommunerne fået. Staten gav nemlig kommunerne 2 mia. ekstra

til anlægsopgaver, herunder veje, i foråret.

Og det er faktisk en god investering for kommunerne at vedligeholde vejkapitalen. Tal fra Dansk Vejforening viser nemlig, at det koster 2 – 3 gange så meget at rette op på en vej, der er i forfald i forhold til at vedligeholde den i tide. De sparede penge kan kommunen så investere i bedre borgerservice.

## Faktaboks:

- Danmark har 73.000 km. veje, hvoraf kommunerne har ansvaret for ca. 70.000 km.
- Siden år 2000 er trafikarbejdet (køretøjer x kilometer) på de danske veje vokset ca. 10 %.
- I forbindelse med, at kommunerne overtog vejene fra amterne i 2007, tyder Asfaltindustriens tal på, at markedet er faldet med op til 300.000 tons asfalt, svarende til godt 10 % af totalmarkedet.
- I kommunernes rapport "Fundament for fremtiden maj 2009" på side 9 slås det fast, at de kommunale veje lider under et "... massivt vedligeholdelseefterslæb..." svarende til godt 5 mia. kr. til 2013 på infrastrukturområdet.
- Den samlede produktion af varmblandet asfalt var i 2008 2,87 mio. tons svarende til et fald på 8 % i forhold til 2007.
- Asfaltindustrien i Danmark beskæftiger godt 1.800 medarbejdere efter en afskedigelsesrunde i foråret som følge af den lave aktivitet. Arbejdsstyrken risikerer nu at blive yderligere reduceret med op til 200 medarbejdere.

## Udbudsforskriften:

Almindelig Arbejdsbeskrivelse (AAB) for Varmblandet asfalt skal revideres.

AAB Varmblandet asfalt, november 2006 skal nu revideres. Revisionen fra 2006 var en "CEN"-revision med det formål at implementere de nye europæiske CEN-standarder gældende for asfaltområdet. Det tekniske indhold forblev stort set uforandret i forhold til den foregående revision fra november 1998.

Det primære formål med den nye revision er at introducere nye asfalttyper, som har fundet indpas på asfaltmarkedet. Dette drejer sig først og fremmest om de nye finkornede asfalttyper med støjreducerende egenskaber.

Udover det primære formål er der i årenes løb opsamlet en del input fra vejsektoren, som der bør tages stilling til ved en kommende revision.

Foruden de input Vejregelgruppen allerede har registreret, kan der hos brugerne af Vejreglerne være andre behov som er relevante for revisionsarbejdet. Brugere af Vejreglerne inviteres derfor til at indmelde eventuelle input.

Input kan sendes til sekretæren for Vejregelarbejdsgruppe U.21 "Asfaltarbejder" på e-mail [mt@lotcon.dk](mailto:mt@lotcon.dk).

*Tony K. Andersen*  
Formand for U.21

*Mikael Thau*  
Sekretær for U.21

## Ny borevogn hos NCC Roads A/S

NCC Roads' laboratorium har netop taget en ny borevogn i anvendelse. Vognen, som er produceret af NCC's Maskintekniske afdeling, udmærker sig ved en række fordele. Boreenheden er indbygget i en varevogn, og selve boreenheden "skydes" ud af bagdøren når den skal anvendes. Dette betyder at den er billig i vedligeholdelse, idet vejr og vind ikke er hård ved udstyret, ligesom vandet ikke fryser i frostvejr. Ligeledes er borevognen hurtig at transportere, idet den må køre hurtigere end en almindelig bil med boretrailer.

Boreenheden kan sideforskydes, og der er kamera monteret på den, således at det er nemt at placere bilen præcis ved opboring. Alt i alt en sikkerheds- og arbejdsmiljømæssig gevinst for "borebisserne".



Foto: NCC Roads A/S.

## Der bliver lyttet til Asfaltindustrien

– Den største udfordring for asfaltindustrien den kommende tid, er manglende kommunal vedligeholdelse af vejene. Derfor går vi nu i systematisk dialog med kommunerne om, hvordan vi sammen løser problemerne.



Aalborg Kommune er faktisk meget lydhør overfor os, er professionel fagligt/teknisk og får derfor meget vej for pengene på trods af efterslæbet. Det er en af de kommuner, andre kunne lære noget af, siger Anders Hundahl, adm. dir. Asfaltindustrien.

Rådmand (teknik og miljø), Mariann Nørgaard, Aalborg Kommune, flankeret af Ivan Bahnsen (tv), regionsleder Colas, og Finn Møller, områdechef NCC Roads. På mødet tirsdag den 25. august blev der bl.a. diskuteret funktionsudbud, kommunens visioner på vejområdet, temaer i den kommende kommunale valgkamp og miljøvenlige tiltag på infrastrukturområdet. I mødet deltog desuden stadsingeniør Kurt Markworth, ansvarlig for vejområdet, Henrik Jess Jensen og adm. dir. Asfaltindustrien Anders Hundahl.



Det er på tide, at kommunerne tager skyklapperne helt af og tænker teknik- og miljø sammen med alle velfærdsområderne.

## Stort efterslæb på kommunale veje og bygninger

Der er stadig et enormt efterslæb på kommunale veje og bygninger. Det påvirker befolkningens opfattelse af velfærden, mener Mikael Jentsch, formand for KTC.

Vi kan dokumentere herfra og ind i evigheden, at der er efterslæb på vedligeholdelsen af kommunale veje, broer, bygninger, spildevandsanlæg og andre tekniske områder, skønt KL og staten netop har indgået en aftale om næste års økonomi, som løfter anlægsrammen væsentligt.

Resultatet af efterslæbet på de kommunale anlægsbudgetter er nedslidte veje, folkeskoler, plejehjem og tekniske anlæg, som både medfører ineffektiv drift, klimamæssige udfordringer og økonomiske belastninger, når nyanlæg bliver tvungende nødvendige. Det koster dyrt at udsætte disse investeringer: både økonomisk og i forhold til borgernes tilfredshed.

De fysiske rammer bidrager væsentligt til befolkningens tilfredshed med den øvrige velfærdsservice. Det gælder ikke mindst, hvor der er stærke fagforeninger og brugerorganisationer, som kan påvirke opfattelsen hos borgerne, samt en snæver regulering fra statens side, som vi f.eks. kender det på folkeskoleområdet. Hvis skolen er nedslidt, så skal der meget til at opfatte en folkeskole som moderne og progressiv, skønt den måske pædagogisk gør en stor indsats. Og samtidigt spildes masser af energi, og miljøet belastes med CO<sub>2</sub>-udslip.

### Helhedsorienteret løsning

Helhedsorienteret tilgang til velfærdsproduktionen har ofte handlet om, at afdelinger skal samarbejde; men nu er udfordringen at tage skyklapperne helt af og tænke teknik- og miljø sammen med alle velfærdsområderne, for at kommunerne kan levere den samlede service, borgerne forventer.

KTC mener, der vil være store gevinster i form af større borgertilfredshed, bedre økonomi og en fornuftig klimainsats, hvis kommunerne tænker rammerne sammen med indholdet lige fra børnehaver og folkeskole til ældrepleje og kollektiv trafik, og vi vil gerne bidrage til opgaven og inviterer alle aktører til dialog om nye løsninger, helhedssyn, nye alliancer og velfærdsprioriteringer. Hvis kommunerne fortsat skal kunne leve op til befolkningens velfærdsforventninger, så er en sammentænkt indsats tvungende nødvendig.

Af Mikael Jentsch, teknisk direktør i Frederikshavn, formand for Kommunaltekniske Chefer (KTC)





# Asfaltarbejde giver ingen risiko for kræft

IARC, som er WHO's kræftforskningscenter i Lyon, indledte i 1994 en undersøgelse af, hvorvidt arbejde med asfalt kan medføre kræft. Første fase fra 2001 kunne hverken afvise eller påvise en tilsyneladende svag risiko og derfor iværksattes i 2001 en fase 2. Nu har vi konklusionen: Der er ingen kræft risiko ved asfaltarbejde.

Af Ib Frandsen

## Baggrunden

I 1994 besluttede den europæiske asfaltforening EAPA sammen med bitumenproducenterne i Eurobitume at støtte et forskningsprojekt, der skulle fastlægge, om asfaltarbejde kunne indebære en øget risiko for udvikling af lungekræft.

Undersøgelsen, der omfattede 30.000 europæiske asfaltarbejdere, blev gennemført af Verdenssundhedsorganisationen WHO's kræftforskningscenter IARC i Lyon.

Undersøgelsens første fase var færdig i slutningen af 2001 og den viste, at asfaltarbejdere generelt er sundere end den øvrige befolkning og at de i øvrigt ligger på samme niveau som en kontrolgruppe af bygge- og anlægsarbejdere.

Undersøgelsen kunne dog hverken af- eller bekræfte, om en tilsyneladende lettere øget risiko for udvikling af lungekræft skyldtes udsættelse for bitumenrøg.

For at kunne få et mere præcist svar herpå besluttede EAPA og Eurobitume derfor at støtte en opfølgende undersøgelse, som kunne kortlægge arbejdsbetingelser og livsstil hos de personer, der indgik i undersøgelsen.

Da resultatet af den samlede undersøgelse – uanset udfaldet – ville få lige så stor betydning i den øvrige del af verden som i Europa, fik vi EAPA's amerikanske søsterorganisation NAPA og de tilsvarende organisationer i USA inden for tagdækning til ligeledes at bidrage til undersøgelsens gennemførelse og det samme gjorde i et vist omfang vor australske søsterorganisation AAPA.

Undersøgelsens anden fase omfatter i alt 433 tilfælde af lungekræft og 1.253 kontrolinterviews – overvejende blandt vejasfaltarbejdere i Danmark, Norge, Finland, Holland, Tyskland og Frankrig samt Israel.

På grund af den strenge "sekretesslagstiftning" i Sverige kunne man derimod ikke indhente de tilsvarende oplysninger derfra.

## Resultatet

Undersøgelsen er netop afsluttet med det meget glædelige resultat, at der ikke findes nogen sammenhæng mellem lungekræft og udsættelse for bitumenrøg – dvs. asfaltarbejde.

Den konstaterer således, at to eksterne forhold var medvirkende til den let øgede forekomst af lungekræft, som fremgik af undersøgelsen i 2001 – nemlig tobaksrygning

og brugen af tjære, som langt tidligere havde været benyttet til asfaltfremstilling, men ikke længere benyttedes.

Da der går 15 – 20 år førend lungekræft udvikler sig, er forholdene i forbindelse med asfaltarbejde i øvrigt afgørende ændret siden den relevante periode – og dermed er arbejdsmiljøet i det hele taget blevet væsentligt forbedret siden den undersøgte periode 1966 - 71.

Allerede i 1998 foreslog Asfaltindustrien således over for Arbejdstilsynet, at der skete en sænkning af grænseværdien for bitumenrøg fra 5 mg til 1 mg per m<sup>3</sup>. Det gjorde vi bl. a. fordi vore målinger havde vist, at sænkede temperaturer i væsentlig grad ligeledes havde mindsket røgen.

Det er der fortløbende arbejdet videre med og såvel i USA som i Europa er der gennem de senere år udviklet og gjort forsøg med en række nye teknikker, der yderligere kan bidrage til sænkning af temperaturen.

Det er ikke bare gavnligt for arbejderne, men i høj grad for miljøet i det hele taget, eftersom CO<sub>2</sub> udslippet hermed mindskes betydeligt.

Disse tiltag får i øvrigt også anerkendende ord med på vejen i rapporten fra IARC.

Hele rapporten kan læses på IARC's webside [www.iarc.fr/en/research-groups/LCA/AsphaltReport.pdf](http://www.iarc.fr/en/research-groups/LCA/AsphaltReport.pdf)

En stor international undersøgelse viser, at der ikke er nogen kræft risiko ved asfaltarbejde.  
Foto: Asfaltindustrien.



# Direktøren for Vejdirektoratet: Forenkling, fokusering og flere penge ud på vejene

Siden han tiltrådte i juni 2008 har vejdirektør Per Jacobsen haft travlt med at forenkle administrationen centralt og divisionere myndigheden tværs ud igennem landets vejcentre. Han vil styrke VD's faglige forankring, mens trafikforligspartiernes bevillinger skal sendes ud og arbejde på vejene i et godt samarbejde med bl.a. asfaltbranchens aktører.

Tekst og fotos af Morten Friis Jørgensen

– Der er store aktiviteter i gang ude på vejene her i 2009. Den politiske aftale fra det tidlige forår om 625 mio. kr. ekstra til drift og vedligehold er blevet udmøntet i en række projekter landet over, og vi er selv tilfredse med at få de penge ud på vejene og arbejde. Pengene kom jo relativt sent, men mange, også bilisterne, kan sikkert mærke, at der allerede sker rigtigt meget.

Sådan lyder en af de centrale meldinger til Asfalt Vore Veje fra vejdirektør Per Jacobsen, som denne formiddag har taget imod i sit direktørkontor på et hjørne af 2. sal hos Vejdirektoratet i det centrale København.

Vi sætter os i sofaarrangementet under patinerede egetræspaneler og nonfigurative farveskilderier, hvor der nu er kaffe, chokoladebidder, frugt og ikke at forglemme seriøs samtale en times tid.

## Lykkedes godt

Per Jacobsen konverserer venligt og svarer beredvilligt igennem hele denne formiddagstime – ind imellem, skal det vise sig, også med velberåd hu – på spørgsmål af enhver art om dansk infrastruktur og de udfordringer, vi som borgere og samfund i almindelighed og han som vejdirektør i særdeleshed står overfor i relation til det danske vejnet.

Vejdirektøren indleder

selv uopfordret med at forklare, hvordan man har foretaget en række ændringer i direktionen og organisationen på baggrund af en grundig analyse af, hvor VD står, og resultatet blev offentliggjort før sommerferien.

– Vi har foretaget en række organisationsændringer, der matcher de udfordringer, vi står overfor. VD blev jo nærmest dobbelt så stort i forbindelse med kommunereformen, og det var vigtigt for os at have fokus på, at driften bare kørte: At vi ikke gik i stå. De lokale relationer skulle hurtigt op at stå ude i landet og hos bilisterne, så de ikke mærkede den reform. Og det, synes jeg, er lykkedes godt.

– Men på de indre linjer skulle VD virke mere optimalt. Der er både mulighed og behov for, at vi kan gøre tingene bedre, og det skal især ske igennem en større faglig forankring i divisionerne. Og så skal vi også slanke os på de administrative funktioner som led i de samme strukturændringer, så vi kan agere hurtigere og sikre, at der kommer flere penge ud på vejene.

– Forenkling, fokusering og flere penge ud på vejene. Dét er hovedbudskabet, fastslår den nationaløkonomuddannede direktør med et let, men tydeligt eftertryk. Opsummeringen i de tre korte og mundrette punkter er jo lige til en overskrift, tænker Deres udsendte...

Ergo: carpe diem!

## Drift, anlæg og planlægning

Vejcentrene er nu ikke længere organisatorisk selvstændige enheder, som ved oprettelsen, forklarer Per Jacobsen. Der er siden sommer sket en administrativ forenkling, så de ansatte ved centrene enten er en del af driftsdivisionen, anlægsdivisionen eller planlægningsdivisionen:

– Målsætningen er en større faglig forankring og linje i det, der laves. Så man er snarere end at være en del af et



Vejdirektør Per Jacobsen har foretaget en række organisationsændringer i Vejdirektoratet, der matcher de udfordringer direktoratet står overfor.

“Et professionelt samarbejde kræver knivskarp konkurrence. At man er parat til at komme i gang, når efterspørgslen er der”

vejcenter en del af de tre divisioner rent organisatorisk. Et mål i den forbindelse er så, at vi skal reducere med 80 årsværk i løbet af de næste 3 år, fortrinsvis ved naturlig afgang, stipulerer han og afviser adspurgt at det har noget med grønthøsterbesparelser i etaten at gøre:

– Det skal ses i lyset af et andet af vores mål, at få så mange bevilgede kroner ud og arbejde på vejen som muligt.

Og der er også kommet store aktiviteter i gang i løbet af 2009. Forårets aftale med ekstrabevillingen på 625 mio. kr. til drift og vedligehold er udmøntet flot, mener vejdirektøren.

– Vi er selv tilfredse med at få de penge ud at arbejde på vejene, siger han og bekræfter, at det er foregået i et godt samarbejde med anlægs- og asfaltbranchen.

Størsteparten af pengene er nu enten brugt eller dedikeret til kendte opgaver i år. En smule følger efter til næste år, idet budgettet til planlagt eller igangværende renovering af visse broer og bygningsværker har afløb 2010.

### Asfaltbranchen rykker

– Det er en fælles opgave at sætte aktivitet i gang, og det er til glæde og gavn for både branchen og for os at få løftet aktivitetsniveauet. Vi er godt klar over, at der foregår en ekstraordinær indsats i indeværende år, og at der udestår en afklaring af, hvordan det skal se ud på den lange bane. Hvordan man så at sige vil angribe vedligeholdelsesefterløbet på det danske vejnet. Og der er vi bl.a. meget afhængige af gode leverandører i det private.

Det leder direkte til et spørgsmål og svar på, hvordan han opfatter leverandørerne:

– Et professionelt samarbejde kræver knivskarp konkurrence. At man er parat til at komme i gang, når efterspørgslen er der. Og her viser asfaltbranchen, at de rykker, når der er brug for dem. Det er mit klare billede.

Det opfølgende spørgsmål om, hvad han så mener om Dansk Vejforenings forslag "Effektiv og Fleksibel Mobilitet" til fremtidens motorveje, glider han dog mere af på:

– Det er vel et meget politisk præget indlæg, der må varetages af andre.. Det må indgå i den løbende politiske debat...

### Kritik og anbefalinger

Rigsrevisionen kritiserede tidligere på året Vejdirektoratets måde at opgøre vejnettets vedligeholdelsesefterløb på.

Det har man taget ad notam hos VD og har haft et større udredningsarbejde i gang. Og hvad resulterer udredningen så monstro i?

Vejdirektøren holder igen kortene lidt tættere ind til sin blå skjorte med embedsmanden indeni:

– Det er min klare forventning, at nogle af de konklusioner og anbefalinger, vi er kommet frem til, vil indgå i efterårets politiske forhandlinger, lyder svaret.

Hvordan befinder Per Jacobsen sig så i rollen som vejdirektør, midt i en tid med store og spektakulære projekter i gang?

Silkeborg-motorvejen. Spørgsmålet om en havnetunnel i København. En mulig Ring V på Sjælland. Motorvej a la Holstebro-Vejle. Og ikke mindst den kommende Femern Bælt-forbindelse med tilhørende landanlæg... Nogle er under projektering, andre er opsendt som sommervarme røgsignaler af trafikminister Lars Barfoed: Så hvordan er vejdirektørens forhåbninger til den kommende tids politiske forhandlinger om Danmarks store, kommende infrastrukturprojekter?

Vi er hermed nået til et af de mere embedsmandsmæssige afsnit i dagens dialog:

– Det er naturligvis spændende projekter, og det er spændende at være vejdirektør...

– Jeg håber, at VD kan præsentere en status og nogle konsekvenser, som andre må tage stilling til; mere kan jeg vel ikke sige, for uredudfra skal der jo ske en række politisk-økonomiske prioriteringer, som vi helt trygt overlader til politikerne... Det er jo op til andre end mig at bestemme, hvordan vi vil gribe det hele overordnet an, afværger Jacobsen høfligt.

### Bruge pengene bedst muligt

Hurtigt videre til næste spørgsmål, inspireret af Dansk Vejforening: Kommunernes vejgæld ser ud til at vokse på trods af samarbejder mellem kommunerne og VM om

styringen af vedligeholdelsen (f.eks. SAMKOM), så hvad vil VD gøre i samspil med kommunerne for at forbedre deres styring af vejvedligeholdelsen?

– Der er generelt i den offentlige sektor et potentiale for at blive bedre og udvikle os. Så der er et ordentligt grundlag at træffe beslutninger på. På den lidt længere bane vil der i kommunerne såvel som i staten nu blive stillet skærpede krav til bedre dokumentation af, hvilke behov og hvilke standarder, der skal gælde, og dermed hvilke krav vi kan stille til vejvedligehold. Det gælder jo om at bruge pengene bedst muligt. Det er helt klart et af de centrale omdrejningspunkter for samarbejdet mellem stat og kommuner.

– Vi skal lære af hinanden. For hvad skal der til? Hvilken metodik? Hvilket fagligt samarbejde? Hvilken dokumentation har vi til rådighed for at overbevise de politikere, opdragsgiverne, om konsekvenserne af deres beslutninger? Det er ikke et spørgsmål om nye vejregler eller de standarder, vil skal have, men vi står med en udviklingsopgave for at definere, hvilke konsekvenser, politikernes beslutninger vil få. Der ligger en række udfordringer for os alle...

**Velfungerende internationalt samarbejde**

Som konsekvens af direktørrokaden mellem Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen og Jernbanestyrelsen, som daværende trafikminister Carina Christensen gennemførte 30. maj sidste år, indebar udnævnelsen af Per Jacobsen til ny vejdi-

rektør, at han også sådan ret beset hovedkulds måtte sætte sig i formandsstolen i NVF, Nordisk Vejforum.

Så hvordan betragter han det og i det hele taget det internationale samarbejde?

– Jamen der er i denne sektor et meget fint samarbejde både nationalt og internationalt, både i NVF og i øvrige internationale fora som FEHRL (Forum of European Highway Research Laboratories) og CEDR (de europæiske vejdirektørers organisation).

Og vi har i Vejdirektoratet ekstrem stor gavn af det internationale samarbejde. Det er også en nødvendighed for Danmark med den størrelse vi har. Vi er jo et lille land. Så det er en stor tilfredsstillelse

at opleve det gode og meget velfungerende internationale samarbejde, der er, hvor vi kan lære af hinanden. For vi er hele tiden i den situation, at vi skal overveje, hvordan vi bruger vores kræfter optimalt.

Dagens sidste spørgsmål bliver, om vi derudefra og Per Jacobsen selv herindefra kan se sig sidde i skrivebordsstolen ovre ved vinduet som direktør for VD, når Femern Bælt-forbindelsen åbner.

Han slår sin sjældne, men klare latter op, krummer lidt sammen mens øjnene rynker lidt. Et par sekunder senere er fatningen og den ranke positur genfundet:

– Det afhænger jo af, hvordan det hele går. (Pause...)

– Du kan godt skrive, at jeg regner med at bliver her en lang årrække, svarer den 45-årige cand.polit.

Så: Som sagt, så gjort.

“Det er ikke et spørgsmål om nye vejregler eller de standarder, vil skal have, men vi står med en udviklingsopgave for at definere, hvilke konsekvenser, politikernes beslutninger vil få”



I forbindelse med forårets ekstrabevilling på 625 mio. kr. til drift og vedligehold på vejområdet har asfaltfirmaerne vist, at man er parat til at gå i gang omgående, når efterspørgslen er der.



## INVITATION

### Der åbnes for tilmelding til Vejforum tirsdag den 15. september 2009

Du kan kun tilmelde dig på [www.vejforum.dk](http://www.vejforum.dk). Alle skal tilmelde sig også indlægsholdere og udstillere

Vejforum 2009 byder på et spændende fagligt program med 76 indlæg og workshops.  
**Se hele det faglige program på [www.vejforum.dk](http://www.vejforum.dk).**

Indlæg og workshops dækker fagligt meget bredt. Vi har i år lagt mere vægt på workshops end tidligere.

Et kendt kunstnerpar kommer og underholder efter festmiddagen. Derefter er der dans.

Der er reserveret 300 pladser til kommunerne. Hvis de ikke er brugt inden 1. oktober bliver de frigivet til alle.

#### Vi glæder os til at byde dig velkommen på Vejforum 2009

Vejforum 2.- 3. december 2009

Arrangøransvarlig  
VEJ-EU  
Tlf. 7244 7192

Sted  
Hotel Nyborg Strand,  
Østerøvej 2  
5800 Nyborg

#### Priser for deltagelse i Vejforum

##### Tilmelding før 15. oktober 2009

1 dag	1.500,- kr.
2 dage	3.000,- kr.

##### Tilmelding efter 15. oktober 2009

1 dag	1.600,- kr.
2 dage	3.200,- kr.

Prisen dækker deltagelse i Vejforum og frokost. Desuden kan du bestille overnatning og deltagelse i festmiddagen.

I år udbyder vi mange dobbeltværelser i et forsøg på at undgå, at nogle skal overnatte i Odense.

Vælger du at bo på dobbeltværelse er prisen 400 kr. Et enkeltværelse koster fra 730 - 1.280 kr.

Det vil ved tilmeldingen fremgå, hvor der er ledige værelser.

Festmiddag 650,- kr.

Sidste tilmeldingsfrist 14. november 2009

**Bemærk: Der kan blive udsolgt tidligere.**



# Endnu et hold klar til vejene

De bedste virksomheder i asfaltbranchen laver både gode veje og gode vej-asfaltører. I midten af august blev endnu et hold nye vej-asfaltører fejret efter den afsluttende prøve på deres uddannelse. Alle bestod, og endda en med ros.

Af Anders Hilbert

Traditionen tro foregik dette års afsluttende prøve på vej-asfaltøruddannelsen på Byggetek Ulfborg Kjærgård ved Holstebro.

## Prøven

Selve prøven bestod af en dags prøver i teori efterfulgt af to dage med praktiske prøver.

På den ene af de to dage med praktiske prøver skulle eleverne udføre en stor asfaltopgave, der indeholdte både udlægning af bærelag og slidlag, sætning af brønde, etablering af opkørsler samt maskin- og håndudlægning. Her skulle eleverne demonstrere deres praktiske færdigheder inden for stort set alle områder af asfaltudlægning.

På den anden dag med praktiske prøver skulle eleverne udføre en traditionel entreprenøropgave i form af etablering af et stykke vej med udgravning, bundsikring og stabilt grus, sætning af rendestensbrønd samt udførelse af 5 løbende meter fortov med kantsten, chaussésten og fortovsfliser.

Under prøven blev eleverne bedømt af skuemestre, der var udpeget af henholdsvis Asfaltindustrien og 3F. Ved dette års prøve bestod skuemesterholdet af Kaj Helge Knudsen (NCC Roads A/S), Henning Johansen (Horsens kommune) og Carsten Olsen (Munck Asfalt A/S). Det overordnede ansvar for hele prøveforløbet var som sædvanlig placeret hos Asfaltbranchens Fællesudvalgs prøvekoordinator: Mogens Nygaard (Kommune Teknik København).

## Alle elever bestod

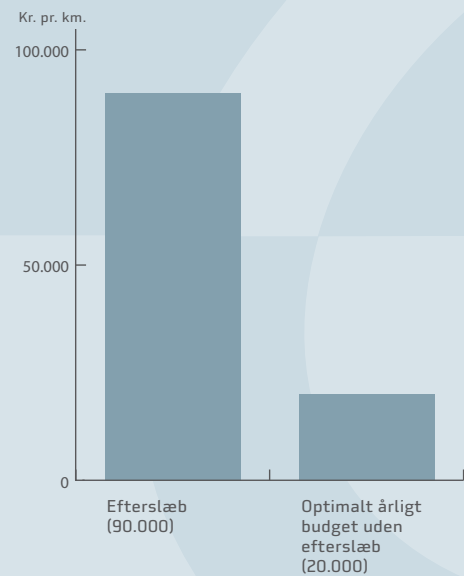
I år gik i alt 20 elever op til den afsluttende prøve på vej-asfaltøruddannelsen. Alle 20 elever bestod – og endda en med ros, nemlig Martin Sass Wilki fra Munck Asfalt A/S.



## De nye vej-asfaltører:

Michael Degn (LMK Vej A/S), Claus Gustavsen (Colas Danmark A/S), Hejne Jensen (NCC Roads A/S), Torben Jensen (Colas Danmark A/S), Heine Klausen (Munck Asfalt A/S), Thomas Knudsen (Colas Danmark A/S), Michael Madsen (NCC Roads A/S), Jess Madsen (Pankas A/S), Kennet Maymann (NCC Roads A/S), Benjamin Mortensen (NCC Roads A/S), Steen Nielsen (LMK Vej A/S), Per Nørskov (LMK Vej A/S), Hans Christian Olsen (NCC Roads A/S), Jeppe Petersen (LMK Vej A/S), Brian Riis (Pankas A/S), Jasmin Salkic (NCC Roads A/S), Tonny Skov (LMK Vej A/S), Tommy Sørensen (NCC Roads A/S), Aymann Weddo (merit) og Martin Sass Wilki (Munck Asfalt A/S). Foto: Asfaltindustrien.

“Under prøven blev eleverne bedømt af skuemestre, der var udpeget af henholdsvis Asfaltindustrien og 3F”



### Statistik om kommunalt efterslæb er nu i gang

17 kommuner har til dato fulgt Grontmij Carl Bros opfordring til at melde sig til den statistik, som virksomheden har tilbudt at lave om de kommunale vejes behov for vedligeholdelse. Det samlede vejnet i de 17 kommuner omfatter ca. 17 procent af det samlede kommunale vejnet. Det betyder, at det er en god strømpil for, hvor stort vedligeholdelsesefterslæbet er. Nogle kommuner optræder anonymt i statistikken andre med navn – det er: Ikast-Brande, Frederikshavn, Hillerød, Vesthimmerland, Nordfyn, Odsherred, Kalundborg, Rebild og Guldborgsund. Du kan se statistikken på Grontmij Carl Bros hjemmeside ([www.pavement-consultants.com](http://www.pavement-consultants.com)) under Nyheder og dernæst Artikler. Statistikken er et godt redskab til en dialog mellem kommune, rådgivere og entreprenør om, hvordan man kommer efterslæbet til livs – og hvad det koster kommunen at slæbe rundt på efterslæbet. En kommune som f.eks. Odsherred har f.eks. i dag et efterslæb på knap 90.000 kr. pr. km. ud af i alt 598 km. vej. Hvis vejene i Odsherred var ordentligt vedligeholdte, ville det årligt kun koste knap 20.000 kr. pr. km. at vedligeholde dem løbende.



Man kan enten blive vej-asfalter ved at tage den 2-årige vej-asfaltøruddannelse eller gennem merit-ordningen, hvis man har meget praktisk erfaring og kan bestå den afsluttende prøve på vej-asfaltøruddannelsen. Foto: Asfaltindustrien.



# Bedre veje, bedre klima

- Større budgetter til bedre vejvedligeholdelse øger fremkommeligheden med mindre CO<sub>2</sub>-udledning og bedre klima til følge.
- Colas Danmark A/S er en af landets førende asfaltvirksomheder og udfører anlægs- og vedligeholdelsesarbejder inden for vejbyggeri og infrastruktur. Vi lever af at udlægge asfalt, og vi er bevidste om at passe på klimaet.
- Vi fremstiller miljøvenlige bindemidler, støjreducerende asfaltbelægninger, CO<sub>2</sub>-venlig asfalt og genanvender i videst mulig omfang opbrudt asfalt.

*Colas Danmark A/S blev stiftet i 1930 og har som mål at bygge og forbedre infrastruktur. Vi indgår i Colas Gruppen, som beskæftiger 75.000 medarbejdere i 40 lande verden over.*

Colas Danmark A/S  
colas@colas.dk  
www.colas.dk



Vejen frem ...