

# ASFALT

## Vore veje

Nr. 2 Juni 2022

**TEMA**  
Danske havne

### Havneområder skrumper ind

Fremtidens råstofforsyninger til asfaltbranchen og byggeriet generelt er under pres fra boligområder **side 4**

11 erhvervsorganisationer opfordrer Folketinget til at se nærmere på planloven med henblik på at udvikle og ikke afvikle erhvervshavnene

**side 6**

### Turbulent asfaltmarked

Efterdønninger af Corona og krig i Ukraine presser asfaltmarkedet

**side 8**

### Asfaltdag 2022

På årets Asfaltdag med generalforsamling, interessante indlæg og leverandørudstilling fejrede Asfaltindustrien også sit 60 års jubilæum

**side 10**



ASFALTINDUSTRIEN



S. 4-7 Danske havne



S. 10 Asfaltindustriens Årsmøde 2022



S. 12 Uddannelse

**DANSKE HAVNE**

- 04 De danske havne skrumper ind
- 06 11 erhvervsorganisationer opfordrer Folketinget til at udvikle og ikke afvikle havnene

**NYT FRA BRANCHEN**

- 08 Dialog om ekstraordinære prisstigninger og råvaremangel
- 09 Ny rekord: 28 procent genbrug i ny asfalt i 2021

**NYT FRA BRANCHEN**

- 10 Asfaltindustriens Årsmøde 2022

**UDDANNELSE**

- 12 Fremtidens arbejdskraft skal uddannes i dag

**KLIMA OG MILJØ**

- 14 Byens Gulv 2022 stod i klimaets tegn

**TRANSPORTPOLITIK**

- 16 Pas på Infrastrukturplan 2035

**MILJØ OG ARBEJDSMILJØ**

- 17 Ingen overfladebehandling med cutback bitumen i 2021

**NOTER**

- 18 Vejsektordage får ny partner  
E&E Event 2022
- 19 LinkedIn-gruppe om asfalt- og vejrelaterede emner  
Europas asfalt-ambassadør 2022 er fra Danmark

**MEDLEMMER AF ASFALTINDUSTRIEN**

**Arkil A/S**, Søndergård Alle 4, 6500 Vojens  
Telefon: 7322 5050, [www.arkil.dk](http://www.arkil.dk)

**Colas Danmark A/S**, Fabriksparken 40, 2600 Glostrup  
Telefon: 4598 9898, [www.colas.dk](http://www.colas.dk)

**Dansk Overfladebelægning I/S**, Rugårdsvej 206, 5464 Brenderup  
Telefon: 6444 2533, [www.dob.dk](http://www.dob.dk)

**A/S Dansk Shell**, Egeskovvej 265, 7000 Fredericia  
Telefon: 7920 3522, [www.shell.com](http://www.shell.com)

**Dansk Støbeasfalt ApS**, Navervænget 9, 4000 Roskilde  
Telefon: 4675 6111, [www.danskstobeasfalt.dk](http://www.danskstobeasfalt.dk)

**Emineral a/s**, Klippehagevej 22, 7000 Fredericia  
Telefon: 9654 1050, [www.emineral.dk](http://www.emineral.dk)

**Eurostar Danmark A/S**, Tigervej 12-14, 4600 Køge  
Telefon: 5836 0099, [www.eurostar.as](http://www.eurostar.as)

**KVM International A/S**, Industrivej 24, 8620 Kjellerup  
Telefon: 8770 2700, [www.kvm.dk](http://www.kvm.dk)

**Løwener A/S**, Smedeland 2, 2600 Glostrup  
Telefon: 4320 0300, [www.loewener.dk](http://www.loewener.dk)

**Munck Asfalt a/s**, Toftegårdsvej 18, 5800 Nyborg  
Telefon: 6331 3535, [www.munck-asfalt.dk](http://www.munck-asfalt.dk)

**NCC Industry A/S**, Jupitervej 1, 6000 Kolding  
Telefon: 4485 5600, [www.ncc.dk](http://www.ncc.dk)

**Nynas A/S**, Indian Kaj 2, 4600 Køge  
Telefon: 3915 8080, [www.nynas.dk](http://www.nynas.dk)

**Pankas A/S**, Rundforbivej 34, 2950 Vedbæk  
Telefon: 4565 0300, [www.pankas.dk](http://www.pankas.dk)

**Peab Asfalt A/S**, Nørreskov Bakke 1, 8600 Silkeborg  
Telefon: 8722 1500, [www.peabasfalt.dk](http://www.peabasfalt.dk)

**Saferoad A/S**, Hvidkærvej 33, 5250 Odense SV  
Telefon: 6617 1742, [www.saferoad.dk](http://www.saferoad.dk)

**SR-Gruppen A/S**, Fuglesangsalle 14, 6600 Vejen  
Telefon: 3325 5590, [www.sr-gruppen.dk](http://www.sr-gruppen.dk)

**Stema Shipping A/S**, Sydhavn 4, 1tv, 6200 Aabenraa  
Telefon: 7462 7972, [www.mibau-stema.com](http://www.mibau-stema.com)

**S&P Reinforcement Nordic ApS**, Hedegaardsvej 11, 8300 Odder  
Telefon: 8873 7500, [www.sp-reinforcement.dk](http://www.sp-reinforcement.dk)

**TotalEnergies Marketing Denmark A/S**,  
Amerika Plads 29, 4. sal, 2100 København Ø  
Telefon: 3364 7000, [www.nordic.totalenergies.com](http://www.nordic.totalenergies.com)

**Wirtgen Denmark A/S**, Taulov Kirkevej 28, 7000 Fredericia  
Telefon: 7556 3322, [www.wirtgen.dk](http://www.wirtgen.dk)

”*Et velfungerende vejnet er med til at fremme konkurrence og tilskynder til innovation.*”

Anders Hundahl, administrerende direktør i Asfaltindustrien



#### ASFALT

Udgives af Asfaltindustriens Branche- og Arbejdsgiverforening. Læs mere om os på [www.asfaltindustrien.dk](http://www.asfaltindustrien.dk).

Asfaltindustrien  
Lautrupvang 2  
2750 Ballerup  
Tlf.: 3678 0822  
E-mail: [ai@asfaltindustrien.dk](mailto:ai@asfaltindustrien.dk)

#### Døgnvagt

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

#### Annoncer

Jan Hesselberg  
Tlf.: 2029 5257  
E-mail: [jkh@nordbau.dk](mailto:jkh@nordbau.dk)

#### Redaktionskomite

Anders Hundahl (ansv.)  
Uno Helk (redaktionschef)  
Trine Leth Kølby  
Klaus Hybler (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](mailto: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

Østhavnen, Aalborg  
Foto: Port of Aalborg

#### Antal læsere

4.000

#### Oplag

1.750

## Vigtigt at holde fast i Infrastrukturplan 2035

For at sikre os uafhængighed af russisk gas, skal der de kommende år bruges penge på fjernvarme, så borgerne kan skrotte deres gasfyr. Samtidig skal vi bruge milliarder ekstra på forsvaret. Derfor har der været røster fremme om at udskyde vejprojekter i Infrastrukturplan 2035. Men det er en dårlig ide. Statens veje ligger nu på et optimalt vedligeholdelsesniveau. Skrider budgetterne, bliver det dyrt, for det koster 2-3 gange så meget at rette op på en forfalden vej i forhold til at vedligeholde i tide.

Desuden reducerer god infrastruktur produktionsomkostningerne ved at sikre let og smidig transport af varer. Og et velfungerende vejnet er også med til at fremme konkurrence og tilskynder til innovation. Derfor skal vi holde fast i infrastrukturplanen.

### Genbrug som modsvar overfor prisstigninger

Forleden læste jeg en artikel i JP Aarhus, hvor såvel rådmænd som stadsdirektører var ude og sige, at det på grund af stigende materialepriser bliver nødvendigt af sætte anlægsprojekter i Aarhus på pause – fra cykelstier til plejehjem.

For så vidt angår veje vil jeg gerne pege på en anden løsning – nemlig at tænke i genbrug som modsvar mod prisstigninger. Vi har i Danmark godt 1 mio. tons genbrugsasfalt liggende; godt materiale som ikke er udsat for samme prisudsving som importerede varer. Og selv om vi er gode til genbrug i Danmark, kan vi komme meget højere op i genbrugsprocenten, når vi bygger og reparerer veje, viser erfaringer fra Hamborg.

### Arbejds miljø

Til slut en kraftig opfordring til, at vi alle tager arbejdsmiljøet alvorligt. Du og jeg har ret og pligt til at sige til og fra, når der er noget der ikke er som det skal være - hvis frimeteren mangler eller skiltningen ikke er i orden.

Med ønske om en god og sikker asfaltsæson for alle.

*Anders Hundahl*

Anders Hundahl

# De danske havne skrumper ind

De danske erhvervshavne er i fare for at blive overtaget af boliger, og det går ud over bl.a. råstofforsyninger til asfaltbranchen og byggeriet generelt. Politikerne må råbes op, og der skal handles nu for at sikre fremtidens havne, mener stenproducenten Stema Shipping A/S.

Af Klaus Hybler

"Bevidst eller ubevidst nedlægger lokalpolitikkerne havnene ved at fjerne havnenes bufferzoner, som erstattes med boligbyggeri, og hvis vi ikke gør noget, vil vi om få år se begrænset havnetilgang til blandt andet råstofforsyning til bygge og anlæg. Dét kombineret med at forsyning af råstoffer via havn vil være kraftig øgende på grund af kraftig reduceret råstofforsyning fra lokale grusgrave vil blot forværre situationen," siger Rolf Bonnichsen, som er Managing Director i Danmark for stenproducenten Stema Shipping A/S.

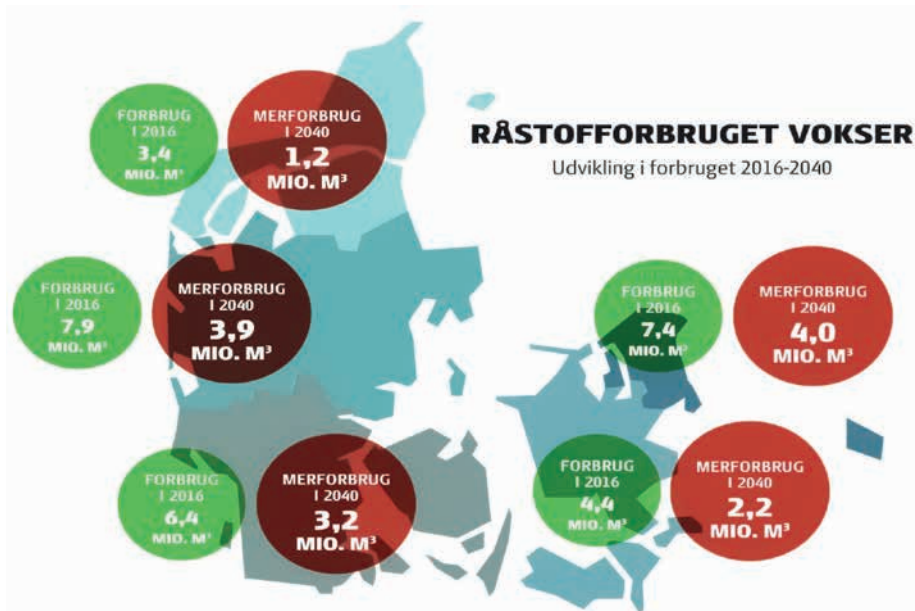
Stema Shipping producerer tilslagsmaterialer til blandt andre danske asfaltproducenter. Det sker fra egne stenbrud i Norge, og herfra bliver skibsladninger af bl.a. sand, grus og sten sejlet til de danske havne. Til det formål har selskabet en flåde bestående af bl.a. 7 specialske på 20.000-40.000 ton, som forsyner det nordeuropæiske bygge- og anlægsmarked.

Det årlige forbrug af råstoffer til Danmark, hvor af bygge og anlæg udgør andelen ca. 80 procent, vil øges markant i de kommende år. En opgørelse fra De Danske Regioner (Råstoffredagelse fra 2018) viser, at råstofforbruget i 2016 udgjorde 29,5 mio. kubikmeter, og det forventes, at der i 2040 vil være et merforbrug i råstoffer på 14,5 mio. kubikmeter, svarende til en stigning på 50 procent.



”Bevidst eller ubevidst nedlægger lokalpolitikkerne havnene ved at fjerne havnenes bufferzoner, som erstattes med boligbyggeri.”

Rolf Bonnichsen, Managing Director, Stema Shipping A/S Danmark.



Kilde: De Danske Regioner (Råstoffredagelse 2018).

## Mangel på tilslagsmaterialer

Den forventede store stigning i råstofforbruget afspejler de forestående store investeringer i infrastruktur samt øget boligbyggeri. Men det kan ifølge Rolf Bonnichsen blive endog meget vanskeligt at efterkomme efterspørgslen. Han vurderer, at den landbaserede produktion af sand, sten og grus for hele området øst for Storebælt vil være kraftig reduceret over de kommende år, og dermed vil bygge- og anlægsbranchen være afhængig af forsyning med skib via en havn.

"De gode grus-resurser er ved at være udtømte samtidig med at myndighedsbehandling og udarbejdelse af miljøkonsekvenser gør det vanskeligt at få tilladelse

til at udvinde råstoffer. Det virker ikke som om at politikerne forstår, at der bliver råstofmangel," siger Rolf Bonnichsen og fortsætter:

"Om 10-15 år er den landbaserede råstofproduktion kraftig reduceret, og det betyder, at man er afhængig af forsyning med skib. Men havnekapaciteten følger ikke med. Og, det gælder ikke mindst i København, hvor der er usikkerhed om Prøvestens fremtid. Hvis Prøvestenen lukker ned, er der ingen havnekapacitet, der kan dække behovet ud over en begrænset mulighed i Køge Havn, der til den tid også melder udsolgt med plads," siger Rolf Bonnichsen, Stema Shipping A/S.

Dertil kommer usikkerheden om lejeaftaler. Stema Shipping og andre lejere i Prøvestenen må ifølge Rolf Bonnichsen vente til 2024 med at få en afklaring om de kan fortsætte som lejere.

## Kommunerne vil have boliger på havnene

Det er et faktum at en stribe erhvervshavne er lukket over en årrække, mens



Her losser Stema Shipping A/S sand i Aabenraa Havn. Man kan se bufferzonen op til området med boliger.

de tilbageværende havne er udfordret af en begrænsning af bufferzoner eller bare lokale ambitioner om at lukke erhvervshavnene helt. Og med den nuværende planlov har kommunerne mulighed for at bygge boliger op ad havneområder, hvilket er uhensigtsmæssigt, idet det både støjer og støver, når skibe lastes og losses.

På brancheorganisationen Danske Havnes store Havnekonference 2022, som fandt sted i april i Aalborg, ramte Rolf Bonnichsen hovedet på sømmet med budskabet om, at kommunernes frihed til at designe havnen gør at bygge- og anlægsbranchen inden for få år er udfordret i forhold til at kunne få leveret råstoffer.

Rolf Bonnichsen peger på, at der i de jyske østkysthavne og i hele hovedstadsområdet er bygget boliger direkte op ad havneområdet samt at havnene i Kolding, Aabenraa, Vejle, Fredericia, Horsens og Randers på sigt vil være begrænset tilgængelige som erhvervshavne, hvis bufferzonerne fjernes, fordi det bliver umuligt at overholde miljøkrav for støj og støv.

"En erhvervshavn er forbundet med støj, og så nytter det ikke at bygge boliger op ad. Og, det fører til klager. Kommunalpolitikere har ikke været opmærksomme på problemerne, og prioriterer at få tilflyttere til kommuner," siger Rolf Bonnichsen og fortsætter:

"Udviklingen går den gale vej, og det bliver umuligt at overholde miljøkrav for støj og støv, hvis bufferzonerne begrænses, eller endnu værre, at de lokale byråd helt nedlukker de danske erhvervshavne til fordel for ambitiøse arkitektoniske udfoldelser bygget til de få."

### Efterlyser udviklingsplaner

Rolf Bonnichsen efterlyser langsigtede strategier for de danske erhvervshavne, og han er utilfreds med at de nuværende udviklingsplaner ikke i tilstrækkelig grad tilgodeser levering af råstoffer til bygge- og anlæg, men derimod prioriterer havnearealerne til den grønne omstilling i form af offshore vind og Power-to-X, dvs. teknologier som ved hjælp af elektrolyse omdanner grøn strøm til forskellige grønne brændstoffer.



**”Jeg ser det yderst problematisk, hvis der kun er en enkelt havnemulighed i Køge på Sjælland, som tilmed er begrænset.”**

Lars Kim Jørgensen, divisionsdirektør i Arkil A/S.

"Hvis leverandørerne skal kunne opfylde det forventede råstofbehov, skal der investeres i god tid. Men vi mangler havne, eller i alt fald udviklingsplaner for havnene. Vore investeringsplaner rækker længere end bare fire år ad gangen, og har vi ingen langsigtede aftaler med havne, vil vi ikke investere yderligere i produktionskapacitet samt skibe."

### Asfaltindustrien er bekymret for udviklingen

"Jeg ser det yderst problematisk, hvis der kun er en enkelt havnemulighed i Køge på Sjælland, som tilmed er begrænset af andre aktiviteter. Og hvis sydligste havn i Østjylland på sigt er Aarhus havn, eller Lindø på Fyn, vil udviklingen medføre voldsomt øget lastbiltransport, der hverken vil være til gavn for vejene, trængslen, den grønne omstilling og økonomien, da omkostningerne til asfalten uvægerligt vil stige i de berørte områder, der i fremtiden vil have langt til en havn. Der er allerede i dag mangel på lastbilchauffører, og den udfordring vil blive meget større. En del af løsningen vil være øget brug af genbrugsmaterialer, men der skal politisk vilje og handling til, ikke blot ord," siger Lars Kim Jørgensen, divisionsdirektør i Arkil A/S og medlem af Asfaltindustriens bestyrelse.

Adm. direktør Anders Hundahl, Asfaltindustrien, mener boliger og industri er en dårlig cocktail:

"Havne er vigtige trafikknudepunkter, og der er mange veje og meget asfalt knyttet til havne lige som vores fabrikker er afhængige af råstoffer. Men boligbyggeri har fortrængt industri. Man bygger på de attraktive arealer på havnen, men boliger og industri er en dårlig cocktail. Derfor er det godt at planloven deler det op, og det skal vi blive ved med, for boliger i et industriområde er til skade og gene for begge parter.

Hele problematikken viser desuden hvor vigtigt det er med genbrug, som vi selv har liggende spredt ud over landet i forbindelse med asfaltfabrikker. Mere genbrug betyder, alt andet lige, mindre pres på havnene, på råstofferne og så er det naturligvis en fordel for klimaet med genbrug."

# 11 erhvervsorganisationer opfordrer Folketinget til at udvikle og ikke afvikle havnene

Stor usikkerhed om erhvervshavnernes fremtid og dermed sikring af forsyninger har fået en samlet havnebranche, industrien og speditører til at råbe vagt i gevær. Parterne mener, at planloven står i vejen for en gunstig udvikling.

Af Klaus Hybler

Indenrigs- og boligminister Christian Rabjerg Madsen samt alle medlemmer af Indenrigs- og Boligudvalget modtog den 15. maj et fælles brev fra 11 erhvervsorganisationer.

Afsenderne af brevet er: Danske Shipping- og havnevirksomheder, Dansk Industri, Dansk Metal, Danske Rederier, Danske Råstoffer, Danske Speditører, Landbrug & Fødevarer, Danske Maritime, Drivkraft Danmark, Asfaltindustrien og Danske Havne.

I brevet kan man læse, at de samlede konsekvenser af en manglende beskyttelse af havneaktiviteterne og en udvidet adgang til boligbyggeri, der omkranser erhvervshavnene, skaber en betydelig usikkerhed om erhvervshavnernes drift,

dynamiske udvikling og langsigtede investeringsmuligheder i væsentlig infrastruktur. Denne usikkerhed påvirker også investeringerne i de private havnevirksomheder negativt.

## Planloven spænder ben

Havnevirksomhederne og de tilknyttede industrier mener, at planloven spænder ben i forhold til at udvikle havnene og skabe de rette betingelser for at drive virksomhed. Parterne peger på, at erhvervshavnernes infrastruktur i planlovmæssig sammenhæng ikke er anerkendt som national interesse og derfor ikke er omfattet af lovens beskyttelse.

"Det har gennem flere år åbnet for et stigende pres på danske erhvervshavne og havnevirksomheder fra kommunale byud-

viklingsinitiativer. Udfordringen blev yderligere intensiveret i planloven fra 2017, der giver kommunerne mulighed for at definere transformationsområder, som udvider adgangen til at opføre boligbyggeri, der grænser op til erhvervshavnene, selv om støjgrænserne for virksomhedsstøj vil blive overskredet i boligområdet."

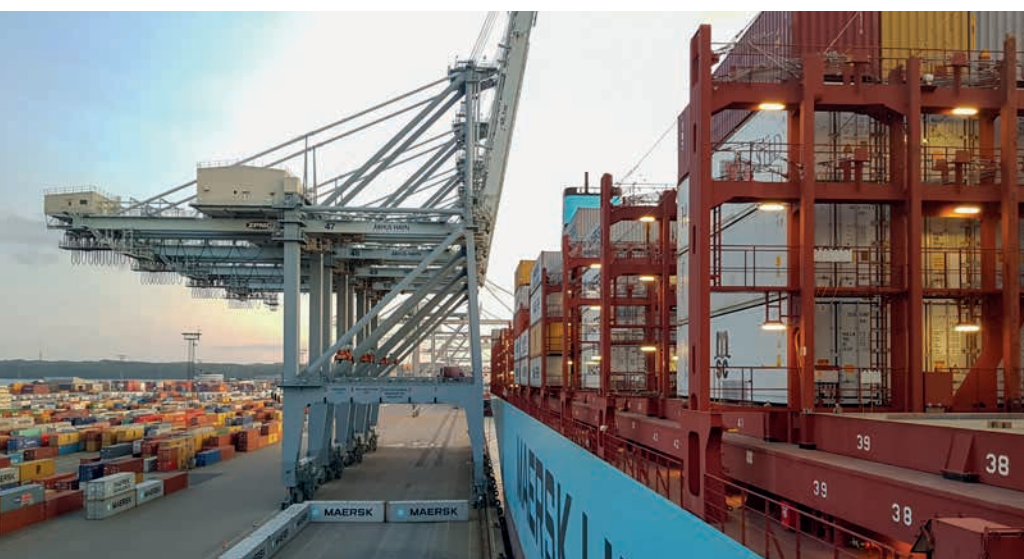
Erhvervsorganisationerne bag brevet til Christiansborg peger på en løsning, der kan styrke forsyningssikkerheden, konkurrencedygtigheden og den grønne omstilling, og foreslår to konkrete løsningsmuligheder:

1. Den første løsningsmulighed er en ændring i planloven, der kan skabe klarhed om den juridiske ramme og styrke beskyttelsen af erhvervsudviklingen på og for erhvervshavnene. Desuden at havneinfrastruktur på erhvervshavne generelt defineres som væsentlige nationale interesser i henhold til planlovens begreb.

2. Den anden løsningsmulighed er at anvende den eksisterende hjemmel i planlovens § 29 til, at ministeren (og det nationale plantilsyn) kan gøre indsigelse over for en kommuneplan eller lokalplan, der strider imod nationale interesser. Forudsætningen er at havneinfrastruktur på erhvervshavne generelt defineres som væsentlige nationale interesser.

## Danske Havne: Mere plads til havnevirksomhed!

"Der er behov for mere landareal til havnevirksomhederne i særligt de erhvervshavne, der ligger i byområderne. Her går



De mange containere vidner om stor aktivitet på kajpladsen i Aarhus Havn.

udviklingen i den gale retning. Havnenes arealer svinder ind når byerne bygger boliger i de udlagte bufferzoner. Når der flytter byboere tættere på havnen, så rammes havnezonerne af skærpede støjkrav og naboklager. Det gør det problematisk at være virksomhed på havnen og dermed også vanskeligere at drive havnen.

Den udfordring blev påpeget sidste år, da Bolig- og Planstyrelsens evaluerede planloven. Her er det meget tydeligt at uden en klar definition af erhvervshavne som national interesse i planloven, skyder vi os selv i foden fordi virksomhederne, der er på havnene, søger andre steder hen. Det går udover forsyningssikkerhed, job og klima," siger vicedirektør Lars Holm Nielsen, Danske Havne.

Danske Havne opfordrer politikerne til at den nye planlov tager højde for havnenes miljøpåvirkning som fx støj, støv og lugt, inden kommunerne udpeger områder til boliger tæt ved havnen:



*” Uden en klar definition af erhvervshavne som national interesse i planloven, skyder vi os selv i foden, fordi virksomhederne søger andre steder hen.”*

Lars Holm Nielsen, vicedirektør i Danske Havne.



Foto: Klaus Hybler

Mere og mere kajplads bliver brugt til boliger, kultur og rekreative områder, som Kulturværftet i Helsingør.



På Arkil's produktionsanlæg i Næstved kan en ny planlov fortsat sikre forsyninger af råstoffer.

"Danske Havnes ønske er at erhvervshavnene defineres som væsentlig national interesse i planlovens forstand, således at det er fastslået, at de kommunale rammer for nyt boligbyggeri i bufferzoner og tættere på havnens arealer må vige for hensynet til erhvervsudviklingen," siger vicedirektør Lars Holm Nielsen, Danske Havne.

gods i bulk – herunder forsyninger af sten, sand og grus?

"Vores forslag vil være at nøjes med at bebygge de havne, der er forladt eller de arealer, der ikke ligger op til bufferzoner og havne. Alternative løsninger kan handle om at flytte havnearealerne, men det er en krævende og uhensigtsmæssig øvelse, der også indebærer at infrastruktur med videre skal fjernes og reetableres."

#### Mindre gods på danske havne

Godsomsætningen blandt Danske Havnes medlemmer falder ifølge Danmarks Statistik i perioden 2011-2020 samlet set fra 69.245 tusinde ton til 64.822 tusinde ton i 2020, svarende til et fald på 6,5 procent.

"Det vil betyde en styrkelse af erhvervshavnene som erhvervsareal med mulighed for statslig indsigelse mod nyt boligbyggeri nær havnene. I seneste planlov, der blev vedtaget i 2017, fik kommunerne videre beføjelser til kommunal planlægning. Dog under hensyntagen til væsentlige nationale interesser inden for fire områder, herunder Vækst og erhvervsudvikling. Hvis erhvervshavnene kommer ind under interesseområdet, der hedder Vækst og erhvervsudvikling, kan ressortministeren efter § 29 i planloven gøre indsigelse," uddyber Lars Holm Nielsen, Danske Havne.

I 2020 er den godsart der omsættes mest af færgegods, og dernæst mineralske olieprodukter, der også stiger totalt over perioden. De største fald ses indenfor godsarterne råolie og kul, der indikerer ændringer i samfundets energiforbrug.

For godsomsætningen af sten, sand og grus er der tale om en svag stigning i perioden 2011-2020. I 2012 var godsomsætningen 6.845 tusinde ton, mens tallet i 2020 udgjorde 7.949 tusinde ton. Den højeste godsomsætning af sten, sand og grus sker i år 2017 og 2018 med ca. 8.400 tusinde ton.

Hvilke konkrete løsninger kan man ellers sætte i værk for en bedre håndtering af



# Dialog om ekstraordinære prisstigninger og råvaremangel

Asfaltindustrien følger nøje turbulensen på asfaltmarkedet og er på flere fronter i dialog med bygherrer og myndigheder om at finde løsninger på udfordringerne.

Af Anders Hundahl, adm. direktør i Asfaltindustrien

Corona og krigen i Ukraine har sat sit præg på Danmark. I vej- og asfaltbranchen mærkes det især som stor prisvolatilitet og til en vis grad mangel på råvarer.

Heldigvis ser det ud til, at bygherrer, både private og offentlige, og entreprenører er i god dialog om, hvordan dette håndteres, uden at udskyde anlægs- og vejprojekter i stor stil.

## Udfordringerne kan håndteres

For det første er det min fornemmelse, at de prisstigninger og den råvaremangel, som vi forventede i slutningen af februar, hvor krigen i Ukraine startede, ikke blev helt så voldsomme som vi frygtede. Mange arbejder kan gennemføres til fornuftige priser og med forhåndenværende råvarer.

For det andet er der stor vilje til, hos kunde og leverandør, at gå i dialog om kontraktformer, ekstraordinære prisstigninger og indeksering, således at usikkerhed og risiko reduceres. Det er væsentligt for, at der kan udbydes og bydes, så ikke al ting går i stå.

For det tredje har flere fået øje på genbrug som modsvar mod prisstigning og råvaremangel. Sagen er nemlig, at vi har godt 1 mio. tons højværdifuld genbrugsasfalt liggende, som der ikke er mangel på og som i sagens natur ikke er udsat for samme prisvolatilitet som importerede varer. Og selv om vi er gode til genbrug i Danmark kan vi blive endnu bedre og dermed bruge genbrug som modsvar mod prisstigninger og råvaremangel.

## Tilpasning til nye tider

Når det er sagt, er der stadig behov for, at vi får givet vores asfaltindeks (omkostningsindeks for asfaltarbejder) og AB18 et serviceeftersyn; begge dele udtænkt i "fredstid" og derfor ikke optimale i den nuværende situation.

Derfor er Asfaltindustrien i dialog med Vejdirektoratet om, hvordan vi sammen fremadrettet håndterer ekstraordinære prisstigninger. Med Danmarks Statistik om, hvordan vi sikrer endnu mere retvisende og agile indeks. Og vi er i fuld gang med at forberede os på den revision af AB18, som kommer i 2023, så virksomhedernes tarv bliver bedre tilgodeset.



Ny rekord:

# 28 procent genbrug i ny asfalt i 2021

Der blev genbrugt 1 mio. tons gamle nedknuste asfaltbelægninger i produktionen af varmblandet asfalt på 3,55 mio. tons i 2021. Genbrugsprocenten når dermed op på rekordhøje 28 procent.

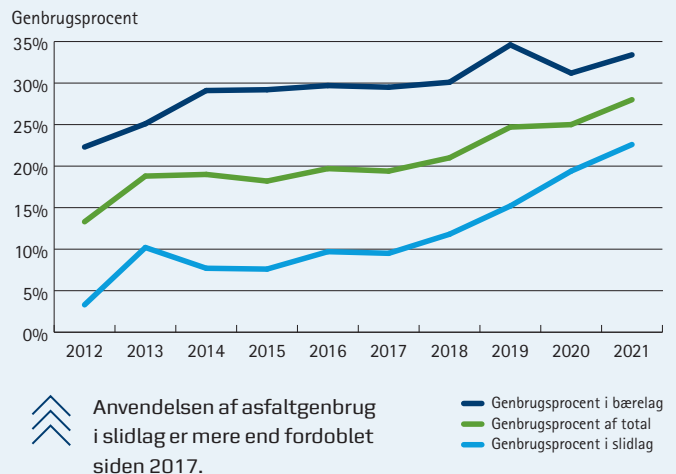
Af Uno Helk, chefkonsulent i Asfaltindustrien

Asfaltvirksomhederne har sat turbo på udnyttelsen af gammel opbrudt asfalt i ny varmblandet asfalt og med en gennemsnitlig genbrugsprocent på 28 i 2021 er der endnu engang sat en ny milepæl.

I 2021 blev ca. halvdelen af asfalten produceret til slidlag og den anden halvdel til bærelag. Der blev anvendt ca. 400.000 tons genbrug i slidlag og ca. 600.000 tons i bærelag, hvilket giver en genbrugsprocent i slidlag og bærelag på henholdsvis 23 og 33.

Det er inden for de seneste år specielt den stærkt stigende anvendelse af asfaltgenbrug i de ædle slidlag, som trækker det samlede tal for genbrug op. Genbrugsprocenten i slidlag er således mere end fordoblet i de sidste 4-5 år - fra 10 procent i 2017 til rekordhøje 23 procent i 2021.

## Genbrug i asfaltproduktionen 2012-21



Holdbare løsninger  
...hele vejen!

**MUNCK** **MUNCK**  
ASFALT

-fordi infrastruktur skaber værdi

# Asfaltindustriens Årsdag 2022

Efter 2 års ufrivillig pause var asfaltbranchen atter samlet til Asfaltindustriens Årsdag i marts 2022 med generalforsamling og leverandørudstilling på Hotel Josty på Frederiksberg.

Af Uno Helk, chefkonsulent i Asfaltindustrien

Med en god generalforsamling og en velbesøgt leverandørudstilling blev Asfaltindustriens årsdag 2022 – også kaldet Asfalt dagen – et flot arrangement. Dernæst satte en række spændende oplæg med tilhørende diskussionslyst også sit præg på arrangementet, som blev holdt den 24. marts på Frederiksberg med knap 90 deltagere.

Deltagerne var tydeligt glade over, at man efter flere Corona-nedlukninger nu endelig kunne mødes fysisk igen. Og da Asfaltindustrien samtidig kunne fejre sit 60 års jubilæum siden stiftelsen i 1962 var der også gjort lidt mere ud af de festlige indslag i løbet af dagen.

## Generalforsamling

Asfaltindustriens næstformand Claus Terkildsen, adm. direktør i Peab Asfalt, afholdt formandsberetningen på vegne af formand Hans Oluf Krog, adm. direktør i Colas Danmark, der var forhindret i at deltage i generalforsamlingen.

Claus Terkildsen konstaterede, at virksomhederne producerede 3,55 mio. tons asfalt i 2021. Markedet var negativt præget af Vejdirektoratets manglende investeringer; en situation der ventes vendt til fremgang, når Infrastrukturplan 2035 for alvor slår igennem i 2023 og årene frem.

Claus Terkildsen blev under generalforsamlingen valgt til ny formand og takkede Hans Oluf Krog for sin indsats som formand siden 2013. Derudover blev der budt velkommen i bestyrelsen til Jens Ejsing, chef for NCC koncernens danske asfaltaktiviteter, og STEMA Shipping som nyt associeret medlem af Asfaltindustriens brancheforening.

Asfaltindustriens bestyrelsen konstituerede sig umiddelbart efter generalforsamlingen således:

- Claus Terkildsen, Peab Asfalt, formand
- Lars Kim Jørgensen, Arkil, næstformand i arbejdsgiverforeningen

- Kim Krøis, Pankas, næstformand i brancheforeningen
- Hans Oluf Krog, Colas Danmark
- Jens Ejsing, NCC Industry
- Jan Nørregaard Olsen, Munck Asfalt.

## Foredrag og udstilling

Efter generalforsamlingen forløb resten af eftermiddagen med interessante indlæg med indlagte pauser, hvor deltagerne kunne besøge leverandørudstillingen.

Meteorolog Jesper Theilgaard, Klimaformidling.dk fortalte om vejr og veje, direktør Klaus Bondam, Cyklistforbundet, satte fokus på cyklisme og asfalt, politisk kommentator Hans Engell gav en status på dansk politik med vægt på infrastruktur og anlægschef Hans Vasehus, By & Havn, orienterede om det kæmpemæssige Lynetteholm-projekt.

Dernæst en særlig tak til udstillerne på Asfaltdagen 2022: Eminent, Løwener, S&P Reinforcement, TotalEnergies og Wirtgen. Desuden medvirkede PensionDanmark også med et tilbud om et sundhedscheck.

## Årsberetning 2021



Læs mere om året der gik i Asfaltindustriens eksterne årsberetning på:  
[www.asfaltindustrien.dk/Om-os/Om-os/](http://www.asfaltindustrien.dk/Om-os/Om-os/)



Asfaltdagens deltagere havde mulighed for at høre 4 spændende indlæg.



Der var mange gode og frugtbare samtaler under leverandørudstillingen.



Tillykke til Mads Norman, adm. direktør i Saferoad, som vandt Asfaltdagens konkurrence "Kend din leverandør".



Claus Terkildsen, adm. direktør i Peab Asfalt, holdt formandsberetningen på generalforsamlingen.



Asfaltindustrien fejrede sit 60 års jubilæum 1962-2022 på Asfaltdagen.



Tryllekunstner Daniel Thomsen (t.h.) underholdte deltagerne med imponerende korttricks. Her er det Thomas Rask (t.v.), fhv. direktør i NCC's asfaltdivision, og Martin Peters, adm. direktør i SR-gruppen, der fornøjes over de magiske korttryllerier.

# Fremtidens arbejdskraft skal uddannes i dag

Med en historisk infrastrukturaftale på 161 mia. kroner frem til 2035 får vi brug for mange dygtige vej-asfaltører i de kommende år. Dem skal vi starte med at uddanne allerede i dag.

Af Trine Leth Kølby, uddannelseskonsulent i Asfaltindustrien

Vej-asfaltøruddannelsen blev etableret i 1993 som et samarbejde mellem arbejdsgivere og arbejdstagere i den danske asfaltbranche. Lærlingene ansættes i en asfaltvirksomhed, hvor praktikken foregår, mens skoleopholdene finder sted på Mercantec Ulfborg Kjærgaard.

Skoleopholdene udgør samlet 24 uger af uddannelsen, og resten foregår som praktisk arbejde i form af oplæring hos formanden og på holdet ude på vejen. Samlet set tager det 2 år at blive vej-asfaltør.

## Rekrutteringen starter nu

Der starter et nyt hold lærlinge hvert år i september. Derfor er det nu tid for asfaltvirksomhederne til at ansætte lærlin-

ge, hvis de skal have mulighed for at prøve kræfter med asfaltlivet inden de starter på uddannelsen. For at komme ind på uddannelsen skal man være fyldt 18 år og have kørekort.

Uddannelsen slutter med en praktisk prøve, hvor lærlingene demonstrerer, at de kan udføre de forskellige jobfunktioner og arbejde sammen som et hold. Herudover laver de en skriftlig opgave, hvor de planlægger et asfaltarbejde fra start til slut. Den skriftlige opgave fremlægges mundtligt til den afsluttende prøve.

Det er de enkelte virksomheder, der står for rekruttering og ansættelse, men både skolen, 3F og Asfaltindustrien

støtter op med generel markedsføring af uddannelsen.

## Ny film

3F og Asfaltindustrien har netop fået lavet en film, der beskriver livet som vej-asfaltør. Med udgangspunkt i filmen og hjemmesiden vejtil.nu, der promoverer brancheuddannelser inden for bygge- og anlægsbranchen, vil parterne som noget nyt markedsføre uddannelsen til vej-asfaltør overfor unge mennesker og deres forældre på henholdsvis YouTube og Facebook.

## Kommuner kan også uddanne vej-asfaltører

Som vej-asfaltør har man gode muligheder for en spændende karriere i Dan-



Jeg hedder Basse, er 47 år gammel og er asfaltarbejder.



Vil du være den, der skaber de gode og sikre veje i Danmark? Bliv uddannet vej-asfaltør. Man skal være fyldt 18 år og have kørekort.

Se mere på: [www.youtube.com/watch?v=Yy\\_jbGWosCY](https://www.youtube.com/watch?v=Yy_jbGWosCY)

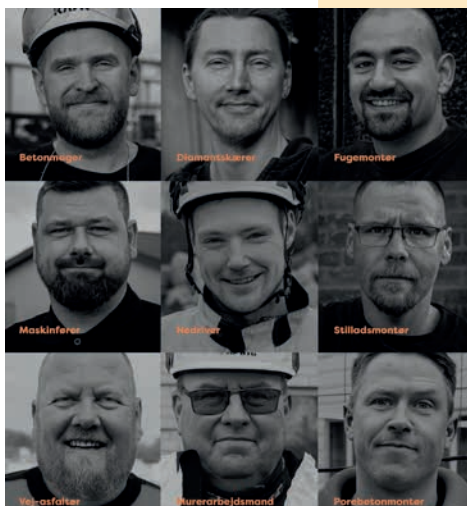


Man kan finde alle nødvendige informationer om vej-asfaltøruddannelsen på: [www.asfaltindustrien.dk/Vejfolk/Vej-asfaltaer/](http://www.asfaltindustrien.dk/Vejfolk/Vej-asfaltaer/)

marks seks store asfaltfirmaer, men uddannelsen giver naturligvis også mulighed for at arbejde med mindre asfaltopgaver i en kommunes tekniske forvaltning.

Derfor glæder det parterne bag uddannelsen, når også kommunerne tager del i ansvaret for at uddanne vej-asfaltører. Det har man gjort i Roskilde Kommunes tekniske forvaltning, hvor man har søgt om at blive godkendt til at uddanne en vej-asfaltør.

For at uddanne vej-asfaltører skal man have den branchemæssige bredde i arbejdsopgaverne, der gør det muligt at give lærlingen den nødvendige uddannelse og de rette kvalifikationer. Det har en kommune ikke nødvendigvis, men så kan man gøre som Roskilde Kommune gjorde og indgå et samarbejde med et godkendt asfaltfirma om at lærlingen får dele af uddannelsen der.



### Brancheuddannelser – vejen til en faglært uddannelse

Der findes i dag ni brancheuddannelser i bygge- og anlægsbranchen og vej-asfaltøruddannelsen er en af dem. Brancheuddannelserne kvalificerer ufaglærte til specialiserede områder og giver såvel teoretisk viden og forståelse, som praktisk erfaring.

Asfaltindustrien er gået sammen med 3F og Dansk Industri om at promovere brancheuddannelserne. På hjemmesiden vejentil nu kan man blive klogere på alle ni uddannelser – f.eks. ved at se en film, hvor en medarbejder fortæller, hvorfor han har taget uddannelsen og er glad for det.

Læs mere på: <https://vejentil.nu/>



Vores erfarne og engagerede medarbejdere gør forskellen



@ArnaudFevrier



# Byens Gulv 2022 stod i klimaets tegn



Konferencen Byens Gulv 2022, som foregik på Hotel Nyborg Strand i april, kom godt omkring indretning af byrum, belægninger og grønne arealer, og der blev sat særlig fokus på klima og bæredygtighed. I udstillingen i forbindelse med konferencen kunne deltagerne møde forskellige producenter af permeable belægninger; såvel beton og asfalt.

Af Klaus Hybler

Klimaaspektet var temaet for mange oplægsholdere. Under overskriften "Permeable belægninger i drift" fortalte repræsentanter fra IBF og NCC om deres 10-årige samarbejde vedrørende permeable belægninger, som har resulteret i ca. 120 projekter inden for permeable asfalt- og betonbelægninger. Parkeringspladser med et stort befæstet areal samt såkaldte klimaveje udgjorde flertallet af projekterne.

Tung og "vridende" trafik giver udfordringer for permeabel asfalt, og derfor anbefales i visse områder, fx i vejkryds at lægge et traditionelt slidlag.

NCC anbefaler at vedligeholde permeable belægninger ved hjælp af en feje-spulebil en gang om året, men selv uden vedligeholdelse viser erfaringer, at de permeable belægninger kan klare meget store regnmængder.

## Kan vi halvere CO<sub>2</sub>-udledningen fra betonbyggeri?

"Ja!", lød det opmuntrende budskab fra branchedirektør, Dansk Beton, Dorthe Mathiesen, som mener, det er muligt ved at udvikle nye cementtyper (30 procent reduktion) eller ved at designe betonkonstruktioner, som kræver mindre forbrug af beton (20 procent reduktion).

I 2018 blev den samlede udledning fra cement og beton opgjort til 3 procent af Danmarks totale udledning af CO<sub>2</sub>.

Der produceres 10,2 mio. tons beton årligt i Danmark; 52 procent er fabriksbeton og 23 procent udgøres af belægningssten og fliser, og heraf kommer 90 procent af betones samlede CO<sub>2</sub>-aftryk fra cement.

Branchen har udformet 35 helt konkrete forslag til, hvordan man fra start til slut i

byggerier og anlægsprojekter kan bringe udledningen af CO<sub>2</sub> ned. Initiativet lægger op til at halvere CO<sub>2</sub>-udledningen fra betonbyggeri de næste ti år.

Genanvendelse (belægningssten og fliser) samt materialer, der kan holde længere, har den største effekt, mens genbrug med nedknust beton og tilslagsmaterialer har langt mindre effekt på branchens samlede CO<sub>2</sub>-regnskab.

## Vejdirektoratet stiller krav om EPD'er

Fra 2022 forventer Vejdirektoratet at investere 5 mia. kroner årligt i infrastruktur mod 4 mia. kroner i de foregående år. Heraf tegner asfalt sig for 22 procent, mens jordarbejde udgør 24 procent af budgettet.

For at leve op til klimamålsætningen skal projekterne resultere i mindre CO<sub>2</sub>-udledning, og Helle Hagen Blæsbjerg forklarede, hvordan Vejdirektoratet ved hjælp af InfraLCA kan analysere, om leverandører og samarbejdspartnere kan leve op til de krav som Vejdirektoratet opstiller til CO<sub>2</sub>-reduktion.

Fra 1. juli 2022 stiller Vejdirektoratet krav om, at EPD'er (miljøvaredeklaration for et produkt) i forbindelse med udbud og kontrakter skal være udarbejdet efter den seneste EPD-standard (EN 15804 +A2:2019), som omfatter flere miljøindi-



Frokosten på Hotel Nyborg Strand bød på mange lækkerier.



I udstillingen i forbindelse med konferencen kunne deltagerne møde forskellige producenter af CO<sub>2</sub>-reducerende belægninger, herunder permeable beton- og asfaltbelægninger.

katorer og livscyklusfaser, der giver mulighed for at opgøre CO<sub>2</sub> på et mere fuldendt niveau. Disse EPD'er er tredjepartsverificerede og publicerede og kan dermed indgå som accepterede data.

På Vejdirektoratets entrepriser vil det i starten være dem selv, der er ansvarlig for at regne CO<sub>2</sub>-overslaget på entrepriserne.

Vejdirektoratet vil ikke stille krav om biodiesel på pladserne, da prisen for CO<sub>2</sub>-reduktion bliver alt for dyr. Men der vil blive stillet krav til dieseldrevne maskiner, og man vil samtidig se nærmere på brug af eldrevet materiel.



CO<sub>2</sub>-reduktionen kan komme fra minimering af råstoffer samt større genbrug – dér, hvor det har den største værdi. Vejdirektoratet forventer en kæmpe udvikling efterhånden som industrien finder nye løsninger for at genbruge materialer. Dertil kommer effekten fra anvendelse af

klimavenlig asfalt (KVS), som reducerer CO<sub>2</sub>-udledning, fordi belægningen giver mindre rullemodstand mellem dæk og vej.

Vejdirektoratet vil også vurdere den mere generelle bæredygtighed blandt leverandørerne, herunder arbejdsmiljø.

# GENBRUGSASFALT

## Godt for miljøet

**VIDSTE DU, AT ...**

Asfalt er **100% genanvendeligt**, og at genbrugsasfalt i høj grad indgår i Pankas' produktion?

**PANKAS**

pankas.dk | +45 45 65 03 00 | info@pankas.dk

# Pas på Infrastrukturplan 2035

Infrastrukturplan 2035 blev vedtaget sidste år. Regeringen taler nu om at genåbne planen for at skaffe finansiering til nye investeringer. Dansk Vejforening mener, at vi skal passe på Infrastrukturplanen og bevare den, som den er.

Af Tove Hels, sekretariatschef i Dansk Vejforening

## Bred politisk aftale

Sidste sommer blev Infrastrukturplan 2035 vedtaget af et bredt udsnit af Folketingets partier. En langsigtet plan, som rummer investeringer i både veje og kollektiv transport, cykelinitiativer og grønne tiltag som eksempelvis opsætning af ladestandere langs statsvejnettet. Planen er stærk, dels fordi initiativerne spænder vidt, og dels fordi den har en bred politisk forankring.

På grund af krigen i Ukraine har Danmark fået brug for større investeringer i blandt andet fjernvarme, så landet kan blive uafhængig af russisk gas. Derfor har Regeringen i løbet af foråret talt om at genåbne Infrastrukturaftalen for ad den vej at skaffe finansiering til de nye investeringer.

Dansk Vejforening mener, at vi skal passe på Infrastrukturaftalen og bevare den, som den er. Aftalen er vigtig, blandt andet fordi den rummer etablering af moderne veje, hvis kapacitet passer til den trafik, der skal køre på dem. Det er vigtigt for erhvervslivet og for borgerne. Vejene binder Danmark sammen, og det er vigtigt for fortsat vækst og velfærd. De fleste danskere vil gerne have ubegrænset mobilitet: Vi vil køre når vi vil, og hvor vi vil, på gode veje. Derfor skal vi som samfund sikre mobilitet og fremkommelighed, ligesom vi skal sikre, at alle kan færdes trygt og sikkert på vejnettet.



”Vejene binder Danmark sammen, og det er vigtigt for fortsat vækst og velfærd.”

Tove Hels, sekretariatschef i Dansk vejforening.

Trafiksikkerhed er en del af Infrastrukturplanen, idet der er afsat en pulje til at forbedre trafiksikkerheden på statsvejnettet med tiltag som rumleriller, autoværn og fjernelse af faste genstande.

DTU har dokumenteret, at dårligt vedligeholdte veje medfører en højere uheldsrisiko. Infrastrukturplanen handler ikke primært om vedligeholdelse af veje, men forskningen understreger behovet for velvedligeholdte veje.

## Grønne investeringer

Infrastrukturplanen rummer også nødvendig investering i cyklisme. Cyklisme er sundt og klimavenligt. Det kræver velfungerende og moderne cykelinfrastruktur

at få danskerne til at vælge cyklen, og det kræver sikkerhed at få dem til at blive på cykelstien. Infrastrukturplanen rummer finansiering af cykelinfrastruktur på både kommunale og statslige veje.

Endelig har Infrastrukturplanen afsat midler til bekæmpelse af trafikstøj primært i særligt støjbelastede områder langs med statsvejene.

Alt i alt mener Dansk Vejforening, at Infrastrukturaftalen er en bred og rummelig aftale, der sikrer langsigtede investeringer i infrastrukturen – både vejene, cykelstierne og den kollektive trafik. Derfor bør vi passe på aftalen og ikke genåbne den.



Infrastrukturaftalen er vigtig, fordi den rummer etablering af moderne veje, hvis kapacitet passer til den trafik, der skal køre på dem.



Foto: Pexels



# Ingen overfladebehandling med cutback bitumen i 2021

I mange år har overfladebehandling (OB) med cutback bitumen været almindeligt anvendt og efterspurgt af kunderne. Efter en langvarig indsats med produktudvikling og oplysningskampagner til kunderne, anvendes der nu alternativer til den problematiske cutback bitumen med organiske opløsningsmidler.

Af Trine Leth Kølby, miljø- og arbejdsmiljøchef i Asfaltindustrien

Cutback bitumen indeholder væsentlige mængder organiske opløsningsmidler, som fordamper og dermed belaster miljø og arbejdsmiljø. Asfaltindustrien satte derfor allerede tilbage i år 2000 det første delmål om at reducere forbruget af OB med cutback bitumen.

## Efterspurgt af kunderne

En særlig udfordring i substitutionsindsatsen har været, at mange kunder aktivt har efterspurgt cutback metoden, da det ofte har været den billigste.

Målet om at reducere forbruget har således været understøttet af oplysningskampagner overfor kunderne og dialog med forskellige myndigheder om muligheden for at indføre et egentlig forbud mod metoden. Sidstnævnte var der dog ikke opbakning til fra myndighedernes side.

## Skridt for skridt er målet skærpet

Det første mål, der blev sat i år 2000, var at reducere forbruget af OB med cutback bitumen med 50 procent målt i udlagte kvadratmeter i forhold til 1998. Det viste sig dog at være ganske vanskeligt at udvikle konkurrencedygtige alternativer og få kunderne overbevist om at gå væk fra den kendte metode med cutback bitumen.

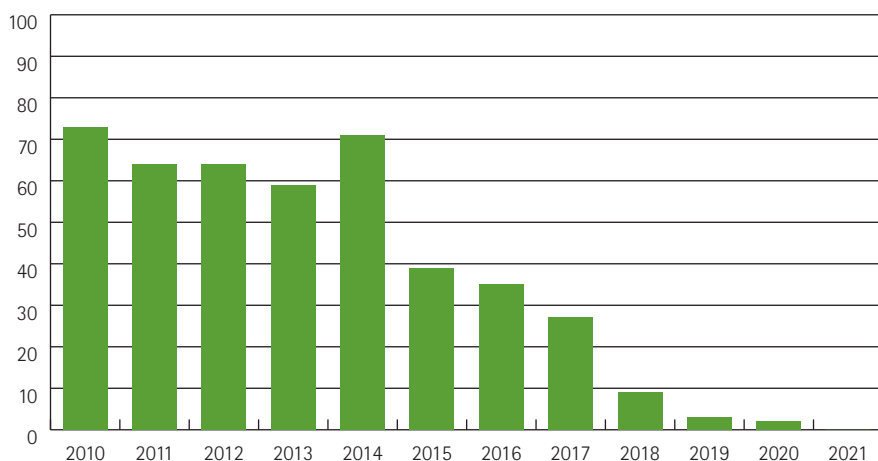
I 2015 blev målet om en 50 procent reduktion af OB med cutback bitumen dog endelig nået og et nyt og skærpet mål på

30 procent af forbruget i 1998 blev vedtaget. Herefter gik det stærkt og allerede i 2017 var det nye mål nået. Målet blev derfor skærpet yderligere til max 5 procent af forbruget i 1998. Dermed var der i princippet kun levnet plads til et mindre forbrug i ydersæsonen.

Ifølge Asfaltindustriens opgørelse over OB-udlægningen i 2021 er der for første gang overhovedet ikke blevet anvendt OB med cutback bitumen. Dermed er indsatsen med at substituere cutback bitumen med alternativer lykkedes.

## OB med cutback bitumen

Kvadratmeter udlagt, 1998=100%



Udviklingen i perioden 2010-2021 i anvendelsen af overfladebehandling (OB) med cutback bitumen målt på antal udlagte kvadratmeter i forhold til 1998. I 2021 er der slet ikke brugt OB med cutback bitumen.

## Vejsektordage får ny partner

For at styrke branchemessen Vejsektordage er kredsen af partnere bag messen blevet udvidet med VEJ-EU (Vejsektorens Efteruddannelse), som bl.a. arrangerer det årlige Vejforum i Nyborg. Næste messe bliver Vejsektordage 2023, der finder sted den 19.-20. april 2023 på Teknologisk Institut i Taastrup.

Med denne udvidelse står nu Teknologisk Institut, Brancheorganisationen SIKRE VEJE og VEJ-EU for at arrangere Vejsektordage, der er en specialmesse for aktører i den danske vejsektor, og har som formål gennem fysisk fremvisning at introducere nyeste udstyr og teknologi inden for vejbygning og trafikikkerhed.

**Husk derfor allerede nu at sætte kryds i kalenderen for den 19. og 20. april 2023.**

På Vejsektordage 2023 vil rådgivere, kommunale vejfolk og andre med ansvar for veje kunne opleve vejbranchens nyeste udstyr og blive opdateret på fremtidige løsninger inden for vejinfrastruktur.



**E&E EVENT 2022**  
EURASPHALT & EUROBITUME

14 & 15 NOVEMBER 2022  
**VIENNA**

**REGISTER EARLY  
FOR A DISCOUNTED RATE!**

[www.eeevent2022.org](https://www.eeevent2022.org)

#eeevent2022

## E&E Event 2022

Den europæiske asfaltbranche inviterer for anden gang til den såkaldte E&E Event. Seancen finder sted den 14.-15. november 2022 i Wien i Østrig.

Formålet med det nye tiltag er at bibeholde momentum mellem de eksisterende 3-dages E&E-asfaltkongresser, der normalt afholdes hvert 4. år.

Der er lagt op til, at E&E Event'en skal fortsætte med at sætte fokus på en lang række vigtige temaer for asfaltbranchen, der hvor den seneste E&E-asfaltkongres i 2021 slap. Det drejer sig specielt om emnerne digitalisering, mobilitet, bæredygtighed og arbejdsmiljø.

Der er for nylig åbnet for tilmelding til E&E Event'en og hvis man tilmelder sig inden den 15. juli, får man deltagelsen til en ekstra fordelagtig før-sommer pris på 539 Euro. Derfor er det en fordel at tilmelde sig hurtigt til arrangementet.

Du kan tilmelde dig E&E Event'en på [www.eeevent2022.org](https://www.eeevent2022.org). Her finder du også det foreløbige konferenceprogram og andre nyttige informationer.

Se også reklamen for arrangementet til venstre.

## LinkedIn-gruppe om asfalt- og vejrelaterede emner

Asfaltindustrien har oprettet LinkedIn-gruppen "Forum for viden om asfalt og veje" for at samle alle relevante og interesserede personer omkring asfalt og vejbelægninger og skabe en platform for debat og vidensdeling.

Asfaltindustrien er naturligvis den største leverandør af opslag og samtaler i LinkedIn-forummet, som p.t. har næsten 700 medlemmer. Men alle andre, der arbejder med eller interesserer sig for veje, er også meget velkomne til at bidrage med faglige og saglige artikler, kommentarer eller spændende links om vejrelaterede temaer.

Er du ikke allerede medlem af gruppen, kan du tilmelde dig ved at søge på "Forum for viden om asfalt og veje" på din LinkedIn-side.



**Forny dit Trin II  
certifikat INDEN  
det gamle udløber**

Så undgår du at skulle  
tage Trin I igen

vej-eu.dk

## Europas asfalt-ambassadør 2022 er fra Danmark

Adm. direktør i Asfaltindustrien Anders Hundahl, blev på generalforsamlingen i den europæiske asfaltforening EAPA i april 2022 tildelt "EAPA Asphalt Advocate of the Year" prisen. EAPA tildeler hædersbevisningen til en person, som igennem længere tid har ydet en ekstraordinær indsats for asfaltbranchen og derigennem optrådt som en god ambassadør for asfaltens sag.

Ved prisoverrækkelsen fastslog generalsekretær i EAPA Carsten Karcher bl.a., at Anders Hundahl har gjort en kæmpe indsats for at sprede det gode budskab om asfalten mange gode egenskaber, herunder ikke mindst i relation til bæredygtighed, på både nationalt og internationalt plan via det europæiske arbejde i EAPA.

Anders Hundahl er stolt – men også ydmyg – over at modtage prisen, og skynder sig at videregive roserne til alle de mange gode kræfter i Asfaltindustrien i Danmark, herunder ikke mindst bestyrelsen, de faste udvalg og arbejdsgrupper samt medarbejderne i Sekretariatet.



Foto: EAPA



Adm. direktør i Asfaltindustrien Anders Hundahl (t.h.) fik overrakt prisen som årets asfalt-ambassadør af EAPA's generalsekretær Carsten Karcher.

A large circular graphic with a light green border. Inside the circle, there is a faint map of Europe in the background. Overlaid on the map are several green silhouettes of various plants, including sunflowers, daisies, and wheat stalks.

# På vej sammen

*– mod en grønnere verden*

**ECO-Asfalt** reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen med ca. 40 % sammenlignet med traditionelt produceret asfalt.

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



**Peab Asfalt**