

ASFALT

V O R E V E J E

Huller i vejen

Svagt faldende asfaltproduktion

3F måtte dementere

Vejhistorie i Sydsverige

E&E Congress til København 2008

6 nye vejcentre

LEDER: HULLER I VEJEN ER HUL I HOVEDET 3

SVAGT FALDENDE ASFALTPRODUKTION 4
 Asfaltindustriens medlemmer producerede 3 mio. tons varmladet asfalt i 2005 i et forsat meget konkurrencepræget marked med lave asfaltpriser.

3F MÅTTE DEMENTERE 6
 I en fagretlig sag om ansættelsesbeviser mellem 3F og et af Asfaltindustriens medlemmer må 3F dementere en ukorrekt udlægning af sagens resultat.

VEJEN MOD BÆREDYGTIG ØKONOMISK VÆKST I EUROPA BYGGES AF ASFALTINDUSTRIEN 7
 Den europæiske asfaltforening EAPA inviterer til Symposium i Bruxelles den 20. juni 2006.

VEJFORUM 2006 8
 Den 6. og 7. december lægger Hotel Nyborg Strand hus til årets Vejforum.

VEJHISTORIE I SMÅLAND OG GÖTALAND 10
 Dansk Vejhistorisk Selskab arrangerer normalt hvert år en vejhistorisk ekskursion. I 2005 gik turen til Småland og Götaland i Sverige.

KØBENHAVN BLIVER VÆRT FOR E&E CONGRESS 21.-23. MAJ 2008 12
 Asfaltfolk fra hele verden samles i 2008 i Bella Center i København.

EUROPÆISK CHARTER FOR TRAFIKSIKKERHED – EN AKTIV TRAFIKPOLITIK 13
 Som en del af Groupe Colas SA har Colas Danmark A/S underskrevet Europæisk Charter for trafikikkerhed.

VEJDIREKTORATETS 6 NYE VEJCENTRE 14
 Den 1. januar 2007 åbner Vejdirektoratet 6 nye vejcentre som bedst muligt skal kunne betjene borgerne på det udvidede statsvejnet på næsten 3.800 km.

ENSARTET MILJØREGULERING AF ASFALTFABRIKKER 15
 Asfaltindustrien afholder et seminar den 31. maj om de kommende nye standardvilkår for miljøgodkendelse af asfaltfabrikker.



ASFALTINDUSTRIEN

Stamholmen 91 • 2650 Hvidovre • Tlf. 3678 0822 • Telefax 3677 1208
 e-mail: ai@asfaltindustrien.dk

Direktion: Ib Frandsen

Redaktionskomite: Ib Frandsen (ansv.) **Asfaltindustrien er medlem af:**
 Uno Helk (redaktionschef) European Asphalt Pavement Ass. (EAPA)
 Helle Fabiansen Nordisk Vejteknisk Forbund (NVF)
 Anders Hilbert Dansk Vejforening
 Dansk Arbejdsgiverforening (DA)

Må gerne citeres med kildeangivelse

TEKNIK

Raster: 80 linier
 Annoncemateriale: Elektronisk (print vedlægges)
 Papirkvalitet: 130 gr. Multiart Silk

Design og tryk: Datagraf
 Forside: Frederiksberg.
 Foto: Asfaltindustrien.

Medlemmer:

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

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

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

LMK VEJ A/S
 Nørreskovbakke 1, 8600 Silkeborg
 Tlf. 8722 1500 Telefax 8722 1501

Munck Asfalt a/s
 Slipshavnsvej 12, 5800 Nyborg
 Tlf. 6331 3535 Telefax 6331 3536

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

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

Associerede medlemmer:

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

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

Total Bitumen Skandinavien ApS
 Industrivej 1, 6000 Kolding
 Tlf. 7552 9544 Telefax 7550 2959

Huller i vejen er hul i hovedet

Vinteren 2005-2006 begyndte ved juletid og er her ved udgangen af marts netop overstået.

Forløbet var interessant. Den første sne blev varslet som en snestorm, men for dem der kan huske bare nogle år tilbage – og ved hvad en rigtig snestorm indebærer – var der blot tale om et godt gammeldags snevejr.

Trods nogen skiften mellem tøj og frost har der de fleste steder ligget sne perioden igennem og vinteren er derfor nærmest blevet udlagt som den “værste i mands minde”.

Men netop takket være dette tøj/frost skifte har vinteren godt nok også efterladt nogle veje, som er særdeles hårdt ramt – se blot forsidebilledet!

Nu ved vi, at den politiske horisont maksimalt strækker sig over 4 år, men “mands minde” er dog mere end både en valgperiode og de 6 år, som er gået siden vi sidst havde en vinter af denne kaliber.

Det store problem er imidlertid, at mange politikere – så snart der har været en enkelt mild vinter – ved næste budgetlægning skærer kraftigt i udgifterne til vintervedligeholdelse, og da de i forvejen sparer alt for meget på den løbende vedligeholdelse af vejene, må det jo gå galt.

Det første, formentlig meget forsigtige, skøn fra kommunernes tekniske chefer antyder en regning på den anden side af en milliard kr. blot til udbedring af denne vinters skader – og her skal man være klar over, at det ikke i sig selv indebærer den nødvendige forbedring af standarden.

Problemet er dernæst, at man ikke har pengene, for de er jo allerede brugt til at salte og rydde vejnettet.

Nu er det, at man næsten river sig fortvivlet i håret. For det er almindeligt kendt, at den der udviser rettidig omhu og vedligeholder vejnettet inden det er helt nedslidt, kan gøre det for en tredjedel af de udgifter, som nu kommer for dagen takket være mange års forsømmelser.

Men her stopper det end ikke, for én ulykke kommer som bekendt sjældent alene.

Oven i kommer de afledede omkostninger, der følger af den manglende vejvedligeholdelse.

Bilister, cyklister og fodgængere vil på grund af disse nedslidte veje komme ud for en lang række af uheld og ulykker, der koster samfundet mindst det dobbelte af udgifterne til nødtørftig genopretning af vejenes tilstand.

Cyklister, der vælter og biler, der beskadiges ved at køre i dybe huller (og måske også kører galt) medfører bjergnings- og reparationsudgifter og hertil

kan komme knuste ruder og lagskader som følge af opspringende sten fra andre biler.

Derfor må vi appellere til de politiske beslutningstagere om, at de for én gangs skyld anskuer problemstillingen langsigtet og ikke kun bevilger penge til de mest nødtørftige lapperier, som det ellers har været traditionen.

Alle, nok så velmente, intentioner om at ville fordele ressourcerne til social- og sundhedsvæsenet og til skoler mv. frem for til veje holder ikke, når de i virkelighedens verden skal måles op imod værdien af nødvendige, rettidige investeringer i en velfungerende infrastruktur.

Kort sagt er huller i vejen hul i hovedet.




Ib Frandsen

Svagt faldende asfaltproduktion

Den vedvarende skiften mellem frost om natten og tø om dagen har denne vinter efterladt mange huller i vejene.

I 2005 producerede Asfaltindustriens medlemmer 3 mio. tons varmblandet asfalt. Det er et fald på 7% i forhold til året før.

Af Uno Helk

Efter den – relativt set – store stigning i asfaltproduktionen fra 2003 til 2004, udviser asfaltproduktionen for 2005 atter en faldende tendens.

ASFALTPRODUKTIONEN 1995-2005

De seneste 10 års asfaltproduktion for Asfaltindustriens medlemmer er vist i de to figurer. I den ene figur er asfaltproduktionen opdelt efter kundegrupper og i den anden efter asfalttyper.

Kundegrupperne omfatter Staten (Vejdirektoratet), amterne, kommunerne og øvrige (primært stats- og lufthavne samt private virksomheder, grundejerforeninger og andre).

Asfalttyperne er opdelt i grusasfaltbeton (bærelag), asfaltbeton (slidlag), pulverasfalt (slidlag) og andre asfaltty-

per. Sidstnævnte udgør de fleste år kun få promille af totalproduktionen og kan derfor være svære at skelne på figuren.

DEN SENESTE UDVIKLING

Til glæde for asfaltkunderne – men ikke for asfaltfirmaernes bundlinier – er asfaltpriserne som omtalt og dokumenteret i ASFALT nr. 4/05 faldet kraftigt inden for de senere år.

Prisniveauet på asfalt forblev lavt i 2005. Det på trods af, at bitumenprisen, som udgør en væsentlig (omkostningsmæssig) bestanddel af asfalt, steg kraftigt i løbet af 2005. I øvrigt et forhold som har gjort ekstra ondt på asfaltfirmaernes indtjening.

Alligevel kan det konstateres, at asfalsalget fra 2004 til 2005 faldt kraftigt specielt til amter, men også i noget mindre grad til kommuner. I samme åndedrag skal dog retfærdigvis understreges, at amternes og kommunernes asfaltindkøb steg en del fra 2003 til 2004.

En stor del af stigningen i asfalsalget fra 2003 til 2004 skyldtes imidlertid alene de faldende asfaltpriser, hvilket gjorde det muligt for de offentlige vejmyndigheder at købe mere asfalt for de samme penge. Dertil kommer, at flere vejmyndigheder givetvis gik på asfaltudsalg og fremrykkede nogle vejinvesteringer.

Men selv når der tages højde for even-

tuelt fremrykkede investeringer fra 2005 til 2004 kunne man få den mistanke, at amterne forud for gennemførelsen af strukturreformen allerede var begyndt at holde igen med vejinvesteringerne og kanalisere pengene over til andre områder.

Gennemførelsen af strukturreformen fra 1. januar 2007 medfører, at amternes vejnet på næsten 10.000 km. stort set deles i et 20/80-forhold mellem Staten (Vejdirektoratet) og kommunerne.

Asfaltindustriens statistik viser, at man faktisk skal omkring 20 år tilbage for at finde et år hvor amternes markedsandel er lavere end i 2005. På det tidspunkt havde amterne endda kun 70 % af de veje de har i dag.

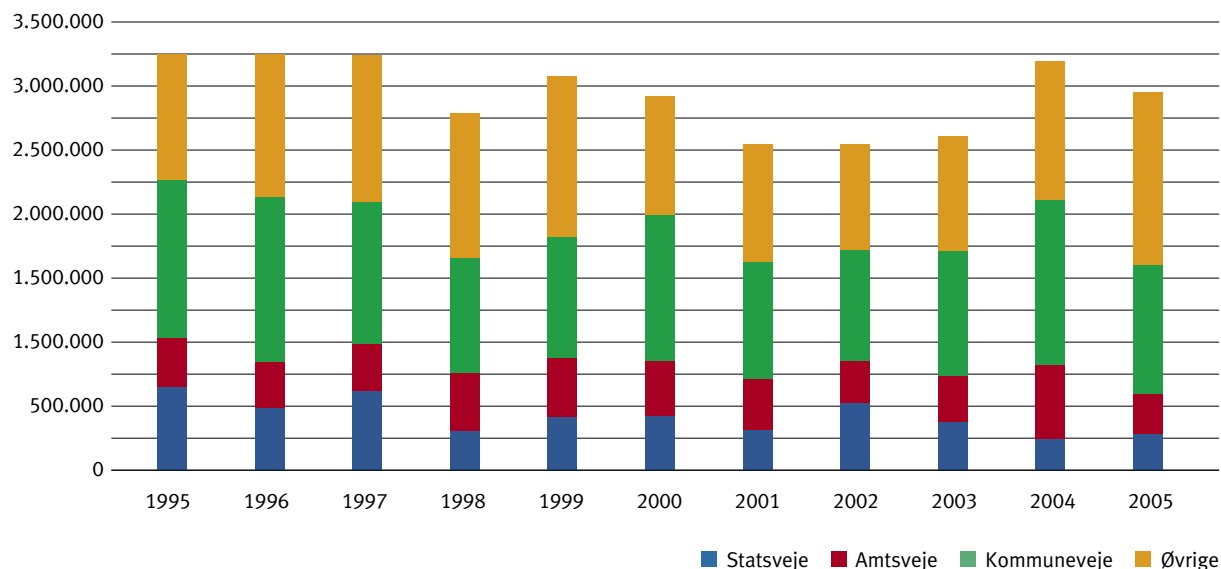
Ved den forrige større ændring af vejbestyrelsesansvaret mellem vejmyndighederne i 1998, hvor 2/3 af Vejdirektoratets daværende vejnet overgik til amterne, blev de kommende amtsveje bevidst økonomisk udsultet af staten. Man kan frygte at historien er ved at gentage sig i forbindelse med amternes vejoverdragelse pr. 1. januar 2007 til de nye storkommuner og staten.

HÅRD VINTER IGEN

For andet år i træk har vi haft en rigtig – traditionel – vinter med masser af sne og frost. Nogle steder i landet har der

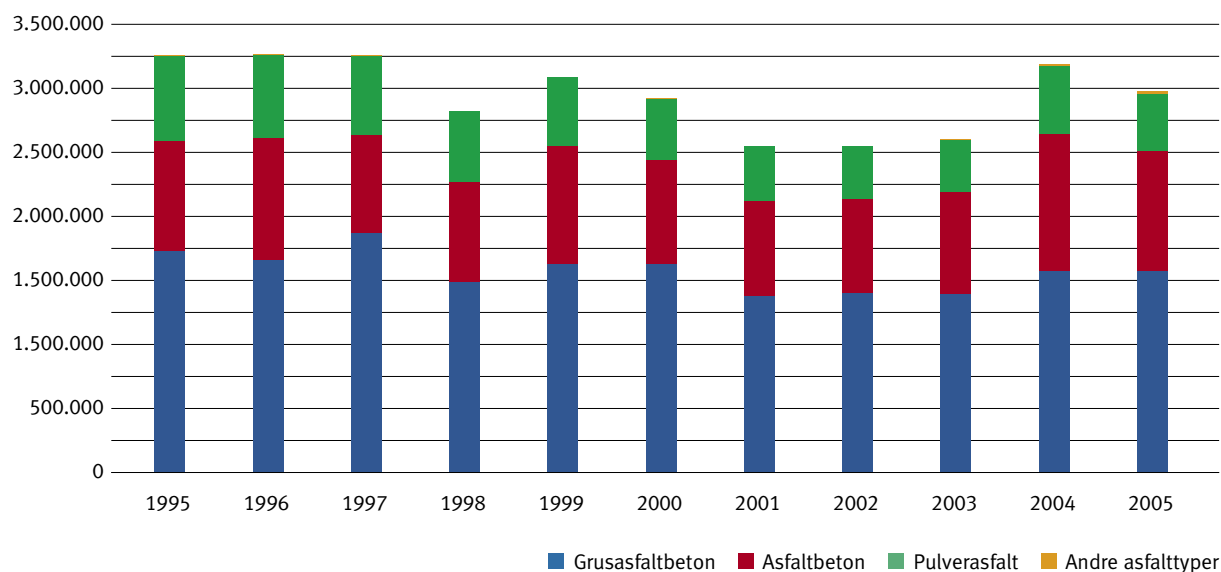
ASFALTPRODUKTION 1995-2005 (Opdelt efter kundegrupper)

Tons asfalt



ASFALTPRODUKTION 1995-2005 (Opdelt efter asfalttyper)

Tons asfalt



ligget sne uafbrudt siden slutningen af december.

Selv om der er brugt en masse ekstra penge på snerydning og saltning er det vigtigt, at vejmyndighederne ikke ser sig nødsaget til at hente de ekstra penge til vintertjenesten fra vejvedligeholdelseskontoen. Det vil blot gøre ondt værre. Den vedvarende skiftet mellem frost og tø har nemlig efterladt mange huller,

især i de veje som egentlig burde have været vedligeholdt på et langt tidligere tidspunkt.

Ud fra et overordnet omkostningsmæssigt synspunkt vil det reelt altid være en fordel for vejmyndigheden at anvende flere penge på vejvedligeholdelsen i de år hvor vintertjenesten også er dyr.

Der er god økonomi i at få repareret og inddæmmede skaderne på vejene in-

den de udvikler sig i faretruende retning. Herved undgår man nemlig at stå med endnu flere sårbare vejbelægninger de følgende år, som så kræver endnu flere penge til lappeasfalt.

Da det er dyrt og kortsigtet at lappe hullerne i de samme veje år efter år, bør vejmyndigheden ikke mindst i sådanne tilfælde overveje helt at udskifte vejbelægningen – hellere før end siden.

3F måtte dementere

3F valgte over for NCC Roads A/S en langstrakt fagretlig behandling, som forbundet tabte.

Alligevel gik man ud og fortalte det modsatte. Asfaltindustrien bad derfor om et dementi.

Af Anders Hilbert

I den tidlige sommer 2005 indledte 3F en fagretlig sag mod NCC Roads A/S for overenskomstbrud. Sagen handlede reelt om, at der i virksomhedens ansættelsesbeviser stod "overarbejde må forventes og medarbejderen er pligtig til at påtage sig overarbejde på grund af arbejdets karakter".

USMIDIG HOLDNING HOS 3F

NCC Roads A/S fastholdt, at medarbejdere i henhold til parternes overenskomst som udgangspunkt har pligt til at påtage sig overarbejde, men NCC Roads A/S var indstillet på i fremtidige ansættelsesbeviser at ændre teksten til "overarbejde må forventes og medarbejderen må være indstillet på at påtage sig overarbejde på grund af arbejdets karakter".

3F fandt ikke, at det var nok. Man krævede, at NCC Roads A/S også udfærdigede "nye" ansættelsesbeviser til samtlige forbundets allerede ansatte medarbejdere under overenskomsten.

Af såvel praktiske som principielle grunde afslog NCC Roads A/S og AI at imødekomme 3F yderligere på dette punkt. 3F valgte derfor at føre sagen hele vejen frem til fællesmøde mellem Dansk Arbejdsgiverforening (DA) og Landsorganisationen i Danmark (LO).

KLAR AFGØRELSE TIL FORDEL FOR NCC ROADS A/S

Ved fællesmødet mellem DA og LO blev det klart fastslået

- at medarbejdere under Asfaltoverenskomsten har pligt til at påtage sig overarbejde i henhold til overenskomstens bestemmelser herom og
- at NCC Roads A/S derfor ikke skulle udfærdige nye ansættelsesbeviser til samtlige medarbejdere under Asfaltoverenskomsten.

Forbavelsen var således stor, da 3F i Århus – hvorfra sagen var startet – i sit

medlemsblad skrev, at "NCC Roads A/S på fællesmødet var blevet pålagt at ændre sine ansættelsesbeviser".

3F MÅ DEMENTERE

Asfaltindustrien indkaldte derfor 3F til endnu et fagretligt møde i sagen for at få en berigtigelse af den ukorrekte gengivelse fra fællesmødet.

På mødet måtte 3F erkende, at Århusafdelingen ikke havde gengivet resultatet af fællesmødet korrekt i sit medlemsblad.

I næste udgave af dette medlemsblad skal 3F i Århus derfor bringe et dementi af den tidligere artikel om resultatet af fællesmødet (se faktaboksen her på siden).



Vejen mod bæredygtig økonomisk vækst i Europa bygges af asfaltindustrien



Den 20. juni 2006 mødes den europæiske asfaltindustri med EU's beslutningstagere i Bruxelles til et symposium med titlen "Asphalt industry – we construct the roads towards sustainable economic growth in Europe." EAPA's medlemmer – og hermed også Asfaltindustriens medlemmer – inviteres til Symposiumet i Bruxelles for at deltage i debatten om, hvordan den europæiske asfaltindustri kan bidrage til en bæredygtig, økonomisk vækst i Europa.

Af Helle Fabiansen

Det er ikke tilfældigt, at Bruxelles er valgt som stedet for EAPA Symposiumet 2006. 1. august 2005 flyttede EAPA sit sekretariat fra Breukelen i Holland til Bruxelles for at komme helt tæt på EU's politiske centrum. Ved at rykke tæt på EU's beslutningsprocesser er det samtidige målet at øge synligheden af den europæiske asfaltindustri og dens argumenter i den europæiske beslutningsproces.

Afholdelsen af EAPA's Symposium i Bruxelles skal således markere, at EAPA er rykket tæt på den politiske virkelighed i EU. Samtidig er Symposiumet oplagt lejlighed til at gøre EU's beslutningstagere opmærksomme på, at EAPA er en seriøs bidragsyder i den politiske debat om udviklingen af et bæredygtigt europæisk vejnet.

EAPA'S ROLLE I DEN EUROPÆISKE BESLUTNINGSPROCES

Det er lykkedes EAPA's generalsekretær at få en række af EU's fremtrædende beslutningstagere til at deltage i Symposiumet og bidrage til debatten om, hvordan EU's infrastruktur udvikles i en bæredygtig retning – både socialt, økonomisk og under hensyn til miljø og sikkerhed.

Symposiets to hovedtalere er Danuta Hübner, EU Kommissær for regionalpolitik, og Anja Weisgerber, medlem af Europaparlamentet. De to hovedtaleres indlæg om bæredygtig vækst som vej til samhørighed og et konkurrencedygtigt EU, indleder Symposiumets egentlige program, som består af fire blokke, der alle kan samles under temaet "Den europæi-

ske asfaltindustri bygger vejen mod bæredygtig, økonomisk vækst i Europa."

De fire programblokke har hver sin tematiske overskrift. Repræsentanter fra forskellige dele af det europæiske system er inden for hvert tema inviteret til at belyse temaets overskrift ud fra en EU-politisk synsvinkel. De fire temaer har overskrifterne:

- "Financing Road Infrastructure in the 21st Century"
- "The European Union's Regulatory Environment"
- "Exposure limits – which rules do we need, which answers do we have?"
- "Safe roads save lives – make them safer".

Repræsentanter for den europæiske asfaltindustri vil indenfor hvert tema supplere med industriens syn på emnet.

Det polske medlem af Europaparlamentet, Boguslaw Liberadski, runder Symposiumet af med et oplæg om de infrastrukturelle udfordringer, som de central- og østeuropæiske EU-medlemmer står overfor.

Der er lagt op til et indholdsrigt program, som udover at give industrien indblik i den aktuelle politiske dagsorden i EU, også har til formål at markere EAPA på det politiske landkort som en organisation, der har sin berettigelse i det europæiske system.

EAPA SYMPOSIET SOM FAGLIGT, SOCIALT OG POLITISK NETVÆRK

Hvert 4. år afholder EAPA et symposium for medlemsorganisationerne og deres nationale medlemmer. Formålet er at skabe debat mellem beslutningstagere

og asfaltindustrien om aktuelle og fremtidige politiske tiltag, som vurderes at kunne få indflydelse på industriens rammebetingelser. Symposiumet er endvidere en oplagt mulighed for at udvide både det faglige, sociale og politiske netværk.

Sidste gang EAPA Symposiumet blev afholdt var i 2002 i Antalya i Tyrkiet. Den danske asfaltindustri var dengang flot repræsenteret. Det er håbet, at lige så mange vil deltage i dette års Symposium for at blive klogere på, hvilken vej udviklingen i bæredygtig vækst i EU går og dermed hvordan fremtiden kan komme til at se ud for den europæiske asfaltindustri.



EAPA SYMPOSIUM 2006 "Asphalt Industry – we construct the roads towards sustainable economic growth in Europe"

Dato: 20. juni 2006.

Sted: Marriot Hotel, beliggende ved Grand Place i centrum af Bruxelles.

Ledsagerprogram:

Bruxelles Art Nouveau – en guidet tur i Bruxelles med fokus på Art Nouveau tidens bygninger, kunst og kultur.

Tilmelding:

Invitation og et detaljeret program vil blive udsendt til Asfaltindustriens medlemmer ultimo april.

Vejforum 2006

2006 er året, hvor vi siger farvel til en epoke i vejhistorien og goddag til en ny. Med deltagelse i Vejforum 2006 har du mulighed for at blive klædt på til de udfordringer, som vi står over for at skulle løse sammen med nye kolleger og samarbejdspartnere.

Reserver derfor allerede nu dagene 6. og 7. december i din kalender, så du kan få del i den nyeste viden og de erfaringer andre allerede har gjort. Det kan være guld værd, når vi runder 2007.

Af Tim Larsen,
formand for faggruppen i Vejforum

FAGLIGT PROGRAM

Det faglige program er vigtigt for et vellykket Vejforum. Du har selv stor indflydelse på sammensætningen af programmet enten ved at deltage aktivt med et indlæg eller en workshop eller ved at tilkendegive din interesse for, hvilke aktiviteter du kunne tænke dig at deltage i. Dette gøres ved at klikke ind på www.vejforum.dk. Faggruppen vil på baggrund af tilbagemeldingerne sammensætte det faglige program for Vejforum 2006.

Vi efterlyser også forslag til udenlandske indlægsholdere. Har du i dit arbejde stødt på interessante folk, som du mener, kan bidrage med viden til de danske vejfolk, så giv os en melding om det på www.vejforum.dk

Faggruppen mødes medio juni for at sammensætte det endelige program for Vejforum 2006.

Tidsfristen for at indmelde indlæg, workshops eller tilkendegivelse af egne ønsker er derfor den 9. juni 2006.

UDSTILLING

Som i de tidligere år vil vi ved udvælgelsen af udstillerne lægge vægt på sammenhængen med det faglige program, således at alle parter kan få et optimalt udbytte og samtidig åbne en mulighed for at kunne fortsætte diskussionen på et praktisk plan. For at få del i den begrænsede udstillingsplads er det nødvendigt at tilmelde sig på www.vejforum.dk. Standpladserne er på 6 henholdsvis 8 m².

INDLÆG

Her vil der blive mulighed for selv at fortælle om praktisk viden eller kunnen fra dagligdagen, der har gjort den lettere, og som derved også kan være af stor betydning for andre at få kendskab til. Det kan også være indlæg om tekniske emner som har værdi for vejsektoren. Kun fantasien og faggruppen sætter grænser for indhold af indlæg. Gå derfor i tænkeboks og find ud af, om du skulle sidde inde med en viden om et emne, som andre kunne have nytte af at lytte til.

På www.vejforum.dk findes en liste med emner, som faggruppen har udvalgt. Du kan også anføre et andet emne, hvis listen ikke er dækkende.

Vi hører gerne fra dig på www.vejforum.dk, hvilke emner på listen du ønsker præsenteret på Vejforum 2006 – også selv om du ikke selv ønsker at bidrage med et indlæg. Husk at et indlæg på Vejforum giver gratis adgang for indlægsholderen den pågældende dag, såfremt indlægsholderen afleverer en artikel. Husk også kun én indlægsholder pr. indlæg.

WORKSHOPS

En workshop vil bestå af et eller to indlæg om et specifikt emne eller problemstilling, hvorefter workshopdeltagerne samles i små diskussionsgrupper. Resultaterne fra de enkelte diskussionsgrupper forelægges herefter i plenum, og der forsøges at lave en samlet konklusion. En workshop strækker sig over 2 til 3 timer.

Alle, der har interesse i at deltage i workshops inden for specifikke emner, opfordres til at gå ind på www.vejforum.dk og indtaste ønsker om emne mv. eller til

selv at stå for arrangementet af en workshop. Der er gratis adgang til Vejforum den pågældende dag for workshoplederen.

NETVÆRK

Ved indgangen til 2007 ændres landkortet radikalt. Kommuner slås sammen, amterne forsvinder og Vejdirektoratet udvider. Det indebærer, at nogle flytter ud, andre flytter ind og igen andre bliver siddende. Opgaverne inden for vejsektoren skal dog stadig løses på samme professionelle måde som tidligere, men hvad blev der af den oparbejdede specialviden inden for de enkelte fagområder. Det er derfor sidste chance at få netværket styrket for alle vejsektorens aktører inden den store rokade.

FEST OG FARVER

De to faglige dage vil også i år blive krydret med et aftensarrangement med god mad og underholdning. Der vil således være mulighed for at få trommehinderne revitaliseret eller få et nostalgisk genhør med tiden, der var – eller måske bare en hyggestund i roligere omgivelser med kollegerne eller forretningsforbindelserne.

Husk derfor allerede nu at reservere d. 6. og 7. december 2006 i din kalender til dagene, hvor vi mødes på Hotel Nyborg Strand og får del i den nyeste viden og erfaring inden for vejbygning og glem nu ikke:

- At indmelde dit evt. oplæg til indlæg eller workshop på www.vejforum.dk
- At tilkendegive hvilke emner du er interesseret i at vide mere om på www.vejforum.dk
- At søge om udstillingsstand på www.vejforum.dk
- At orientere dig på www.vejforum.dk

VIGTIGT!

Deadline er d. 9. juni for indsendelse af oplæg til indlæg og/eller ideer til workshops samt ansøgning om udstilling.

VEJFORUM 2006

Call for Papers

Indlæg, workshops og udstilling

Alle aktører inden for vejsektoren indbydes til at komme med forslag til Vejforum 2006

Det er nu, du kan komme med forslag til indlæg, workshops og udstilling på VEJFORUM 2006.

Indlæg

Du kan få en meget stor indflydelse på VEJFORUMs faglige program. Har du noget på hjerte, som kan have interesse for en større kreds, så er det med at komme i gang ved tastaturet. Uden en stor opbakning med mange forslag til indlæg bliver Vejforum ingen succes.

Udenlandske indlæg

Vi efterlyser forslag til udenlandske indlægsholdere. Har du i dit arbejde stødt på gode folk, som du mener, kan bidrage med noget til de danske vejfolk, så giv os en melding om det på www.vejforum.dk under "Call for Papers".

Workshop

Vi indkalder også forslag til workshops på konferencen. En workshop varer minimum 2 timer og handler typisk om et aktuelt emne, hvor der ønskes en debat, men hvor der endnu ikke foreligger forsknings- og/eller udviklingsresultater, analyser eller praktiske erfaringer.



Udstilling

På Vejforum 2006 vil der være en udstilling, hvor sektorens leverandører kan medvirke. I år integrerer vi udstillingen i det faglige program således, at der er en rød tråd mellem det faglige og det spektakulære.

Ønsker du at udstille, kan du hente et ansøgningskema på: www.vejforum.dk

Andre forslag

Har du forslag, som falder uden for de faglige områder (se næste spalte), så kan de inddateres under "andet".



Har du forslag til indlæg, emner eller andet med interesse for vejsektoren, du ikke selv ønsker at fremlægge, hjælper faggruppen gerne med at finde en indlægsholder.

Gratis deltagelse

Vær opmærksom på, at et indlæg giver gratis adgang for indlægsholderen den pågældende dag på betingelse af, at der afleveres en artikel. Det samme gælder for workshoplederne.

Tilmelding af indlæg og workshops SKAL foretages direkte på Vejforums hjemmeside: www.vejforum.dk

Faggruppe

Alle indkomne forslag til indlæg og workshops samt tilmelding til udstilling behandles af faggruppen, der herefter sammensætter det endelige program for Vejforum 2006.

VEJFORUM omfatter følgende faglige områder:



Organisation og finansiering



Vejforvaltning, love og regler



Planlægning og projektering



Anlæg



Drift



Vejarbejde



Trafikledelse



Trafiksikkerhed



Data og systemer



Andet



Sidste frist for indlæg, workshops og udstilling er den 9. juni 2006.

Se flere oplysninger på www.vejforum.dk eller i Call for Papers folderen.

**6.-7. december 2006
Hotel Nyborg Strand**

Vejhistorie i Småland og Götaland

DVS's vejhistoriske ekskursion gik i 2005 til Småland og Götaland i Sverige. I alt 27 deltagere fra Sverige og Danmark var med på den meget interessante og vellykkede tur til vort store naboland, hvor der er mange steder af vej- og kulturhistorisk interesse at besigtige.

Af akademiingeniør Carl Johan Hansen

Dansk Vejhistorisk Selskab (DVS) afholder normalt hvert år en vejhistorisk ekskursion i Danmark eller et af vore nabolande, Sverige, Norge og Tyskland, hvor forskellige vej- og brohistoriske samt andre kulturhistoriske steder besøges. I 2005 gik turen til Sverige – til Skåne, Småland og Götaland omkring søen Vättern. Turen fandt sted torsdag 25. – lørdag 27. august og var vel tilrettelagt af en af DVS's svenske medlemmer, museichef Jan-Olof Montelius, fra Vägverkets Museum Pylonen – chef for det svenske vejmuseum.

Turen startede i Helsingborg, hvorefter det gik i bus gennem Skåne og Småland ad den gamle Riksväg 1 – den gamle "Kungsvägen" eller "Riksettan" som den også benævnes. Det er den gamle og fortsat vigtige vejforbindelse til Stockholm. Der var bl.a. stop ved en "gæstgiversten" og den gamle rigsgrænse mellem Danmark og Sverige, som er tilbage fra 1658.

På førstedagen blev der tid til at besigtige både gamle og nye vej- og broanlæg. Af nye var bl.a. motorvejsbyggeriet omkring Markaryd, hvor Vägverket Produktion og NCC står for en meget smuk bro over åen Lagan. Af ældre broer var der en stenbro over Lagan i Hamneda fra 1840-



MILsten på den gamle Riksettan i Småland. De første milestene blev i Sverige opsat allerede fra midten af 1600-tallet, den ældst kendte er således fra 1652. Foto: Carl Johan Hansen.



Deltagerne ved vejviseren "Granne Påle" i Ekedalen i Västergötland. Foto: Carl Johan Hansen.



Dette er ikke en af broerne fra Madisson County, men Sveriges eneste overdækkede træbro. Broen ligger ved herregården Vaholm i Västergötland og er fra 1830-tallet. Den på det tidspunkt meget miserabile bro blev renoveret i forbindelse med Vägverkets 150-års jubilæum i 1991. Foto: Ulrik Blindum.



Kulturväg i Västergötland med smuk stensætning. Vägverket har efter en inventering af gamle vejstrækninger registreret såkaldte kulturvägar, som anses for bevaringsværdige og kulturhistorisk værdifulde veje. Det er et meget beundringsværdigt arbejde til bevarelse af kulturarven. Foto: Ulrik Blindum.

tallet og den flotte bro over Lagan i Värnamo, som oprindeligt er fra 1837, men senere ombygget i 1940'erne. Hulveje, runesten og milesten blev det også til.

Fredag gik turen gennem Västergötland. Det var bl.a. Eriksgatan – den middelalderlige vej som de svenske konger skulle drage ad for at blive hyldet efter deres udnævnelse til konge. Christian II drog i øvrigt også ad sin "Eriksgata" efter blodbadet i Stockholm i 1623. Vi besøgte også Sveriges største hulvejssystem i Sandhem, et stort gravområde fra jernalderen i Dimbo, vejviseren "Granne Påle", som måske er fra 1600-tallet, forskellige minde- og runesten og Sveriges eneste overdækkede træbro i Vaholm. Men også flere såkaldte kulturvägar bl.a. med gamle milepæle – Vägverket har efter en inventering af gamle vejstrækninger

registreret disse bevaringsværdige og kulturhistorisk værdifulde veje.

Andendagen sluttede med et besøg ved Göta Kanal i Forsvik, hvor sluseanlægget med Sveriges ældste jernbro fra 1813 fører over kanalen. Göta Kanal blev anlagt i årene 1810-32 og forbandt sammen med Trollhättan kanal Kattogat og Østersøen. Göta Kanal var med sin længde på 190 km den tids største anlægsarbejde i Sverige. Overnatning foregik på det meget idylliske Kanalhotellet i Karlsborg, som Göta Kanal løber forbi, inden den munder ud i Vättern.

Om lørdagen gik turen nord om Vättern til Östergötland, til Motala, hvor Göta Kanal igen "går i land"; her besøgte vi både sluseanlægget og den imponerende Strömbroen fra 1783. Vadstena med Birgittaordenens kloster og Vadstena Slot

var næste stop; der var frokost i Klosterrestauranten efterfulgt af besøg i kirken. Senere passerede vi ved Rök kirke igen Eriksgatan, som her er genopført med brolægning. Turen gik videre langs Vättern med stop ved en ældre bro i Ödeshög og ad E4 med Sveriges smukkeste motorvejsstrækning, som løber langs Vättern. Endelig tilbage til Helsingborg ad E4.

VELTILRETTELagt PROGRAM

Ovennævnte er et udpluk af det, vi så på den vejhistoriske ekskursion og programmet var, som det fremgår, meget omfattende og afvekslende med et stort vej-, bro- og kulturhistorisk indhold.

Turen blev gennemført på en for deltagerne rimelig udgift, idet frokoster og middage samt andre udgifter meget velvilligt var sponsoreret af forskellige firmaer inden for vejsektoren. Det drejer sig om følgende firmaer: 3M, Colas, Epoke A/S, LKF Vejmarkering, LMK VEJ A/S, NCC AB, Nynäs og Pankas A/S, som vi hermed takker mange gange.

DANSK VEJHISTORISK SELSKAB

DVS blev stiftet i 1982 og kan således fejre sit 25 års jubilæum næste år. Selskabets formål er "at fremme interessen for og viden om udviklingen af de danske veje og deres brug ud fra samfundsmæssige og tekniske synspunkter". DVS har i alt knapt 150 medlemmer, dels personlige medlemmer, dels offentlige og private organisationer og virksomheder inden for vejområdet, undervisningsinstitutioner, museer og arkiver m.fl. Blandt medlemmerne er Asfaltindustrien og flere virksomheder inden for branchen. ►



Deltagerne på DVS's vejhistoriske ekskursion 2005 står på rekonstruktionen af en middelaldervej, som menes at være en del af Eriksgatan – den "hyltingsvej" som de svenske konger drog ad for at få bekræftet deres udnævnelse. Middelaldervejen er opbygget på parkeringspladsen foran Rök kyrka. Foto: Ulrik Blindum.

- ▶ Asfaltindustrien har således også et medlem i DVS's bestyrelse.

DVS afholder – ud over en vejhistorisk ekskursion – normalt hvert år 4-5 medlemsmøder med foredrag om emner inden for vejenes og vejtransportens historie. DVS udgiver endvidere to gange om året tidsskriftet VEJHISTORIE, hvor der bringes artikler om vej- og brohistoriske emner.

Et meget vigtigt resultat af DVS's virke var udgivelsen af "Fra chaussé til motorvej" i år 2000, som er skrevet af

ph.d. Steffen E. Jørgensen. Det er den første samlede vejhistoriske fremstilling af de danske vejes historie og er en bog på mere end 600 sider. Herudover er der udgivet flere – fortrinsvis mindre publikationer igennem de snart 25 år.

Siden Danmarks Vejmuseum måtte gå i betalingsstandsning i 1996 har DVS gennem årene arbejdet meget aktivt for oprettelsen af Danmarks Vej- og Bromuseum (DVB). I dette arbejde har flere medlemmer af DVS deltaget. Det var derfor med en meget stor glæde og

tilfredshed, at det blev besluttet at oprette DVB, hvor DVS da også har en repræsentant i bestyrelsen.

Nærmere om Dansk Vejhistorisk Selskab kan ses på vor hjemmeside, som selvfølgelig har adressen www.vejhistorie.dk. Oplysninger og indmeldelse i DVS kan ske til sekretæren, *civilingeniør Ulrik Winther Blindum*, Vejdirektoratet, på tlf. 33 41 33 33 eller e-mail ub@vd.dk. Den vejhistoriske ekskursion 2005 er i øvrigt nærmere beskrevet under "Mødearrangementer".

København bliver vært for E&E Congress 21. – 23. maj 2008

Ideel placering af E&E Congress

2008 i Bella Center.

Af Ib Frandsen

Mange europæiske byer var i spil som vært for EAPA's og Eurobitume's fjerde fælles kongres – officielt kaldet E&E Congress.

I finalerunden var Glasgow, Amsterdam, Berlin og København – som tilmed kunne byde på ikke mindre to gode optioner, nemlig Øksnehallen og

Bella Center, så der til sidst blev "et valg i valget"

Den første E&E Congress fandt sted i Strasbourg i 1996, den næste i Barcelona i 2000 og senest dansede kongressen i Wien i 2004.

I Wien var det første gang, at kongressen og den tilhørende udstilling kunne afholdes såvel i samme grundplan som i umiddelbar tilknytning til hinanden.

Det bliver også tilfældet i Bella Center – og i modsætning til Wien, hvor man var 30 km fra Centrum, udmærker Bella Center sig ligeledes ved sin umiddelbare nærhed af såvel lufthavnen som centrum og den nye Ørestad.

Det endelige program er under udarbejdelse, men det er sandsynligt at temaet tager sit afsæt i det symposium, som EAPA afholder 20. juni 2006 i Bruxelles – se nærmere side 7

Det er en god ide allerede nu at sætte kryds i kalenderen for 21. – 23. maj 2008.

Slå op på www.eecongress.org og klik på '2008'.

Flere detaljer om kongressens temaer kommer omkring 1. maj 2006.

Call for abstracts offentliggøres medio 2006 sammen med detaljer om kontakt til Kongressekretariatet.



Europæisk Charter for trafiksikkerhed – en aktiv trafikpolitik



Colas Danmark A/S har som en del af franske Groupe Colas SA for nylig underskrevet Europæisk Charter for trafiksikkerhed.

Af Uno Helk

Med underskriften på Europæisk Charter for trafiksikkerhed har Colas forpligtet sig til at gøre en aktiv indsats for at nedbringe antallet af trafikulykker og dødsfald på vejene. Et af målene er at reducere antallet af trafikulykker der involverer tredjepart med 25% inden 2008.

Hovedparten af medarbejderne skal derfor på kursus i løbet af de næste fire år, hvor undervisningen vil bestå af både

teori- og køretræning med autoriserede kørelærere og kørsel på køreteknisk anlæg.

Samtidig vil der gennem hele forløbet blive sat fokus på sikker kørsel i den interne information, som kan være med til at støtte og påvirke alle medarbejdere til at køre bedre og optræde som gode og hensynsfulde trafikanter – både under arbejdet og i fritiden.

Udover undervisning og holdningsbearbejdning, er registrering og opfølgning på uheld et vigtigt indsatsområde. Colas har selv haft medarbejdere, der på tragisk vis er omkommet i trafikken. Men med større viden – både om om-

fanget og årsagerne til uheld og skader – kan man bedre sætte ind på relevante områder med efteruddannelse og andre tiltag og forhåbentlig undgå mange uheld i fremtiden.

Colas håber, at initiativet kan gøre sikker adfærd i trafikken til en naturlig del af virksomhedskulturen; og for at initiativet ikke bare skal ende som "varm luft", skal medarbejderne inddrages aktivt i projektet og blandt andet være med til at formulere en fælles trafikpolitik.

På den måde håber Colas på at kunne leve op til det ansvar, som firmaet har påtaget sig med tilslutningen til EU's Charter om trafiksikkerhed.

Yderligere oplysninger om trafiksikkerhedsprojektet kan fås ved henvendelse til Lisbeth Volf på e-mail: lisbeth.volf@colas.dk eller via web-adressen: http://europa.eu.int/comm/transport/roadsafety/charter/signatoires_186_da.htm



Produktion og salg af:

- Vejmarkering i alle former
- Råmaterialer
- Behovsspecifikke løsninger

info@eurostar.as · www.eurostar.as

Afdeling Øst

Tigervej 12-14, 4600 Køge
Telefon 58 36 00 99
Telefax 58 36 10 99

Afdeling Syd

Nyvej 23B, 5762 Vester Skerninge
Telefon 62 24 44 04
Telefax 62 24 44 65

Afdeling Nord

Indkildevej 12G, 9210 Aalborg SØ
Telefon 98 98 00 29
Telefax 98 98 00 69

Kvalitet, kommunikation og fleksibilitet er ikke bare ord – det er handling

Eurostar Danmark leverer alle former for professionel vejmarkering – af højeste kvalitet – til offentlige og private virksomheder i Danmark. Løsningerne gennemføres med udgangspunkt i den enkelte virksomheds behov – med fokus på optimale resultater.

Eurostar Danmark – Vejen frem...



Eurostar Danmark A/S er en del af Euroskilt-Gruppen – Nordens største virksomhed inden for vejmarkering, skiltning og trafiksikkerhed.

Vejdirektoratets 6 nye vejcentre

Når Vejdirektoratet som følge af strukturreformen fra 2007 får mere end fordoblet sit nuværende vejnet skal oprettelsen af 6 nye regionale vejcentre gøre det nemmere at komme tættere på borgerne.

Af Uno Helk

FRA 3 TIL 2 VEJBESTYRELSE

Nedlæggelsen af amterne i forbindelse med den kommende strukturreform medfører, at Vejdirektoratet pr. 1. januar 2007 overtager ansvaret for ca. 2.150 km af amternes veje. Vejdirektoratets vejnet kommer herefter til at omfatte næsten 3.800 km vej. Selv om de fremtidige statsveje kun udgør godt 5 % af den samlede længde af offentlige veje, kommer de til at stå for ca. 40 % af den totale trafikafvikling.

Kommunerne overtager de resterende ca. 7.550 km af amternes vejnet.

6 NYE VEJCENTRE

For bedst muligt at kunne betjene borgerne på det udvidede statsvejnet vil Vejdirektoratet pr. 1. januar 2007 slå dørene op for 6 nye regionale vejcentre i Aalborg, Herning, Skanderborg, Middelfart, Næstved og Fløng.

Vejcentrene får hver mellem 40 og 80 medarbejdere med en bred faglig vekselpertise. Vejnettets længde kommer til at variere fra 436 km i region Hovedstaden til 843 km i region Midtvestjylland. Derudover bliver der tilknyttet materialegårde i Vejcentrenes dækningsområde med et markpersonale på omkring 150 i alt.

Ved vurderingen af det fremtidige antal vejcentre og deres beliggenhed og arbejdsopgaver har Vejdirektoratet lagt vægt på en lang række forhold, hvoraf bl.a. kan nævnes borgernærhed, sikring af fornødne lokale kompetencer, lokalområdets geografiske størrelse med henblik

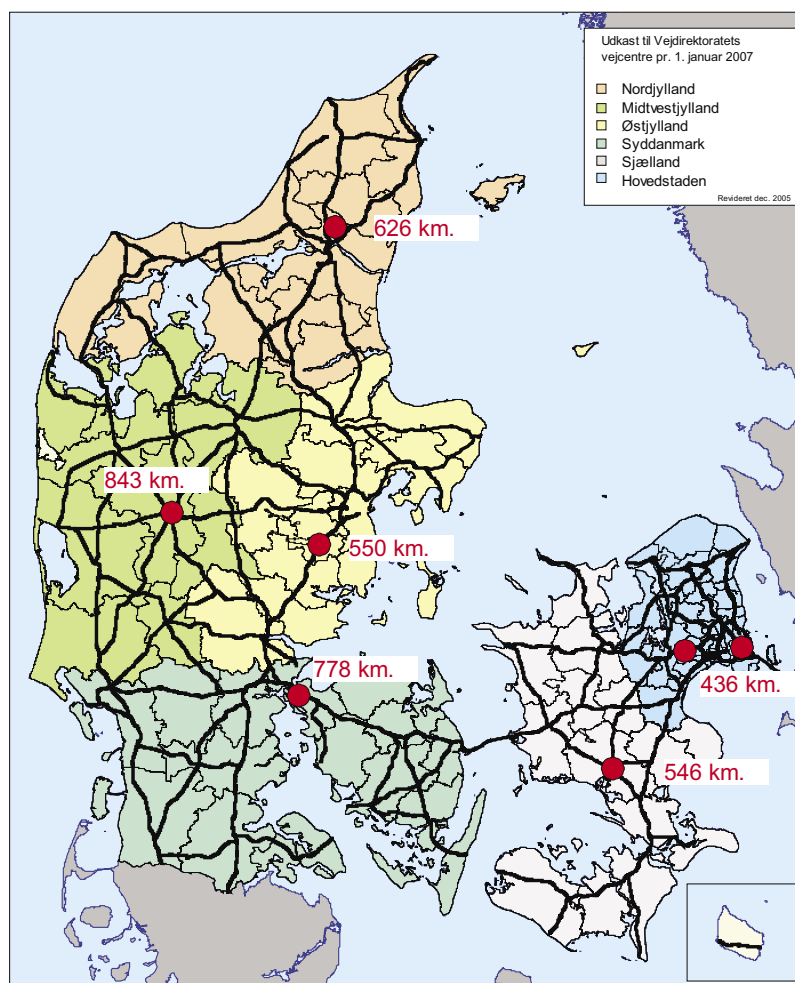


Illustration: Vejdirektoratet

på at minimere kørselsafstande for brugere og medarbejdere og lokalområdets størrelse i form af antal kommuner.

Vejcentrene har først og fremmest ansvaret for den traditionelle vedligeholdelse af vejanlægget i den pågældende region: snerydning, græsslåning, asfaltreparationer, trafiksignaler, autoværn m.m.

I skrivende stund er man ved at besætte de 6 stillinger som vejcenterchefer. Ansøgerfeltet er begrænset til amtsansatte, der står til at blive overført til Vejdirektoratet, samt nuværende medarbejdere i Vejdirektoratet.

OVERDRAGELSEN AF AMTSMEDARBEJDERE

Med strukturreformen overføres vejfolkene i amterne til enten kommunerne eller

Vejdirektoratet. Vejdirektoratet overtager 400-450 medarbejdere fra amterne og bliver dermed dobbelt så stort som i dag.

Vejdirektoratet har allerede igennem længere tid arbejdet på hvorledes de kommende kollegaer fra amterne på bedst mulig vis integreres i det fremtidige nye Vejdirektorat. Der er opstillet en klar tidsplan for organisationsudviklingen og leder- og medarbejderrepræsentanter fra amter og Vejdirektoratet mødes med jævne mellemrum for at udveksle viden og synspunkter og koordinere processen omkring overdragelsen af medarbejderne i amterne til Vejdirektoratet.

Alle forudsætninger for at få noget positivt ud af den ændrede struktur inden for det overordnede vejnet er således til stede.



De nye standardvilkår for asfaltfabrikker fastsætter specifikke vilkår for indretning, drift, emissioner og egenkontrol.

Ensartet miljøregulering af asfaltfabrikker

Den 31. maj 2006 afholder Asfaltindustrien et seminar for medlemmer og andre interesserede om de nye regler for miljøgodkendelse af asfaltfabrikker.

Af Helle Fabiansen

Seminarets tema er de nye standardvilkår for asfaltfabrikker, som Miljøstyrelsen netop har sendt i høring, og som fastsætter specifikke vilkår for asfaltfabrikkenes indretning, drift, emissioner og egenkontrol. Godkendelsesmyndighederne er forpligtede til at anvende de nye standardvilkår, når de udarbejder nye miljøgodkendelser for asfaltfabrikker

eller ved revision af allerede meddelte miljøgodkendelser.

Når standardvilkårene træder i kraft, kan asfaltvirksomhederne forvente en enklere og mere ensartet miljøogsagshandling. Vilkårene for asfaltfabrikkerens miljøpåvirkninger vil være ens uanset om fabrikken ligger nær tæt bebyggelse i Københavnsområdet eller i en nedlagt grusgrav i Nordjylland. Dog vil vilkår om støj og udledning af spildevand blive fastsat af godkendelsesmyndigheden på baggrund af en konkret vurdering, hvor hensyn til bl.a. naboer og lokale vandløb og søer vil blive vægtet.

De nye standardvilkår er udarbejdet af en arbejdsgruppe ledet af Miljøstyrelsen og med repræsentanter fra amterne, Dansk Industri og Asfaltindustrien. Desuden har repræsentanter fra to asfaltfirmaer deltaget i arbejdsgruppen som særligt sagkyndige.

På seminaret vil de enkelte vilkår, emissionsgrænser og kravene til asfaltfabrikkerens egenkontrol blive gennemgået med det formål at forklare, på hvilken baggrund vilkårene er fastsat og hvordan de omsættes til praksis.

Force Technology vil på seminaret præsentere resultaterne fra en undersøgelse om støvvagter samt CO- og O₂-målere på asfaltfabrikker. Undersøgelsen fra Force Technology har dannet baggrund for arbejdsgruppens fastsættelse af de endelige emissionsgrænser for støv og CO samt vilkårene for drift og egenkontrol.

Invitation til seminaret vil blive udsendt ultimo april. Hvis man allerede nu ønsker at tilmelde sig seminaret kan det ske til Asfaltindustrien på mailadressen hf@asfaltindustrien.dk.

Seminaret er gratis for Asfaltindustriens medlemmer. For ikke-medlemmer vil prisen være kr. 1.500,-.

ASFALTINDUSTRIEN
STAMHOLMEN 91
2650 HVIDOVRE

 **POST** — **B**
PP DANMARK



**Når driftsikkerhed
bliver afgørende**

www.nynas.com

NYNAS

THE BITUMEN REFLEX