

ASFALT

Vore veje

Nr. 2 Juni 2025

TEMA
Klimaindsats

Fokus på energibesparelser

CO₂-udledningen fra asfaltværkernes energiforbrug til at producere asfalt er reduceret med 48 % siden 1990

side 4

Bureaukrati hæmmer grønne tiltag

Langsom sagsbehandling forhindrer klimateffektive tiltag på asfaltværker

side 5

Øget brug af biogas

Biogas er en af vejene til at reducere asfaltværkets CO₂-aftryk

side 6

Warm-Mix asfalt

Asfalt produceret ved lavere temperaturer nedsætter CO₂-udledningen

side 8

Supercykelstier

Asfalt er fundamentet under cykelfremme

side 10

Vej-asfaltøruddannelsen

Asfaltindustrien på Roskilde Dyrskue for at promovere uddannelsen til vej-asfaltør

side 14



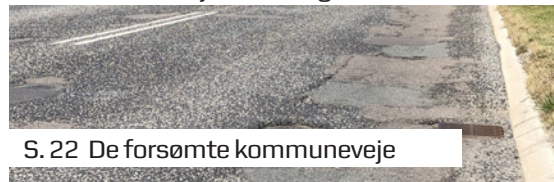
ASFALTINDUSTRIEN



S. 5 Langsomt bureaukrati bremser grøn udvikling



S. 14 Hvilken vej skal man gå i livet?



S. 22 De forsømte kommuneveje

KLIMAINDSATS

- 04 Fokus på energibesparelser og CO₂-reduktion i asfaltbranchen

KLIMAINDSATS

- 05 Langsomt bureaukrati bremser grøn udvikling

KLIMAINDSATS

- 06 Biogas baner vejen for grønnere asfaltproduktion

KLIMAINDSATS

- 08 Er Warm-Mix Asfalt fremtiden?

CYKELSTIER

- 10 Ordentlig asfalt er fundamentet under cykelfremme

ARBEJDSMILJØ

- 12 Asfaltbranchens Danmarks-mester i Arbejdsmiljø

UDDANNELSE

- 14 Hvilken vej skal man gå i livet?

UDDANNELSE

- 16 Asfalt og stærkt sammenhold

MØD BESTYRELSEN

- 18 Bestyrelsesformand Claus Terkildsen:
En menneskealder som en af branchens spydspidser

MØD BESTYRELSEN

- 19 Næstformand Kim Krøis:
En hverdag med menneskekontakt og fokus på den gode kvalitet

NYT MEDLEM

- 20 Mød et nyt associeret medlem: Fra minkmaskiner til asfalt-innovation

NYT FRA BRANCHEN

- 21 Mød nogle af Asfalt-industriens andre associerede medlemmer

TRANSPORTPOLITIK

- 22 De forsømte kommuneveje

NOTER

- 23 Klimafolkemødet – fokus på cykelstier
Ny aftale om kommunernes økonomi
Nyt asfaltindeks

MEDLEMMER AF ASFALTINDUSTRIEN

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

Bitumen Danmark A/S, Hareskovvej 19, 4400 Kalundborg
Telefon: 2019 3254, www.bvh-bitumen.de

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

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

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

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

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

Global Risk Management, Strandvejen 7, 5500 Middelfart
Telefon: 8838 0000, www.global-riskmanagement.com

KVMA/S, Industrivej 24, 8620 Kjellerup
Telefon: 8770 2700, www.kvm.dk

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

Mibau Stema Danmark A/S, Sydhavn 4, 1tv, 6200 Aabenraa
Telefon: 7462 7972, www.mibau-stema.com

MIS Recycling A/S, Løngvej 14, 4180 Sorø
Telefon: 5780 8083, www.mis.dk

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

NCC Industry A/S, Vestermøllevej 11, 8380 Trige
Telefon: 8623 2323, www.ncc.dk

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

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

Peab Asfalt A/S, Nørreskov Bakke 1, 8600 Silkeborg
Telefon: 8722 1500, www.peabasfalt.dk

Saferoad Services A/S, Tigervej 12-14, 4600 Køge
Telefon: 5836 0099, www.saferoad-services.dk

Saferoad Traffic A/S, Hvidkærvej 33, 5250 Odense SV
Telefon: 7030 2030, www.saferoad.dk

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

S&P Reinforcement Nordic ApS, Egeskovvej 33, 8700 Horsens
Telefon: 8873 7500, www.sp-reinforcement.dk

Tech-Solution, Vesterhavsgade 141, 6700 Esbjerg
Telefon: 2138 3945, www.tech-solution.dk

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

Uni-Tek, Ørneborgvej 48, 8960 Randers SØ
Telefon: 8649 2944, www.uni-tek.dk

Visibuilt, Gregersensvej 1, 2630 Taastrup
Telefon: 4282 8212, www.visibuilt.com

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

”Færre regler og godkendelser, men flere udbudskrav og cykelstier, tak!”

Jakob Svane, adm. direktør i Asfaltindustrien



Jakob Svane, adm. direktør
i Asfaltindustrien

ASFALT

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

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

Annoncer

Jan Hesselberg
Tlf.: 2029 5257
E-mail: jkh@nordbau.dk

Redaktionskomite

Jakob Svane (ansv.)
Uno Helk (redaktionschef)
Emil Ipsen

Må gerne citeres med kildeangivelse.

Eksterne skribenter

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

Asfaltindustrien er medlem af

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

Design og medieproduktion

Kailow A/S, CSR-, miljø- og arbejdsmiljøcertificeret.



Forside

Cykelsti i Egedal
Foto: Colas Danmark A/S

Oplag

1.350

Vi vil den grønne omstilling!

Indsatsen for at mindske klimapåvirkningen fylder meget i asfaltbranchen. Og vi flytter os.

I 2024 har vi sænket CO₂-udledningen pr. ton produceret asfalt med 7 procent-point siden 2018. Dermed ligger vi på 48 % reduktion siden 1990. Læs mere om det på s. 4.

Asfaltbranchen er godt på vej til at udfylde vort bidrag til den samlede danske målsætning om CO₂-reduktion. Men vi skal videre.

Bl.a. anvendes der i stigende grad biogas på værkerne – det kan du læse om på s. 6. Og der investeres i opgradering af fabrikker og i overdækning af oplag, så der kan spares energi. Desværre løber virksomhederne ofte ind i bureaukrati og alt for lange godkendelsesprocesser. Her bør der ryddes op i regeljunglen, for ellers risikerer vi at spænde ben for den grønne omstilling. Det kan du læse mere om på s. 5.

Et sted, hvor vi imidlertid ønsker os flere krav, er fra bygherrerne. Hvis ikke vejmyndighederne efterspørger grønne løsninger i deres udbud, så kommer vi ikke i mål. Derfor kommer Asfaltindustrien til at foreslå en ny model for klimakrav i udbud. Vi er endnu ikke dér, hvor vi kan løfte sløret for det nærmere indhold. Men det kommer.

For én ting er helt sikker: Asfaltindustrien vil den grønne omstilling, og vi er en del af løsningen.

Uanset om det er på det tekniske felt, det udbudsretlige, eller ved at skabe de bedst mulige cykelstier.

Cyklen er også en klimaløsning. Derfor glæder det mig, at vi i dette blad både har en artikel fra Supercykelstierne (s. 10), og at vi kan løfte sløret for Asfaltindustriens og Dansk Cyklistforbunds fælles deltagelse på klimafolkemødet til august (s. 23).

Det viser de mange facetter af asfaltbranchens indsats for at mindske klimapåvirkningen.

Vi kan – lidt skarpt - sammenfatte det således:

Færre regler og godkendelser, men flere udbudskrav og cykelstier, tak!

Fokus på energibesparelser og CO₂-reduktion i asfaltbranchen

Asfaltbranchen har siden 1990 reduceret CO₂-udledningen ved produktionen af et ton asfalt med 48 %.

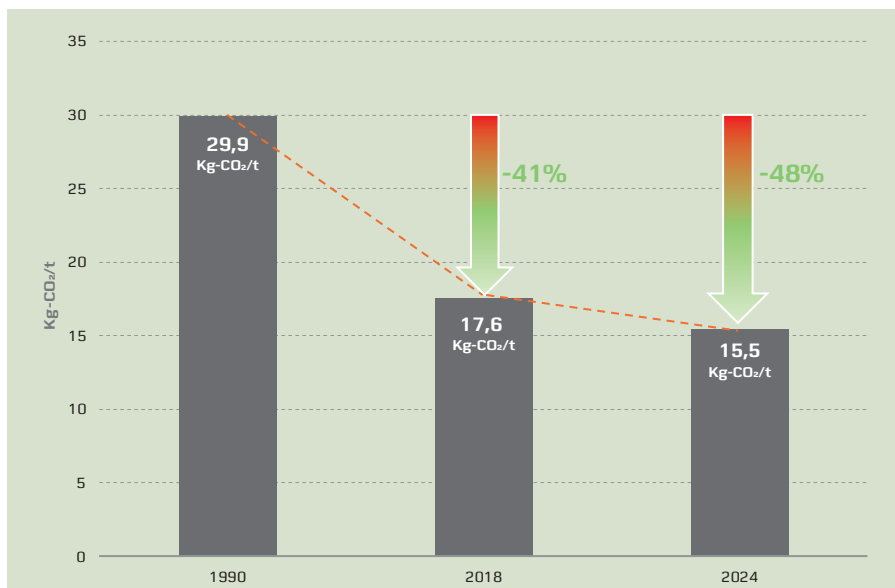
Af Nivi Satgunalingam, miljø- og klimakonsulent i Asfaltindustrien

Asfaltbranchen har i de seneste år gennemgået en betydelig udvikling i retning af en mere bæredygtig produktion. To centrale indikatorer for denne udvikling er energiforbruget per ton produceret asfalt og mængden af CO₂-udledning. De nyeste data viser en klar positiv udvikling på begge fronter.

CO₂-udledning kraftigt reduceret

Den nedenstående graf viser CO₂-udledningen målt i kg CO₂ per produceret ton asfalt fra 1990 frem til 2024 med en mellemstation i 2018. I 1990 lå udledningen på 29,9 kg CO₂/t, men er frem til 2018 faldet med 41 % til 17,6 kg CO₂/t. I 2024 er udledningen yderligere reduceret til 15,5 kg CO₂/t.

De angivne tal for CO₂-udledning pr. ton asfalt er udelukkende baseret på energiforbruget i selve produktionsprocessen og omfatter ikke andre aktiviteter på fabriksområdet.

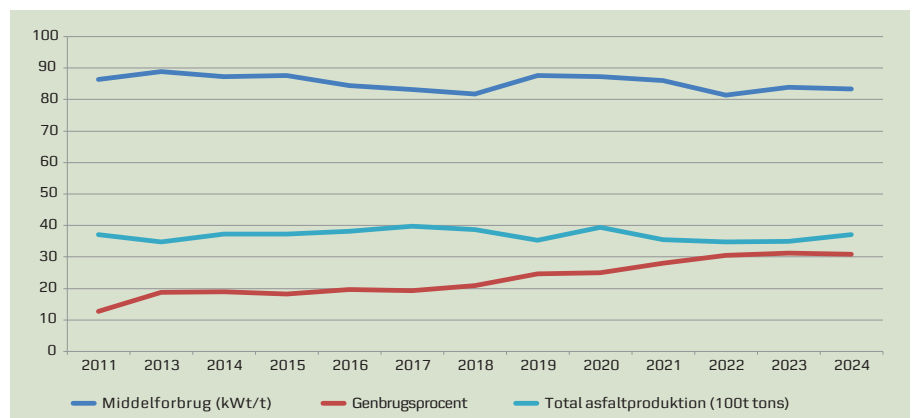


Udviklingen i CO₂-udledningen fra energiforbruget ved produktion af 1 ton asfalt fra 1990 til 2024.

Den markante reduktion har flere årsager. Det kan blandt andet tilskrives teknologiske forbedringer, færre og større asfaltværker, energieffektiviseringer i produktionen og i stigende grad anvendelsen af biogas som energikilde i stedet for fossile brændsler. Særligt overgangen til biogas bidrager på det seneste væsentligt til at reducere den samlede CO₂-belastning i asfaltproduktionen.

Stabilt energiforbrug trods øget genbrug

Den nedenstående graf giver et indblik i udviklingen i energiforbruget ved produktionen af 1 ton asfalt, den gennemsnitlige genbrugsprocent i asfalten og den samlede asfaltproduktion fra 2011 til 2024.



Udviklingen i energiforbruget, genbrugsprocenten og den samlede asfaltproduktion fra 2011 til 2024.

Energiforbruget (Middelforbrug, kWh/t) har været relativt stabilt og ligger generelt omkring 83–88 kWh/t. Der er ikke sket en markant nedgang, hvilket tyder på, at energibesparelser er svære at hente uden teknologiske gennembrud.

Derfor er der stor fokus på at finde nye teknologiske løsninger til at fortsætte den grønne omstilling i asfaltbranchen. Der arbejdes strategisk internt i asfaltvirksomhederne på at udvikle nye løsninger til yderligere at reducere CO₂-udledningen i de kommende år. På brancheniveau er målet at sikre virksomhederne optimale rammevilkår til at understøtte denne udvikling.

Langsomt bureaukrati bremser grøn udvikling

Små forbedringer der gør asfaltværker bedre og mere klimaeffektive bliver bremset af kommunale regler. Resultatet? Gamle metoder fortsætter – på trods af bedre alternativer.

Af Emil Ipsen, kommunikationskonsulent i Asfaltindustrien

Flere asfaltvirksomheder står i en absurd situation: De har teknologien, viljen og planerne klar til at producere mere effektivt og klimavenligt. Alligevel må de fortsætte med gamle metoder. Årsagen er ikke tekniske udfordringer, men langsomme og rigide kommunale godkendelsesprocesser.

"Vi ser eksempler på, at en virksomhed gerne vil installere ny teknologi, der kan reducere energiforbruget eller gøre asfaltværket mere effektivt, men fordi ændringen samtidig gør værket en anelse større, udløser det krav om en helt ny miljøgodkendelse," forklarer Jakob Svane, adm. direktør i Asfaltindustrien.

Grønt initiativ, rødt lys

Et nyt doseringssystem, et ekstra kammer eller en ændring i layoutet kan være nok til at kategorisere projektet som en "væsentlig ændring". Og så skal hele miljøgodkendelsen genbehandles – en proces, der i mange tilfælde tager over et år.

"Det er ikke fordi, værket pludselig bliver en støjende kæmpe. Det handler ofte om få kvadratmeter eller en ny teknisk installation, som i sig selv har en klimaeffekt. Alligevel bliver virksomheden behandlet, som om den bygger et helt nyt anlæg," siger Jakob Svane.

Det betyder, at virksomheder tvinges til at udskyde klimaeffektive løsninger, mens de venter på papirarbejdet. I mellemtiden fortsætter produktionen – på de gamle vilkår.



Jakob Svane, adm. direktør i Asfaltindustrien

Systemet halter efter virkeligheden

Ifølge Jakob Svane er problemet hverken ond vilje eller klimapolitisk modstand. Det handler om, at sagsbehandlingen i kommunerne ikke er gearret til en virkelighed, hvor klimaeffektive løsninger udvikles hurtigt og skal kunne implementeres fleksibelt.

"Kommunerne vil som regel gerne. Men systemet er tungt, og ressourcerne er knappe. Problemet er bare, at den grønne omstilling ikke kan vente på papirbunker," siger han.

Derfor efterlyser Asfaltindustrien en hurtigere og mere fleksibel godkendelsespraksis for grønne forbedringer, der ikke øger den samlede miljøbelastning.

"Hvis ændringen reducerer CO₂ og ikke øger støj, lugt eller forurening, burde det være muligt at få et grønt lys hurtigt. Lige nu spænder systemet ben for de løsninger, vi netop har brug for," understreger Jakob Svane.

Et kapløb med tiden

Der sker en stor udvikling på tværs af asfaltbranchen i disse år. Men uden fleksible rammer risikerer man at tabe klimafordelen på gulvet – og at måtte fortsætte unødigt længe med metoder, der kunne være mere effektive og smarte.



Biogas baner vejen for grønnere asfaltproduktion

Brugen af biogas i asfaltproduktionen er i fremgang – og med god grund. Det klimavenlige alternativ kan markant reducere CO₂-udledningen fra et af branchens mest energikrævende led.

Af Emil Ipsen, kommunikationskonsulent i Asfaltindustrien

Asfalt er afgørende for mobilitet og infrastruktur, men produktionen er energitung og dermed en kilde til CO₂-udledning. Ved anvendelse af fossile brændstoffer på asfaltværket medfører produktionen af hvert ton asfalt typisk en samlet udledning på ca. 25 kg CO₂ – primært fordi store mængder sten og grus skal tørres og opvarmes til omkring 150–170 °C for at kunne blandes med bitumen.

Denne proces kræver store mængder energi, og en stor del af asfaltens samlede klimaaftryk stammer fra det brændsel, der bruges på værket. Traditionelt har

asfaltværker benyttet fossile energikilder som naturgas, olie eller gasolie. Netop derfor kan skiftet til biogas være et af de mest effektive skridt i retning af en mere klimavenlig produktion.

Klimafordele ved biogas

Biogas er en vedvarende energikilde, der produceres ved nedbrydning af organisk affald – eksempelvis husdyrgødning og madaffald – i et iltfrit miljø. Når biogas forbrændes, udledes der CO₂, men fordi den stammer fra biologisk materiale, der allerede har optaget CO₂ fra atmosfæren, betragtes biogas som klimaneutral.

Et skift fra naturgas til certificeret biogas kan reducere CO₂-udledningen fra selve asfaltproduktionen med op til 40 %, uden at det går ud over hverken produktionshastighed eller kvalitet. Samtidig reduceres udledningen af andre drivhusgasser. Når husdyrgødning anvendes til biogasproduktion, opsamles den metan, der ellers ville være sluppet ud ved traditionel lagring – og metan har en drivhuseffekt, der er langt større end CO₂.

Det nuværende fald i CO₂-forbrug i branchen hænger desuden særligt sammen med indførslen af biogas på flere asfaltværker.



Foto: Biogas Danmark



Lemvig biogasanlæg.

Behov for bedre rammer

Selvom potentialet er stort, er biogas ikke uden udfordringer, når man kigger på tværs af hele branchen. Tilgængeligheden er begrænset – ikke alle asfaltværker har adgang til gasnettet, og konkurrencen om biogassen er stigende fra andre sektorer som varmeforsyning og tung transport.

Derudover er biogas ofte dyrere end naturgas, især når virksomheder ønsker dokumenteret grøn oprindelse via certifikater. Dog kan CO₂-afgiften, hvis biogas bliver fritaget, gøre regnestykket mere attraktivt og øge interessen for at skifte til biogas.

Derfor håber Asfaltindustrien, at der snart kommer klarhed om biogassens fremtid gennem en afgiftsfritagelse.

Dette vil nemlig medføre flere investeringer i nye biogasanlæg – og dermed større udbud.

Et skridt i den rigtige retning

Biogas er ikke en mirakelløsning, men et konkret og tilgængeligt værktøj til at nedbringe branchens klimaaftryk her og nu. Skal flere asfaltværker med, kræver det både stabile rammevilkår og politisk opbakning – men også vilje og investeringer fra virksomhederne selv.

Med biogas får asfaltbranchen en realistisk mulighed for at tage et grønt skridt fremad – uden at gå på kompromis med kvaliteten. En grønnere energikilde som biogas er desuden ifølge EPA's "Towards Net Zero"-rapport den største kilde til en sænkelse af det overordnede CO₂-forbrug i branchen.

Hvad er biogas

Biogas er en gas, der består af metan og CO₂, som dannes, når organisk materiale rådner under iltfrie forhold og kan bruges til el, varme og procesenergi.

Biogas består af 60-65 % metan (CH₄) og 35-40 % biogen kuldi-oxid (CO₂).

CO₂, som stammer fra nedbrydning af biomasse, betragtes som CO₂-neutralt, fordi det er en del af den naturlige kulstofcyklus. Dette betyder, at den CO₂, der frigives, allerede er en del af atmosfærens naturlige kredsløb.

I Danmark udgør biogas i dag ca. 40 % af gasforbruget – og andelen er stigende.

REDUCÉR CO₂-belastningen MED 38%



Tænk GRØNT - Kør PANgrip®

Tyndlagsbelægningen **PANgrip®** udleder 38% mindre CO₂ sammenlagt ved produktion og udlægning end et ordinært slidlag (SMA 8). Desuden har PANgrip® op mod 30% længere levetid uden højere omkostninger, og kan udlægges ved kun én arbejdsgang.



Scan QR-koden for at læse mere om PANgrip®

Er Warm-Mix Asfalt fremtiden?

Lavere temperaturer i asfaltproduktionen kan mindske både CO₂-udledning og forbedre arbejdsmiljøet. Alligevel er teknologien endnu ikke slået bredt igennem i Danmark.

Af Emil Ipsen, kommunikationskonsulent i Asfaltindustrien

Lavtemperaturasfalt – eller Warm-Mix Asfalt (WMA) – har i de seneste år fået stigende opmærksomhed i flere europæiske lande. Teknologien, der gør det muligt at fremstille asfalt ved 20–40 °C lavere temperaturer end traditionel varmblandet asfalt, bliver i Europa i stigende grad anset som et vigtigt redskab i arbejdet med den grønne omstilling. Men i Danmark har teknologien endnu ikke vundet det store indpas.

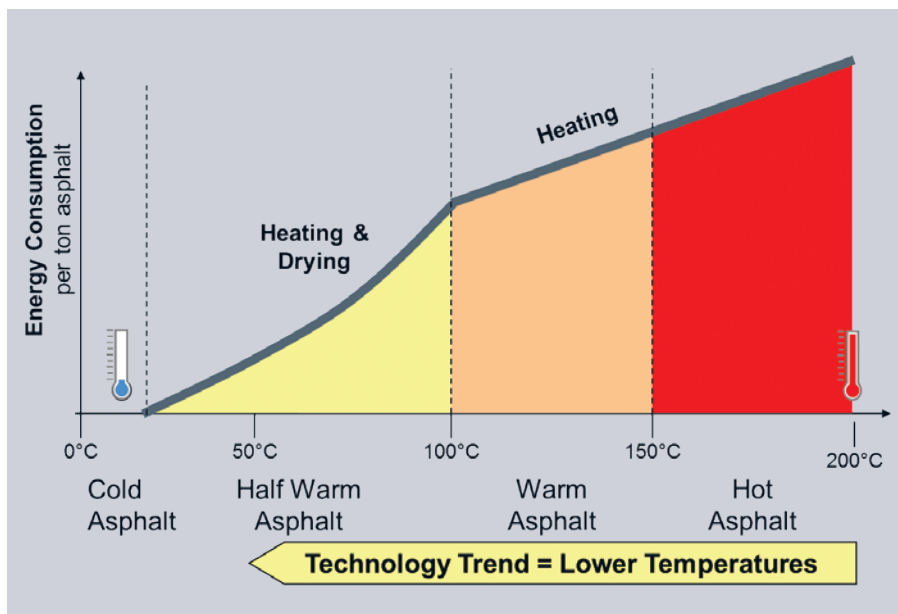
I både Tyskland og Holland arbejdes der målrettet på, at Hot-Mix Asfalt helt skal udfases i løbet af få år. I Holland er ambitionen, at al asfalt i 2026 skal produceres som Warm-Mix.

Mindre CO₂ og færre dampe

Fordelene ved lavtemperaturasfalt er vel-dokumenterede. Det lavere energiforbrug reducerer behovet for brændstof og sænker dermed CO₂-udledningen. Ifølge European Asphalt Pavement Association (EAPA) har praktiske observationer på asfaltanlæg i Europa vist, at energiforbruget ved fremstilling af Warm-Mix Asfalt reduceres med 10-20% i forhold til produktionen af traditionel varmblandet asfalt. De tilhørende CO₂-reduktioner vurderes til procentmæssigt at være i nogenlunde samme størrelsesorden eller højere.

Samtidig kan de lavere temperaturer skabe bedre forhold for asfaltarbejderne. Udsættelsen for bitumendampe og partikler reduceres nemlig, når asfalttemperaturen sænkes.

Teknisk har flere studer ifølge EAPA desuden vist, at Warm-Mix Asfalt har samme holdbarhed og mekaniske egenskaber som traditionel Hot-Mix. I nogle tilfælde



Klassifikation af asfalttyper baseret på temperatur. Kilde: EAPA.

performer Warm-Mix Asfalt endda bedre, særligt når det gælder revnemodstand og komprimering.

Teknologien er desuden fleksibel: Der findes løsninger baseret på både organiske og kemiske additiver samt skumteknologi, som kan integreres i eksisterende asfaltværker uden store investeringer.

Ingen mirakelløsning

Warm-Mix Asfalt løser dog ikke alle branchens klimaudfordringer. Ifølge EAPA's rapport Towards Net Zero, vil en fuld overgang til Warm-Mix Asfalt i hele EU kun reducere asfaltbranchens samlede CO₂-aftryk med 2,2 %. Det gør teknologien til et bidrag – men ikke et fuldt svar – på branchens klimaambitioner.

Derudover gør den lavere temperatur også, at produktet kan være vanskeligere at arbejde med i udlægningsfasen, hvil-

ket risikerer at slide mere på medarbejderne end de mere traditionelle asfalttyper.

Som årsager til den beskedne anvendelse af Warm-Mix Asfalt i Danmark peger asfaltvirksomhederne særligt på, at der fortsat er en yderst begrænset efterspørgsel på produktet fra kunderne. Rent teknisk er silolagringen af Warm-Mix Asfalt også mere kompliceret end for traditionel varmblandet asfalt. Derudover er erfaringen, at Warm-Mix Asfalt kan være sværere at håndtere ved håndudlægning.

Ifølge EAPA skyldes den manglende udbredelse af Warm-Mix Asfalt i de europæiske lande især manglende erfaring og kendskab hos offentlige bygherrer. For at forløse det store potentiale på europæisk plan skal vejmyndighederne derfor i langt højere grad end det er tilfældet i

dag gøres bekendt med Warm-Mix Asfalt teknologi.

Historisk er det positive eksempel Norge. Her gav vejmyndighederne i en indledende fase entreprenørerne en ekstra bonus for at anvende Warm Mix Asfalt. Sidenhen har de også haft succes med at indføre CO₂-vægtede udbud, hvor entreprenørerne bliver belønnet for at vælge mere klimavenlige løsninger. Det har alt sammen givet Warm-Mix Asfalt et markant løft – i dag udgør WMA over halvdelen af den udbudte asfalt i Norge.

Tiden er moden – er vi klar?

Danmark har alle forudsætninger for at komme i gang: Teknologien er velafprøvet, miljøgevinsterne er dokumenterede, og arbejdsmiljøet forbedres. Ifølge EAPA er det nu op til bygherrerne at sende et klart signal og skabe plads til Warm-Mix Asfalt i udbuddene.

For 10–15 år siden gjorde flere danske asfaltvirksomheder et forsøg med teknologien – men uden opbakning i udbuddene løb det hurtigt ud i sandet. Skal det lykkes i større skala denne gang, vil det kræve, at fremtidens udbud ikke bare til- lader, men aktivt fremmer lavtemperatursfalt.



Afmærkning af ledningsarbejde

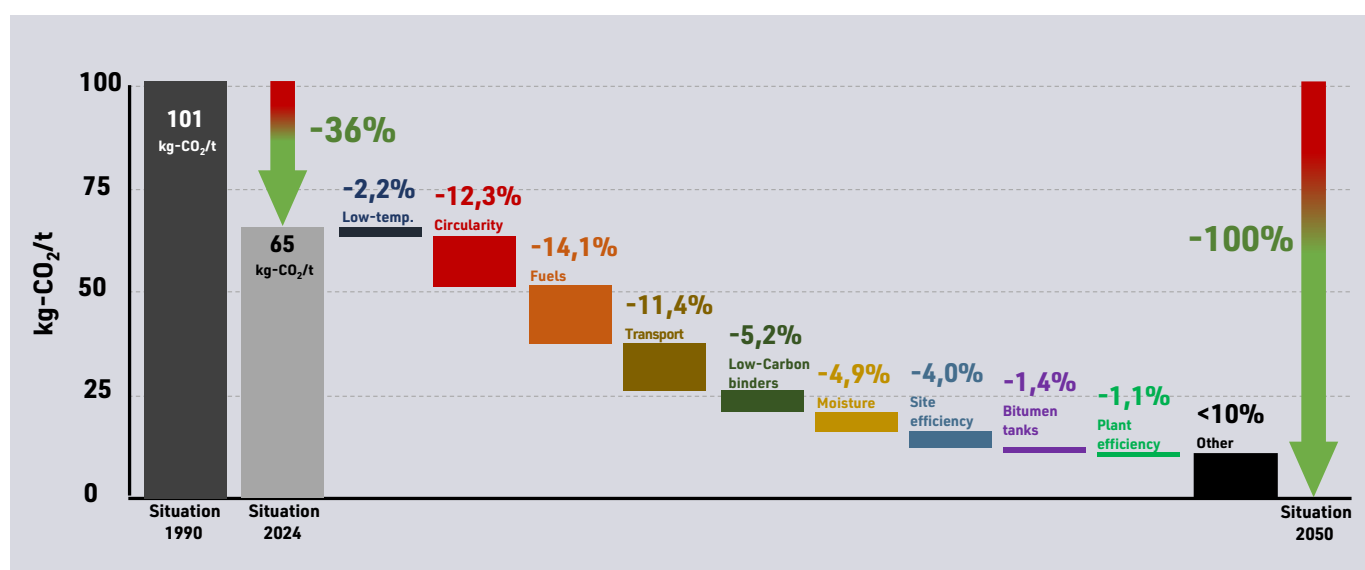
VEJ-EU
VEJSEKTORENS EFTERUDDANNELSE

- med fokus på de specifikke udfordringer, der typisk knytter sig til ledningsarbejde.

Find datoer på vej-eu.dk

Hvad er Warm-Mix Asfalt?

- Produceres ved 20–40 °C lavere temperatur end traditionel varmblandet asfalt
- Kan fremstilles med organiske additiver, kemiske tilsætningsstoffer eller skumteknologi
- Bruges allerede bredt i lande som Norge, Holland og Tyskland
- Giver mulighed for mindre CO₂-udledning og et sundere arbejdsmiljø
- Kan implementeres i eksisterende asfaltværker uden store investeringer



EAPA's plan for at blive CO₂-neutral i 2050. Det fremgår, at Warm-Mix Asfalt (Low-temp.) forventes at bidrage med en CO₂-reduktion på 2,2%.
Kilde: EAPA's rapport "Towards Net Zero", juni 2024.

Ordentlig asfalt er fundamentet under cykelfremme



I kampen for at få flere til at cykle, er der mange knapper at skrue på. Men vi undervurderer værdien af det mest grundlæggende, nemlig god asfalt på cykelstierne – både samfundsøkonomisk og i et cykelfremmeperspektiv.

Af Diana Skyum, kommunikationsansvarlig, Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen

God belægning og ordentlig drift og vedligehold af cykelstierne er det, som cyklisterne på supercykelstierne efterspørger allermost. Og det er ikke så underligt. For som cyklist er man ekstra følsom overfor belægningens kvalitet. Ujævn asfalt giver i bedste fald nedsat køreglæde, men store huller eller dårlig drift kan resultere i (livsfarlige) ulykker eller et fravalg af cyklen som transportmiddel. Omvendt er god belægning godt for samfundsøkonomien, fordi cyklisterne kommer hurtigere og mere sikkert frem. Det giver samtidig cyklister oplevelsen af at være prioriterede trafikanter – og det er sådan vi får flere til at cykle.

God asfalt glæder – og det betaler sig

Bedre asfalt på cykelstierne øger cyklisternes hastighed. Det giver en besparelse i den samlede rejsetid, og i sidste ende betyder det markante økonomiske gevinster for samfundet. Dels fordi det er billigt at lægge asfalt på cykelstier, og dels fordi effekten af den forbedrede belægning er så stor. Det konkluderer undersøgelsen



Farumruten. Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen.



Fysisk sundhed motiverer 86 % af brugerne på supercykelstierne til at cykle, mens mental velvære er en motivation for 46 %.

gelsen "Riding Smooth: A cost-benefit assessment of surface quality on Copenhagen's bicycle network" fra DTU fra 2024.

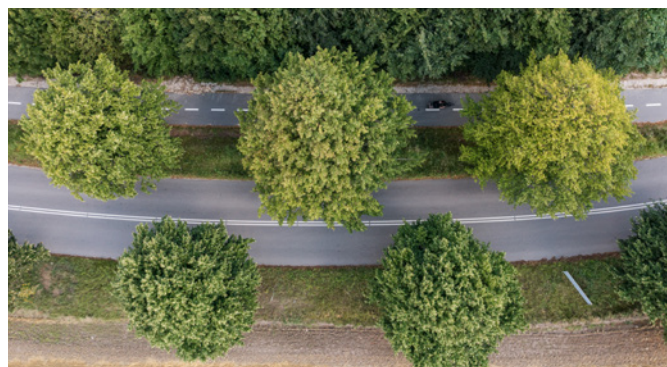
Undersøgelsen vurderer, at samfundet opnår en gevinst på to-fire kroner, for hver krone der investeres i bedre belægning på cykelstierne. På nogle stier og strækninger er gevinsten endda helt op

til 30 kroner – en rekordhøj gevinst sammenlignet med andre infrastrukturinvesteringer. Dertil kommer den samfundsøkonomiske gevinst ved en forbedring af trafiksikkerheden og en reduktion i antallet af ulykker, dels som en direkte følge af færre huller og andre fysiske udfordringer på cykelstien, og dels som følge af færre pludselige udsving og en mere forudsigelig kørsel blandt cyklisterne.

Jyllinge-Stenløseruten. Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen.



89 % af brugerne på supercykelstierne er glattere i hverdagen, når de cykler, mens 71 % er mindre stressede.



Jyllinge-Stenløseruten. Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen.



67 % af brugerne på supercykelstierne har bil til rådighed. Heraf vælger 64 % altid at pendle på cykel, selvom de har bil til rådighed.

Som en ekstra bonus giver den forbedrede komfort også cyklisterne mere køreglæde. Og holdes den gode belægning ved lige med ordentlig drift og vedligehold, har man faktisk opfyldt cyklisternes højeste ønsker til en god cykeloplevelse og måske fundet vejen til flere cyklister.

Den gode cykeloplevelse som cykelfremme

I en tværgående brugerundersøgelse på supercykelstierne i hovedstadsregionen fra 2024 bliver *god belægning* og et *højt driftsniveau* fremhævet som de absolut vigtigste kvaliteter ved en cykelstis infrastruktur. Det er relativt beskedne krav til infrastrukturen, særligt taget i betragtning af at cyklister er den trafikantgruppe, der er mest følsom over for vind og vejr såvel som forholdene på og kvaliteten af infrastrukturen.

Desværre fremhæver respondenterne i undersøgelsen samtidig mange eksempler på, at både belægningen på og driften af supercykelstierne halter gevaldigt. En pointe, der også er tydelig i de årlige cykelstiinspektioner på supercykelstierne, hvor ruterne cykles igennem og alle fejl og mangler registreres. Her er *belægning* det område, hvor der bliver registreret absolut flest driftsmangler. Og samme billede tegner sig desværre også på nationalt niveau. I Den Nationale Cyklistundersøgelse fra 2024 svarer respondenterne nemlig, at det netop er *vedligehold – belægning og vedligehold – fejning, snerydning og saltning*, som de er mest utilfredse med i deres kommune.

Der er altså tydeligvis et stort behov for at opprioritere belægningen på og driften af cykelstierne i Danmark. Og med det store behov følger forventeligt et stort potentiale. For når man forbedrer cykeloplevelsen, giver man også cyklisterne følelsen af at være prioriterede trafikanter på lige fod med andre trafikanter. Og det får ikke bare folk til at blive på cyklerne, det lokker også nye cyklister til. På den måde er den gode asfalt og ordentlig drift og vedligehold af vores cykelstier måske den mest direkte vej til mere cykelfremme.

SPVI

Har I styr på de nye bekendtgørelser?

Stå stærkt på både ansvar og sikkerhed. Vi klæder jer på med den nyeste viden om vejregler og arbejdsmiljø.

spvi.dk



Værleaseruten.
Supercykelstisamarbejdet i hovedstadsregionen.



43 % af brugerne på supercykelstierne har hjemmeboende børn. 65 % af dem, der har hjemmeboende børn, vælger altid at pendle på cykel, selvom de har bil til rådighed.

Om supercykelstierne

- Supercykelsamarbejdet i hovedstadsregionen har eksisteret i 16 år og er et samarbejde mellem 27 kommuner og Region Hovedstaden om at realisere et sammenhængende net af regionale cykelruter for at gøre det nemmere at vælge cyklen som transportmiddel.
- Det nuværende netværk består af 244 km etableret supercykelsti fordelt på 16 ruter. Visionen er over 850 km supercykelsti på flere end 60 ruter i 2045.
- Supercykelstierne er ét af Danmarks mest rentable infrastrukturprojekter. Et fuldt udbygget supercykelstinet har en estimeret intern rente på 23 %. 77 % af de samfundsøkonomiske gevinster tilfalder staten.
- I gennemsnit er cykeltrafikken på de 16 supercykelstier steget med 54 %, fra før ruterne blev etableret til et år efter ruterne åbning.
- Fra de 16 ruters respektive formålinger til cykeltællingerne i 2024 er der målt en gennemsnitlig stigning i cykeltrafikken på 87 %.
- 14 % af de nye cyklister tog før bilen.
- Den gennemsnitlige turlængde på supercykelstierne er 12 km pr. tur.

Asfaltbranchens Danmarksmester i Arbejdsmiljø

Peab Asfalt havde i 2024 branchens laveste ulykkesfrekvens og løb dermed endnu engang med 3F og Asfaltindustriens arbejdsmiljøpokal.

Af Nivi Satgunalingam, konsulent for arbejdsmiljø i Asfaltindustrien

3F og Asfaltindustrien har siden 2010 hvert år kåret en Danmarksmester i arbejdsmiljø – og for fjerde gang på fem år går titlen til Peab Asfalt. I 2024 er det deres stærke resultater i ulykkesstatistikken, der gør udslaget. Peab Asfalt har formået at holde sig solidt under branchens delmål på maksimalt 8 arbejdsulykker pr. 1 million præsterede arbejdstimer og markerer sig dermed som en af branchens mest sikre arbejdspladser.

Arbejdsmiljø som fælles ansvar

Hos Peab Asfalt ved man, at et stærkt arbejdsmiljø ikke opstår af sig selv – det kræver fokus, struktur og daglig indsats. Arbejdsmiljøet bliver set som et fælles ansvar, og derfor bliver alle medarbejdere inddraget aktivt i både risikovurderinger og beslutninger, der påvirker deres arbejdsdag.

Inddragelsen begynder allerede fra første dag. Nye medarbejdere får ikke bare oplæring i det praktiske arbejde, men bliver også introduceret til virksomhedens tilgang til sikkerhed og risikoobservationer. Kulturen bygger på åbenhed, og både nye og erfarne kolleger opfordres til at dele observationer – uanset om det drejer sig om små uregelmæssigheder eller potentielt farlige situationer.

Pokaloverrækkelse

Pokalen blev i år overrakt i forbindelse med et møde hos Peab Asfalt i Silkeborg, hvor vi samtidig besøgte et af deres asfaltværker. Nivi Satgunalingam havde fornøjelsen af at overrække pokalen til arbejdsmiljøansvarlig Changiz Farrahi på vegne af 3F og Asfaltindustrien. En god



Changiz Farrahi (t.h.) fik som repræsentant for Peab Asfalt overrakt vandrepokalen af Nivi Satgunalingam (t.v.), Asfaltindustrien.

og uformel anledning, hvor både det flotte resultat blev fejret og sekretariatet i Asfaltindustrien fik indsigt i, hvordan Peab Asfalt arbejder systematisk og engageret med arbejdsmiljø i praksis.

Stort tillykke til Peab Asfalt med titlen som Danmarksmester i arbejdsmiljø 2024 – en anerkendelse, der er både velfortjent og inspirerende for hele branchen.



Vandrepokalen

Danmarksmestre i arbejdsmiljø
2010-2024:

2024: Peab Asfalt

2023: Peab Asfalt

2022: Colas

2021: Peab Asfalt

2020: Peab Asfalt

2019: Colas

2018: Arkil

2017: Munck Asfalt

2016: Munck Asfalt

2015: Arkil

2014: Peab Asfalt

2013: Colas

2012: Colas

2011: Pankas

2010: Colas

Branchens ulykkesfrekvens

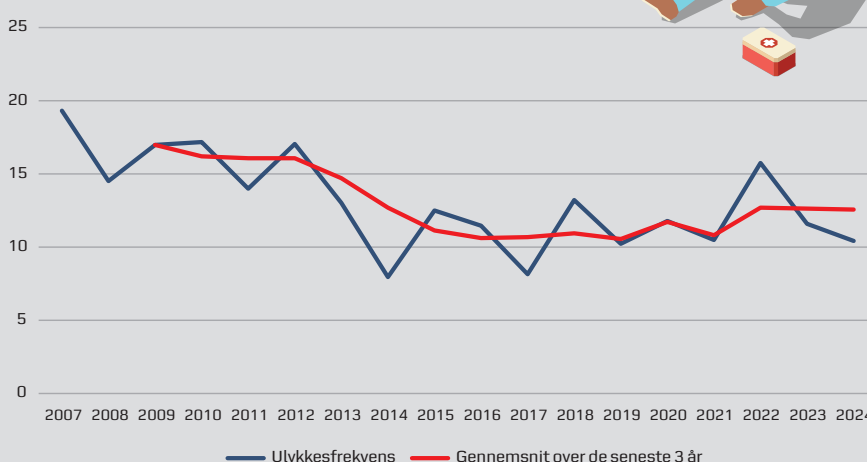
Ulykkesfrekvensen i branchen har overordnet været faldende i perioden fra 2007 til 2024, hvilket vidner om en positiv udvikling i arbejdsmiljøet. Den blå kurve, som viser de årlige tal, svinger dog en del fra år til år – med særligt høje niveauer i blandt andet 2012 og 2022.

Den røde linje, som illustrerer treårige gennemsnit, giver et mere stabilt og langsigtet billede af udviklingen. Fra 2007 til omkring 2020 ses en tydelig og kontinuerlig nedgang, hvilket afspejler, at indsatsen for at nedbringe antallet af ulykker i denne periode har haft en mærkbar effekt.

I 2024 lå ulykkesfrekvensen på 10,4 ulykker pr. 1 million arbejdstimer, hvilket er en forbedring sammenlignet med 2023, hvor ulykkesfrekvensen var 11,6. Selvom

Ulykkesfrekvens for asfaltbranchen 2007-2024

Antal ulykker pr. 1 mio. præsterede arbejdstimer



Asfaltbranchens ulykkesfrekvens har generelt været faldende fra 2007 til i dag.

udviklingen går i den rigtige retning, viser tallene, at der stadig er et stykke vej at gå for at nå branchens ambitiøse mål

om maksimalt 8 i 2030. Noget der dog arbejdes hårdt for at nå ude i medlemsvirksomhederne.

- Kundetilpassede asfaltfabrikker, som dækker kapaciteter fra 80 til 320 t/h.
- Unikt produktudvalg og innovative tekniske løsninger, baseret på erfaringer over mange år.
- Styresystem med fuld sporbarhed og alle nødvendige rapporter.
- 24/7/365 online service sikrer en fabrik, som producerer optimalt.
- Højt kvalificerede ingeniører og montører sikrer, at service udføres bedst muligt - til lavest mulige pris.

**Reliable.
Flexible.
Available.**

KVM Asfaltfabrikker



KVM A/S | Industrivej 22-24 | DK-8620 Kjellerup
Tel. +45 87 702 700 | kvm@kvm.dk | kvm.com

Hvilken vej skal man gå i livet?

På Roskilde Dyrskue anbefalede Asfaltindustrien sammen med vores medlemmer i den grad at gå asfaltør-vejen.

Af Kamma Lund Jensen, chefkonsulent i Asfaltindustrien

Vi vil gerne tiltrække flere unge til branchen – og en faglært uddannelse som vej-asfaltør er én af vejene. Derfor var Asfaltindustrien i dagene 30. maj til 1. juni på Roskilde Dyrskue for at markedsføre Vej-asfaltøruddannelsen. Det gjorde vi sammen med vores medlemmer, 3F og Mercantec Ulfborg Kjærgaard. Desuden fik vi stor hjælp fra maskinleverandørerne Wirtgen, Løwener, Tech-Solution og JCB. I år var der i alt 126.790 besøgende gæster forbi dyrskuet.



Gå håndværkervejen

Det er tredje år i træk, at Asfaltindustrien er aktive på dyrskuet sammen med de øvrige brancheuddannelser inden for bygge- og anlægsbranchen. "Fremtidens Håndværkere" har sit eget areal på plad-



Fredagens team fra venstre: Martin Løndal (Mercantec), Mathias Torp (Colas), Michael Jacobsen (Colas), Frederikke Toft (Peab).

sen, og det summer af faglig stolthed, når alle de forskellige håndværk bliver vist frem.

Hvert år glæder vi os til at møde nysgerrige unge og voksne, som måske vil være med til at præge fremtidens veje. Når firmaerne bidrager og fortæller om Vej-

asfaltørens arbejde og uddannelse, styrker vi budskabet om, at asfaltarbejdet er et vigtigt håndværk med stor betydning for infrastrukturen i Danmark.

Fantastiske lærlinge

Mange af vores nuværende lærlinge på Vej-asfaltøruddannelsen deltog på standen, og de tog konstant imod gæster (ned til 15 år), som kom forbi til en sjov udfordring. Her skulle man åbne en sodavand med joystickene i en elektrisk minigraver. Var man hurtigst på dagen, udløste det en præmie, som var sponsoreret af asfaltvirksomhederne. For nogle gik det nemmere end andre. Den allerhurtigste tid var på 0,6 sekunder.

Minigraveren var et godt trækplaster. Imens der blev åbnet sodavand, blev der grinet og delt masser af viden om asfalt og branchen. Der blev stillet mange gode spørgsmål om løn, arbejdsforhold, graden af nedslidning og selvfølgelig, hvad branchen tilbyder af uddannelse og efteruddannelse.



Lørdagens team fra venstre: Anja Lindhardt (Pankas), Anders Helmer Jørgensen (3F), Emil Jensen (Pankas), Nicolaj Kragh (Pankas), Jakob Thomsen (Arkil).



≡ Søndagens team fra venstre: Kim Hansen (NCC), Hanne Holsøe (NCC), Nicklas Rindom (Roskilde Kommune), Mathias Andersen (Arkil), Lukas Rydahl (Arkil), Anders Helmer Jørgensen (3F).

Brancheuddannelser

Brancheuddannelser kvalificerer til specialiserede områder inden for bygge- og anlægsbranchen. AMU-brancheuddannelser dækker uddannelsesforløb, som anerkendes af branchen, hvor branchen udsteder uddannelsesbevis, når uddannelsen er gennemført.

Vej-asfaltøruddannelsen er et resultat af et samarbejde mellem Asfaltindustrien og 3F og er baseret på en uddannelsesaftale mellem en virksomhed og en medarbejder.



Læs mere på
håndværkervejen.dk

Direkte rekruttering

Asfaltbranchen er en ud af mange brancher, der mangler arbejdskraft. På dyrskuet kan virksomhederne komme i direkte kontakt med måske kommende

kolleger og potentielle lærlinge. Det kan alle medlemmer i Asfaltindustrien drage fordel af ved at være til stede i løbet af de tre dage. Gennem en udadvent og ihærdig indsats fra både rekrutterings-

medarbejdere og fx formand eller afdelingsleder kan man godt lykkes med at skaffe ny arbejdskraft. Og man skal ikke lykkes mange gange, før det har været dagens indsats værd.



≡ Det kostede en del sodavand at lokke folk ind på standen. 300 stk. blev det til – og et ukendt antal oplukkere.



≡ Der var masser af nysgerrige unge gæster på standen.



≡ Nicklas giver instruktioner og sætter tiden i gang. Alle gæster fik en stor fornøjelse ud af minigraveren, takket være vores fantastiske lærlinge.



≡ Julie åbnede en sodavand på under et halvt minut og vandt en præmie. Hun vil garanteret være god til at køre tromlen.

Asfalt og stærkt sammenhold

Simon Gislund fyldte 55 år i april. Samme måned afleverede han sin eksamensopgave. Om alt går vel til mundtlig og praktisk prøve, får han til august papir på at være faglært vej-asfaltør. I en branche han kender godt og værdsætter for holdånden.

Tekst og fotos: Henrik Kastoft, freelancejournalist

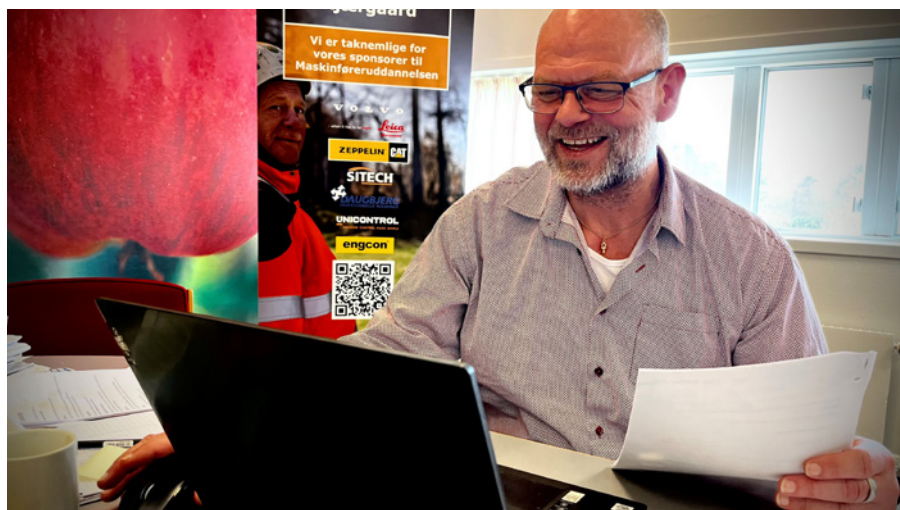
I starten af året stod udlæggeren med dampende asfalt i kassen. I et inferno af larm blev gammel asfalt fræset af. Lidt på afstand holdt tromlen klar til at gøre arbejdet færdigt efter "strygejernet," der præcist glattede asfalten, så den flugtede med kloak- og brønddæksler.

Velkendte logoer vidnede om en maskinpark udlånt af virksomheder i asfaltindustrien.

Nu er der tomt på pladsen. Maskinerne er hentet hjem af virksomhederne. For der er forår i luften og travlhed ude på landevejene. Asfaltsæsonen er i gang. De 17 asfaltelever fra hele landet har i april afleveret den teoretiske del af deres afsluttende prøve, og går nu og venter på at komme op til den praktiske del i august.

Gammel rotte i branchen

Sammen med sin eksamensmakker Henrik har Simon Gislund trukket opgaven at



Jargonen, menneskene og sammenholdet er for Simon Gislund det store trækplaster ved asfaltbranchen.

asfaltere Stationsvej og parkeringsplads i landsbyen Tim 15 kilometer sydpå.

"Opgaven afleverer vi fredag 11. april – og forsvarer til eksamen i uge 33 samtidig med den praktiske prøve ude på pladsen her på skolen".

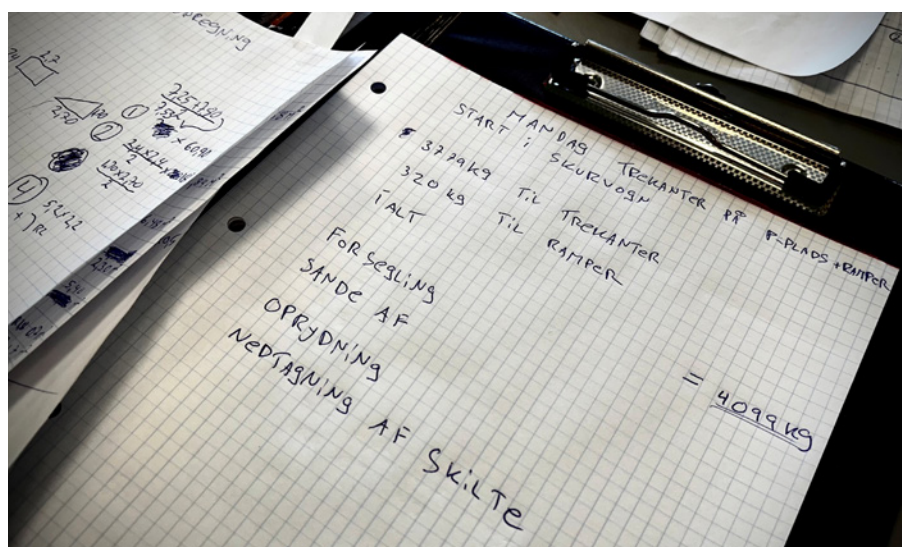
Simon er ingen vårhare i branchen. Han har 5.000 timers erfaring og går på skolen som såkaldt merit-elev. På vej til at blive faglært. De seneste seks år har han arbejdet som ufaglært hos Colas i Nordjylland, hvor han til daglig bor sammen med sin hustru i Hjallerup.

Oprindeligt er han udlært maskintekniker.

"Jeg blev kørt over af stress i den smedevirksomhed, jeg arbejdede i. Da jeg kom ovenpå igen, snuste jeg til asfaltbranchen, men blev sidenhen buschauffør, hvor jeg i fem år kørte med ældre og handicappede".

Lægger asfalt på papir

I forbindelse med afsluttende prøve er opgaven at lægge asfalt på papir. Simon arbejder til eksamen sammen med Henrik, som har været i branchen i 20 år som ufaglært. De deler mødelokale med et makkerpar, som har trukket samme opgave. De udveksler ideer og erfaringer fra



Eksamensopgaven er tre dages asfaltarbejde på Stationsvej i Tim i Vestjylland. Lommeregneren er en nær kollega og god ven i disse dage.

virkeligheden. Støtter hinanden i en opgave, som er ret omfattende og godt kan blive på 30 tætskrevne A4-sider med opmålinger, begrundelser for valg af maskiner, beregninger over asfalmængder, tidsforbrug og mandetimer, planlægning, beskrivelser af særlige forhold og afspærringer, den turnus lastbiler skal komme fra asfaltværket med og meget, meget mere.

"Asfaltarbejde er håndværk. Vores beregninger er bedste mands bedste bud – i den ideelle verden, hvor alle fem mand på holdet er lige friske. Vi beskriver i detaljer, hvornår vi skal bruge asfalt på dag 1, 2 og 3. Det er meget virkelighedsnært, og svarer ret beset til det opdrag, formanden får af entreprisederen. Men virkeligheden er jo også, at en på holdet kan være sløj eller syg. Lastbilen kan punktere på vej hertil fra værket. Tromlen kan nægte at starte. Mange ting kan gå galt".

Grus i maskineriet er kostbart. Når den flydende asfalt har forladt værket, er det i bund og grund muligt at arbejde med den i seks timer. Derefter hærder den af.

Stærke hold også på skolen

"Det skønne ved asfaltarbejde er holdet. At vi har hinandens ryg. Være en lille gruppe mennesker, som tilsammen udgør en stærk kæde, der får tingene gjort godt".

"Det gælder også her på skolen, som er et godt sted. For min skyld måtte den gerne ligge i Viborg, så vi havde biograf og den slags, men vi klarer os. Dyrker sport, tager et slag billard, spiller banko, laver bål ved shelter og ser fjernsyn. På



Med 5.000 timer og flere års erfaring fra Colas i rygsækken er Simon Gislund en af de gamle rotter i faget.

mit hold er vi tre på min alder og en gruppe af folk i 40'erne. Halvdelen er vel 25 år og derunder. I skoletiden arbejder vi på kryds og tværs – i fritiden søger vi nok dem, vi bedst kan spejle os i livserfaringsmæssigt".

På lidt længere sigt kunne Simon Gislund godt drømme om at blive formand på sit sjak i Nordjylland.

"Asfalt er dejligt konkret, men også teori, beregninger og udmålinger. I folkeskolen kan matematikstykker være svære at løse. Her på skolen er teori og praksis vævet sammen. Det vi regner på om formiddagen, gør vi på pladsen om eftermiddagen".

Branche med fantastiske mennesker

Asfaltbranchen er relativt lille. De fleste kender alle. I travle perioder føler Simon Gislund sig nærmest gift med Colas. Om

alt går vel, er han til sommer faglært vej-asfaltør.

Christine Thorhauge har årtiers erfaring fra Mercantec – det seneste halvandet år som leder af Mercantec Ulfborg- Kjærgaard.

"Vi har arbejdet med vej-asfaltøruddannelsen i over 20 år. Det er en fornøjelse – branchen er meget lydhør. Dialogen mellem virksomheder, asfaltindustriens brancheorganisation og skolen er tæt. Vi forbedrer os konstant – skaber gode uddannelsesforhold for unge og mere erfarne lærlinge," siger hun og runder af med disse ord:

"Branchen er fyldt med fantastiske mennesker. Som centerleder nyder jeg at gå rundt blandt eleverne og blive klogere på deres oplevelser, få deres syn på uddannelse og – ikke mindst – lære deres livshistorier at kende: Hvad der har ført dem til det sted i livet, de er i dag. Alle elever på skolen har truffet et aktivt valg: At forandre deres livssituation ved at tage en uddannelse. Forandringer er ikke en gave, vi får – det er en beslutning, vi tager".

Og skulle nogen være i tvivl, sidder Simon Gislund i mødelokalet på etagen ovenover. Som det lyslevende bevis på, at den slags beslutninger kan træffes når som helst i arbejdslivet.

Skole med praktik og løn

Vej-asfaltøruddannelsen hos Mercantec Ulfborg Kjærgaard ligger i Vestjylland og dækker hele Danmark. Samlet varer uddannelsen to år – med lærlingeplads i virksomhed og 24 AMU-kurser på skolen. Ingen karakterkrav.



Læs mere om vej-asfaltøruddannelsen her:

<https://kursus.mercantec.dk/-vejasfaltøruddannelsen>

Bestyrelsesformand Claus Terkildsen: En menneskealder som en af branchens spydspidser

Af Emil Ipsen, kommunikationskonsulent i Asfaltindustrien

Da Claus Terkildsen for knap 30 år siden blev spurgt af Icopal, om han ville overtage ledelsen af asfaltforretningen med hovedkontor i Jylland, havde han hverken stor erfaring med asfalt eller planer om at flytte fra Sjælland. Men muligheden for at få ansvar og sætte sit præg på en virksomhed trak.

"Jeg havde arbejdet for koncernledelsen i Icopal og blev spurgt, om jeg ville til Jylland og være direktør. Det var et stort skridt – både fagligt og personligt – men det var en spændende opgave," fortæller han.

Siden har Claus stået i spidsen gennem store forandringer. Virksomheden har skiftet ejere tre gange – fra Icopal til Lemminkäinen, derefter fusion med YIT og senest overtagelse af PEAB – og hver gang har det betydet nye systemer, processer og ledelsesformer.

"Det har været en omstilling hver gang, men vi har hele vejen igennem bevaret en stærk kultur og høj grad af selvstændighed. Først med PEAB er vi blevet rigtigt integreret, og det giver nye muligheder," udtaler Claus.

Bæredygtighed fylder mere og mere

Claus fremhæver særligt bæredygtighed som en af branchens største og mest spændende udviklinger. Især genbrug af asfalt og brugen af biogas har gjort en mærkbar forskel.

"Da vi startede med genbrug i 2009, var det primært af økonomiske grunde. Nu handler det i lige så høj grad om klimaet, og vi har investeret meget for at øge an-



 Claus Terkildsen.

delen. I starten blev vi advaret mod at sigte efter 10 %, men i dag ligger hele branchen på over 30 % genbrug," pointerer Claus og tilføjer:

"Ved samtidig at bruge certificeret biogas har vi i PEAB faktisk udviklet en Eco-asfalt, der reducerer CO₂-udledningen med mere end 40 %."

Når man spørger Claus til fremtidsudsigterne for den grønne udvikling i branchen, er det tydeligt, at han både er engageret og optimistisk:

"Jeg tror, vi kommer til at se langt mere elektrificeret materiel, brug af bioråvarer og nye udlægningsmetoder. Det bliver ikke nemt, men det bliver nødvendigt – og spændende. Jeg kan næsten ærgre mig over, at jeg ikke har 20 år mere i bran-

Blå bog:

Claus Terkildsen
Formand for Asfaltindustrien
Administrerende direktør i
PEAB Asfalt
Ca. 30 år i asfaltbranchen

chen, for der kommer til at ske rigtig meget," fortæller han.

Stolthed og fremtidstro

For Claus Terkildsen er asfaltbranchen langt fra kedelig. Og selvom den somme tider har ry for at være konservativ, deler han ikke den opfattelse – tværtimod.

"I dag er asfalt en moderne branche med fokus på kvalitet, samarbejde og bæredygtighed. Det er jeg stolt af at være en del af," afslutter Claus med et smil.

Næstformand Kim Krøis: En hverdag med menneskekontakt og fokus på den gode kvalitet

Af Emil Ipsen, kommunikationskonsulent i Asfaltindustrien

Kim Krøis kom lidt tilfældigt ind i asfaltbranchen, men har i dag fundet sin plads i et fag, hvor menneskelig kontakt, faglighed og ansvar går hånd i hånd.

"Det var ikke planlagt. Jeg startede i en virksomhed, der lavede emulsionsanlæg, for derefter at skifte til asfaltbranchen. Men først da jeg kom ind i asfaltbranchen, mærkede jeg, at det var her, jeg hørte til. Det er en branche med en direkte og ærlig omgangstone – og det passer mig rigtig godt," fortæller han.

Noget af det, der motiverer ham mest i arbejdet, er det tætte samspil med leverandører, kunder og medarbejdere – og det ansvar, han har fået lov til at tage på sig.

"Det giver energi at være tæt på beslutningerne og kunne præge udviklingen," udtaler han.

Grøn omstilling og god kvalitet hænger sammen

Kim Krøis er optaget af den grønne omstilling – ikke mindst hvordan den kan forenes med høj kvalitet. For ham er det ingen modsætning.

"Når vi sikrer, at vejene holder længere, sparer vi både på ressourcer og CO₂. Derfor er kvalitet i udførelsen en vigtig del af bæredygtigheden" siger han.

Han peger på en række områder, hvor der allerede er sket fremskridt – blandt andet lavtemperaturasfalt, øget genbrug og tyndere slidlag med samme holdbarhed. Men udviklingen kan og skal gå endnu hurtigere, mener han.



 Kim Krøis.

"Vi er faktisk en af de brancher, der genbruger mest. Men vi kan stadig blive bedre – både teknologisk og i forhold til samarbejde. Det kræver, at bygherrer, leverandører og myndigheder vil det samme, og at vi tør teste og lære af udlandet," pointerer Kim.

Samarbejde som drivkraft

Det er tydeligt gennem hele samtalen, at samarbejdet – både i hverdagen og i den grønne omstilling – er en stor motivationsfaktor for Kim Krøis. Han tror på de fælles løsninger og værdien af at løfte i flok.

Derfor kommer det heller ikke som en overraskelse, hvad han fremhæver som en af virksomhedens største udfordringer:

Blå bog:

Kim Krøis
Næstformand i Asfaltindustriens
brancheforening
Direktør i Pankas
Ca. 25 år i asfaltbranchen

– Asfalt er et holdspil. Vi skal være dygtige til at tiltrække og fastholde mennesker, der passer ind i kulturen – og som vil hinanden. Det er noget af det vigtigste, vi arbejder med, afslutter direktøren.

Det er en velkendt udfordring at rekruttere medarbejdere til asfaltbranchen i disse år. Men trods presset tillader Kim Krøis og Pankas sig at være kræsne. For et forkert match kan i sidste ende gå ud over sammenholdet – og det er netop det, der får hverdagen og udviklingen til at hænge sammen.

Mød et nyt associeret medlem

Fra minkmaskiner til asfaltinnovation

Tech-Solution – en del af Granly Diesel og Granly Gruppen
– viser vejen med ny mikroudlægger og store ambitioner.



Af Emil Ipsen, kommunikationskonsulent i Asfaltindustrien

Da minkbranchen lukkede ned i 2020, stod en række virksomheder og medarbejdere uden arbejde eller retning. En af dem var Kim Hjelm – en tidligere producent af fodermaskiner – som måtte finde en ny vej frem. Det blev begyndelsen på det, der i dag er Tech-Solution: en virksomhed, der har fundet sin plads i asfaltbranchen med en nyudviklet mikroudlægger.

Den første idé opstod ifølge salgsschef i Tech-Solution – Tom Paarup Madsen, da Kim Hjelm kontaktede NCC og identificerede et hul i markedet: Der manglede moderne udstyr til de små, præcise asfaltopgaver. Det behov besluttede han sig for at dække – og da Granly Diesel opkøbte Tech-Solution, blev idéen til virkelighed. I dag er Tech-Solution sammen med Granly Diesel nu også et associeret medlem af Asfaltindustrien.

– Vi oplever stor interesse for maskinen, og sammen med kunderne har vi løbende udviklet ekstra optioner til mikroudlæggeren. Vi har eksempelvis netop lanceret firehjulstræk til maskinen som en option der kan tilkøbes, baseret på ønsker fra kunderne, fortæller Tom Paarup Madsen.

Mikroudlæggeren gør en forskel for asfaltarbejderne

Mikroudlæggeren forbedrer arbejdsmiljøet ved at reducere det manuelle arbejde markant. Den kan anvendes til blandt andet vejreparationer, cykelstier og indkørsler – opgaver, der tidligere krævede tungt fysisk arbejde. Resultatet er højere effektivitet og bedre arbejdsvilkår.



Tom Paarup Madsen,
salgsschef i Tech-Solution.

Ifølge Tom Paarup Madsen gør virksomheden derfor allerede en mærkbar forskel:

"Vores maskine forbedrer arbejdsmiljøet og gør det nemmere at tiltrække nye medarbejdere til branchen. Vi ved, at godt og moderne udstyr gør en forskel – både for effektiviteten og for rekrutteringen," pointerer Tom.

Tech-Solution er godt i gang på det danske marked og forbereder nu eksport til

Skandinavien og Tyskland. Samtidig øger virksomheden sin produktionskapacitet med en ny afdeling i Østved ved Lejre, som åbnede 1. juni.

– Vi vil gerne tættere på kunderne øst for Storebælt – og på det svenske marked. Så med to afdelinger, i Esbjerg og Østved, står vi stærkt i den videre vækst, udtaler salgsschefen.

Asfaltindustrien får Tech-Solution tættere på kunderne

Tech-Solution blev desuden i 2025 associeret medlem af Asfaltindustrien – et ikke helt ligegyldigt samarbejde for virksomheden:

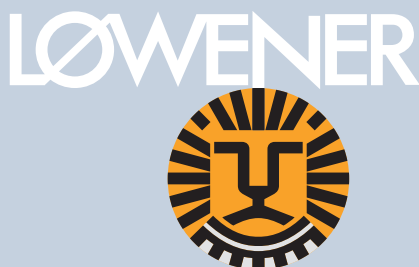
"Medlemskabet har givet os værdifuld indsigt i branchen og gjort det nemmere at forstå behovene i forhold til hvor branchen er på vej hen. Vi får feedback og kan udvikle i tæt dialog med dem, der skal bruge maskinen i praksis," afslutter Tom.

Med moderne teknologi, et stærkt netværk og rødder i maskinudvikling fra minkindustrien viser Tech-Solution, at gode løsninger ofte udspringer af forandringens nødvendighed.



Tech-Solutions
nyudviklede
mikroasfaltudlægger
(Marvel TS100 Micro
Asfaltudlægger).

Mød nogle af Asfaltindustriens andre associerede medlemmer



Løwener A/S

Løwener er en dansk virksomhed med rødder tilbage til 1889 og en stærk tradition for at levere kvalitetsudstyr og løsninger til industrien. Med et bredt sortiment af produkter og teknologier – herunder blandt andet maskiner inden for asfaltudlægning og vejvedligeholdelse – har Løwener positioneret sig som en pålidelig samarbejdspartner for flere virksomheder i asfaltbranchen.

Læs mere på: loewener.dk



SR-Gruppen A/S

-den sikre løsning.

SR-gruppen A/S

SR-Gruppen A/S er en danskejet virksomhed med base i Vejen, der arbejder med nicheopgaver inden for vejbygning og -vedligehold. Virksomheden dækker hele Danmark og Sydsvrige og har siden 2010 leveret løsninger, der skaber stærke og holdbare veje. Virksomheden har udviklet sig til en af Skandinaviens førende aktører inden for blandt andet sinusrumleriller, kalk- og cementstabilisering, BSM og remix af asfaltbelægninger.

Læs mere på: sr-gruppen.dk



Saferoad Services A/S

Saferoad Services er Danmarks førende virksomhed inden for kørebaneafmærkning. Med mange års erfaring og stor faglig ekspertise leverer virksomheden kørebaneafmærkning i alt fra parkeringspladser til komplekse bymiljøer og motorveje. Saferoad Services arbejder for at skabe trygge trafikmiljøer, og selvforklarende veje der øger sikkerheden for alle trafikanter.

Læs mere på: saferoad-services.dk



Emineral a/s

Emineral A/S

Emineral A/S er en dansk virksomhed, der specialiserer sig i salg og distribution af biprodukter fra kraftvarmeværker. Med en historie, der går tilbage til 1978, har Emineral etableret sig som en central aktør for både beton- og asfaltindustrien. Til asfaltbranchen leverer Emineral AsfaltFiller der er flyveaske, som opstår som et biprodukt fra biomasse- og kulfyrede kraftvarmeværker.

Læs mere på: emineral.dk



De forsømte kommuneveje



Kommunerne bør snarest tage fat på at komme det store efterslæb på vedligeholdelsen af vejene til livs. Borgerne fortjener at kunne transportere sig rundt på ordentlige og sikre veje.

Af Helle Rasmussen, sekretariatschef i Dansk Vejforening

Den seneste analyse fra Dansk Vejforening over de kommunale vejbudgetter viser, at kommunernes samlede udgifter til veje i 2025 er budgetteret til 9,2 mia. kr. Det er 150 mio. kr. mindre end i 2024. Mange af kommunevejene er i forvejen i utrolig dårlig stand, og derfor kan det kun undre, at man ikke prioriterer vejene højere, når der laves budgetter.

Den seneste SAMKOM-rapport fra 2018 vurderede efterslæbet på de kommunale veje til 5,6 mia. kr. i nutidspriser. På baggrund af kommunernes investeringer siden 2018 vurderer vi i Dansk Vejforening, at efterslæbet i dag må være steget til i hvert fald 10 mia. kr., og med det nuværende budget for 2025 har vi desværre ikke store forhåbninger om, at efterslæbet reduceres i år.

En syv år gammel SAMKOM-rapport vurderer vi i Dansk Vejforening desuden

også at være for gammel. Vi har brug for en frisk samlet vurdering af tilstanden på de kommunale veje, så kommunerne kan arbejde målrettet med at få indhentet vedligeholdelseefterslæbet.

Trafiksikkerhed

Det koster i gennemsnit 2-3 gange så meget at genoprette en vej, der er blevet udtjent, som det gør at renovere den i tide. Vejrenovering er derfor en ansvarlig forvaltning af skatteydernes penge.

Men det handler ikke kun om kommunekassens økonomi. Vedligeholdte veje er en forudsætning for sikre cykelstier og for tove, så fodgængere og cyklister ikke risikerer farlige faldulykker. Så når kommunerne prioriterer vejvedligehold i budgetterne, prioriterer de også en mere trafiksikker hverdag for deres medborgere.

Kommunernes økonomi 2026

Den 27. maj 2025 har Finansministeriet og KL offentliggjort den nye aftale om kommunernes økonomi for 2026, som viser en stigning i faste 2026-priser på 1,6 mia. kr. til i alt 22,3 mia. kr. Det kan lyde af meget, men heraf ved vi, at der er aftalt et ekstraordinært løft til investeringer i udvidelse af den kommunale bostilbudskapacitet på socialområdet, og derudover nybyggeri og renoveringer af de eksisterende bygninger. Derfor har vi formentlig udsigt til en beskeden vækst i kommunernes udgifter til anlæg af veje.

Vi har kommunalvalg til efteråret, og i Dansk Vejforening opfordrer vi derfor kommunalpolitikere til at benytte valgkampen til at få sat fokus på vejinfrastruktur. Det er sund fornuft for kommunernes økonomi, og borgerne fortjener ordentlige og sikre veje at transportere sig på.



Dansk Vejforening vurderer, at efterslæbet på vedligehold af de kommunale veje i dag er på mindst 10 mia. kr.

Klimafolkemødet – fokus på cykelstier



Kom og vær med, når **Asfaltindustrien og Cyklistforbundet** inviterer til debat på Klimafolkemødet i Middelfart.

Kommune – hvor er min cykelsti?

En debat om hvordan vi får flere og bedre cykelstier i hele landet.

Fredag den 29. august kl. 12.00-13.00 på Mint-scenen

Til debatten kan du blandt andet møde:

- Nadia Gullestrup – Initiativtager til Gaia – Unge for et grønt erhvervsliv
- Jakob Svane – Adm. direktør i Asfaltindustrien
- Anders Fjendbo – Forsker på DTU
- Kenneth Øhrberg Krag – Direktør i Cyklistforbundet.



Foto: Claus Fisker



Billede fra Klimafolkemødet 2024.

Ny aftale om kommunernes økonomi

Den 27. maj 2025 indgik regeringen og KL en ny aftale om kommunernes økonomi for 2026.

Kommunernes bruttoanlægsudgifter, som også kaldes for "anlægsloftet" (bygninger, anlæg og køretøjer samt IT, møbler og kunst), stiger fra 20,7 mia. kr. i 2025 til 22,3 mia. kr. i 2026.

Hvis man ser bort fra de øremærkede investeringer i udvidelse af botilbud, så stiger anlægsrammen med 1,5 mia. kr. fra 20,1 mia. kr. i 2025 til 21,6 mia. kr. i 2026 i faste priser. Det svarer til en stigning på 7,5 %.

Det er glædeligt, at der er udsigt til en stigning i de kommunale investeringer.

I betragtning af det store behov, ikke mindst på bygningsmassen, har vi dog formentlig kun udsigt til en beskeden vækst i kommunernes udgifter til anlæg af veje.

Og det er slet ikke nok til at indhente



Forhåbentlig kommer den ny aftale om kommunernes økonomi til at indebære mere ny asfalt på kommunevejene.

det store efterslæb på det kommunale vejvedligehold. Dansk Vejforening vurderer, at efterslæbet ligger i omegnen af 10 mia. kr. på landsplan.

Men vi må dog glæde os over, at der i 2026 bliver mulighed for at bremse og måske endda mindske forfaldet af de kommunale veje.

Nyt asfaltindeks



Danmarks Statistik oplyser, at de pr. 10. juni 2025 ikke længere opdaterer statistikbanktabellen BYG61, herunder omkostningsindeks for asfaltarbejder (asfaltindeks). Det erstattes i stedet med det ny BYG62, hvor Omkostningsindeks for anlæg vil blive publiceret fremadrettet. Skiftet skyldes, at statistikken har fået nyt basisår (2021 = 100) og nyt vægtgrundlag.

Asfaltindustrien har bidraget med input til Danmarks Statistik i forbindelse med udarbejdelsen af det nye asfaltindeks, som nu gælder fremadrettet.

Find det nye asfaltindeks her:

www.statistikbanken.dk/byg62



ECO-Asfalt

– på vej sammen i en
grønnere retning

Gennemsnitlig
40% mindre
CO₂-udledning på
asfaltbelægninger

Læs mere på
peabasfalt.dk/baeredygtighed/miljo/ecoasfalt/

