

ASFALT

VORE VEJE

NR. 2 JULI 09



Nye udbudsformer er vejen frem

Asfaltindustriens temadag om funktions- og partneringudbud på vejområdet anviste mange konstruktive veje til en bedre og mere optimal vejvedligeholdelse.



GOD SERVICE OG EN MERE OFFENSIV STIL 3

FUNKTIONSKONTRAKTER GIVER
VEJVEDLIGE HOLD, JOB OG VÆKST 4

KOMMUNER: VI SAVNER
INNOVATION OG KOMPETANCEUDVIKLING 6

NOTER 7



TRANSPORT AF DIESEL M.M. 8

WARM MIX ASPHALT
PÅ TAPETET I SØNDERBORG 10

SKARP KONKURRENCE
OM FOU-PRIS HOS NVF 33 14

KOMMUNEVEJENE:
REDDET ELLER MALKET? 16

VEJENS KLIMAKONFERENCE 2009 18



NY ASFALTFABRIK I KØGE. 19

Medlemmer

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

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

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

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

*

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

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

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

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

**Associerede
medlemmer (AB):**

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

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

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

*

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

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

God service og en mere offensiv stil

Som ny direktør vil jeg gerne sige tak for den gode modtagelse, jeg har fået – af bestyrelse, udvalg, virksomheder, eksterne samarbejdspartnere og sekretariat.

Som et naturligt led i direktørskiftet, har bestyrelsen sat nogle nye mål. Naturligvis i respekt for den kultur, de værdier og de gode resultater, som vi allerede har opnået. Men verden ændrer sig, så det skal vi også:

Proaktiv

For det første skal vi være mere proaktive. Vi skal være på forkant med love og regler, så vi kan være med til at ændre dem, informere om dem og være forberedte, inden de får praktisk betydning for virksomhederne i hverdagen. Det gælder uanset om der er tale om gulpladebiler, køre-hviletidsregler eller CO₂-afgifter. Man kan kalde det lobbyarbejde; men man kan også sige, at vi, der har kendskab til infrastrukturen, har pligt til at give vores mening til kende på en sober og åben måde – til gavn og glæde for hele det danske samfund. For danskerne kan faktisk få mere og mere miljørigtig vej for pengene, når vi bidrager med vores viden og vores erfaringer når love og regler udarbejdes.

Offensiv

For det andet skal vi være mere offensive, så branchen får en tydelig, positiv profil. For når man er kendt og har gjort sig fortjent til omverdenens respekt, er det lettere at få indflydelse. Især er det vigtigt at få overbevist befolkning og kommuner om, at misligholdelsen af vores veje er

en dårlig forretning, og at forskellige former for offentlige og private partnerskaber kan være et fælles gode. Vi skal også være synlige, fordi vi ønsker at fremstå som et fremtidens erhverv, der kan tiltrække og fastholde de bedste medarbejdere. Og endelig skal vi være synlige, fordi vi gerne vil gå fra at være en "sort" til en "grøn" branche; vi er allerede godt på vej med udvikling af støjreducerende asfalt, med en produktionsproces, der udleder mindre CO₂ i atmosfæren, med at få færre arbejdsulykker og mange andre tiltag.

“Især er det vigtigt at få overbevist befolkning og kommuner om, at misligholdelsen af vores veje er en dårlig forretning.”

Service

For det tredje skal vi i sekretariatet arbejde for, at virksomhederne får mere service for pengene. Vi skal arbejde målrettet og fokuseret, så vi får mere ud af de samme ressourcer. Og vi skal lægge værdi til virksomhederne, så de fortsat får og oplever nærhed, identitet og super service.

Tak for modtagelsen – jeg glæder mig til arbejdet og til samarbejdet!



Anders Hundahl

ASFALTINDUSTRIEN

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

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

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

Må gerne citeres med kildeangivelse

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

Design og tryk: Datagraf A/S
Forside: Allerød
Foto: Asfaltindustrien

Tre fluer med et smæk: Funktionskontrakter giver vejvedligehold, job og vækst

Funktionskontrakter på vejvedligehold mellem kommunerne og asfaltvirksomhederne er en succes. Kontrakterne er til gavn for veje, vækst og job i samfundet, og det er vejen ud af finanskrisen, lyder en af konklusionerne efter den stort anlagte konference midt i juni om funktions- og partneringkontrakter, som var arrangeret af Asfaltindustrien og havde næsten 100 deltagere fra kommuner, Vejdirektorat, rådgivere og asfaltfirmaerne i Danmark.



Byggecentrum i Middelfart dannede en perfekt ramme om Asfaltindustriens stort anlagte temadag om kommunale funktions- og partneringudbud på vejområdet, der fandt sted 16. juni.

Teknisk koordinator i Asfaltindustrien Uno Helk bød velkommen og følte sig indledningsvis nødet til at bede om en smule tålmodighed især i forbindelse med gruppearbejdet midt på dagen, idet det helt frem til tilmeldingsfristen til temadagen var strømmet ind med mødetilmeldinger, så vi nu sad omkring 90 mennesker i salen.

Mere for de samme penge

Hans formaning viste sig imidlertid at være helt uden resonans som dagen positivt skred frem. For alt og ikke mindst gruppearbejdet klappede. Her blev forsamlingen inddelt i tre store grupper, der blev spaltet i små grupper på hver tre personer, der så på skift interviewede, blev interviewet og noterede i 20 minutter for til sidst at drage fælles konklusioner. Konklusionerne hos grupperne blev opsamlet af tre moderatører og videregivet i plenum, og alle oplæg og delkonklusioner mv. er nu at læse på www.asfaltindustrien.dk.

– Tiden er inde til en uformel drøftelse af de hidtil indhøstede erfaringer fra de kommunale funktions- og partneringudbud. Vi vil bruge dagen i dag på at drøfte, hvordan vi kan forbedre kommende udbud og mindske usikkerhedsmomenterne i dem. Både kommuner og asfaltentreprenører har noget at vinde, hvis kommunen i højere grad kan være sikker på at få de ydelser, som den efterspørger, mens asfaltentreprenøren får et mere ensartet grundlag at byde ud fra.

– I sidste ende vil optimerede funktionsudbud indebære, at kommunerne kan få mere vejvedligeholdelse for de samme penge. Så derfor er det håbet, at dagen i dag gerne skulle skabe en fælles forståelse omkring løsningen af de fremtidige problemstillinger, sagde Uno Helk.

Kommet for at blive

– I dag er der funktionskontrakter mellem kommuner og asfaltentreprenører for omkring 1,5 mia. kr. i Danmark. Så det er tydeligvis en udbudsform, der er kommet for at blive.

Det fastslog Ole-Jan Nielsen, udviklingschef i NCC Roads og formand for Asfaltindustriens Tekniske Udvalg i sit oplæg til forsamlingen.

– Desuden er der partneringkontrakter for op imod en mia. kr., så det øgede samarbejde mellem offentlige myndigheder og private entreprenører er i rivende udvikling,

påpegede han, da han videregav asfaltentreprenørernes erfaringer med funktionsudbud og partneringaftaler.

– Forskellen på traditionelle udbudskontrakter og funktionskontrakter er, at entreprenøren ikke indgår kontrakt på en ydelse, men på en tilstand: Kommunen definerer i aftalegrundlaget, hvordan kvaliteten af vejene skal være, og det skal asfaltvirksomheden så kontraktligt leve op til. Og alle asfaltfirmaer i Danmark i dag er involveret i funktions- og partneringkontrakter, fastslog Ole-Jan Nielsen.

Vejen ud af finanskrisen

Direktør Anders Hundahl i Asfaltindustrien mener i forlængelse af temadagen, at funktionskontrakter mellem kommuner og asfaltfirmaerne kunne være en farbar vej ud af finanskrisen:

– Finanskrisen, økonomisk tilbageslag, stigende arbejdsløshed, dårligt vedligeholdte veje... Det er en rigtig kedelig cirkel, som vi skal ud af hurtigst muligt. Her kan funktionskontrakter især på det overskuelige kommunale vejnet være det meningsfulde virkemiddel, som både giver vejvedligehold, job og vækst. Det er til gavn for hele samfundet.

– Til de mere komplicerede opgaver, som vejvedligehold typisk er i byerne med kantstene, fortove, vejbrønde og dæksler, striber osv., har vi jo hørt i dag, at det er nødvendigt med et tættere samarbejde mellem udbydere og udfører. Her peger vi på indgåelse af velforberedte partneringkontrakter, som der ligeledes er rigtig gode erfaringer med fra både udførte og igangværende partneringaftaler mellem kommuner og Vejdirektoratet og vore medlemmer i Asfaltindustrien, mener Anders Hundahl.

Nyt paradigme for udbud

Der kom utrolig mange konstruktive input omkring problemområder i de eksisterende funktions- og partneringkontrakter og forslag til at løse disse fra temadagens foredragsholdere og eftermiddagens workshop. Asfaltindustrien vil udnytte temadagens positive momentum til at få sat gang i processen med at udarbejde et nyt paradigmaterialer for funktionsudbud og partnering. Efterfølgende må man så nærmere få fastlagt, hvor den rette forankring for et sådant udredningsarbejde hører hjemme, f.eks. i vejregel-regi.

Læs mere om temadagens arbejde og konklusioner på www.asfaltindustrien.dk

3 væsentlige områder, når du skal i gang:

- Funktions- eller partneringudbud?
- Klar beskrivelse af vejenes ønskede tilstand i forhold til økonomi.
- Hvilke kompetencer skal kommunen have fremover?



Kommuner: Vi savner innovation og kompetenceudvikling

Repræsentanter for et par af de kommuner, der har indgået funktionskontrakter, efterlyser mere synergi, innovation og kompetenceudvikling i forbindelse med kontrakterne. Man ønsker mere vedligehold for de samme penge, og så vil kommunerne også gerne undgå at bruge alt for mange ressourcer på udbud.

Af Morten Friis Jørgensen

– Vore ønsker til fremtidige funktionsudbud er, at vi får mere vedligehold for de samme penge. Vi kunne også godt tænke os, at noget af den ekspertise, der findes hos asfaltvirksomheden, også strømmer over til os, så vi får mere innovation og kompetenceudvikling. Det mangler vi i dag.

Sådan sagde afdelingsleder i driftsafdelingen i Aalborg Kommune Henrik Jess Jensen på Asfaltindustriens temadag om funktions- og partneringkontrakter.

Og langt hen ad vejen blev ønskerne genkendt og bifaldet af René Olesen fra Odsherred Kommune. I Odsherred har man to længerevarende kontrakter løbende, nemlig en funktionskontrakt over 15 år med Colas ude i de landlige omgivelser (216 km veje), og så en partneringaftale løbende over fire år med NCC Roads inde i byzonerne.

Tilstanden af vejene skal være den samme ved udgangen af kontraktperioden som nu, oplyste René Olesen og efterlyste mere dialog om belægningstyper og mere fleksibilitet om udbuddet, så kommunen ikke en anden gang skulle bruge så mange ressourcer på udbuddet:

– Det kunne måske opnås med mere simple udbudskriterier, f.eks. ved at opdele de givne arealer i forskellige asfalttyper og derefter forhandle eller beslutte, hvilke af dem der skal belægges, mente han.

Helt nyt vejnet

Der er omkring 30 funktionskontrakter i Danmark i dag, og et par af dem er indgået af Aalborg Kommune.

Den ene kontrakt kører som et pilotprojekt i Vestbjergområdet og har et budget svarende årligt til ca. 4 procent af kommunens samlede vejbudget eller nærmere bestemt omkring 1 mio. kr. Den anden funktionskontrakt dækker Nibe-området, hvor omkring 50 procent af vejene fra den nu opslugte, tidligere landkommune er i så dårlig stand, at der skal etableres et helt nyt vejnet (!).

Her er den økonomiske ramme omkring 2 mio. kr., svarende til ca. 10 procent af hele vejbudgettet.

I sin fremlæggelse af erfaringerne med funktionskontrakterne præsenterede afdelingsleder i driftsafdelingen i Aalborg Kommune Henrik Jess Jensen Gl. Aalborg Kommunes asfaltbelagte arealer som generelt i god stand. Imidlertid har man ved strukturreformen fået asfaltarealer ind, der lader meget tilbage at ønske...

Udbuddene af funktionskontrakt er foregået med prækvalifikation. De gik på vedligehold af kørebanelægninger samt driftsopgaver.

Henrik Jess Jensen kunne på den praktiske side konstatere, at vedligeholdet udføres af kontraktentreprenøren, mens driften bliver klareret af underentreprenør.

På økonomisiden er der naturligvis bundet en vis sum, men det kan konstateres, at der er sket en vis stigning i løbet af de fire år, kontrakten til nu har løbet, bemærkede han.

Fordele for begge parter

På konferencen var der tilsyneladende konsensus om den opfattelse, at funktionskontrakter giver den fordel for en kommune, at den har et godt greb i de årlige udgifter til vejvedligehold på et nærmere defineret antal veje, typisk 12-15 år frem i tiden. Samtidig får kommunen frigjort ressourcer i de tekniske afdelinger, når der ikke løbende skal fremstilles udbudsmateriale og gennemføres licitationer.

Asfaltentreprenøren opnår en fast årlig indtægt, der sikrer beskæftigelse og giver stor frihed i planlægning, metodevalg udførelse og valg af materialer, når vejene skal vedligeholdes.

Læs mere om temadagens arbejde og konklusioner på www.asfaltindustrien.dk

“Vi kunne også godt tænke os, at noget af den ekspertise, der findes hos asfaltvirksomheden, også strømmer over til os, så vi får mere innovation og kompetenceudvikling.”

En god dag på borgen

Asfaltindustrien er aktiv på Christiansborg for at tale virksomhedernes sag. For nylig var den nye direktør, Anders Hundahl, til møde med Villy Søvnald (SF), Bertel Haarder (V) og Thomas Larsen (politisk redaktør, Berlingske Tidende). Et af de spørgsmål, der blev taget op, var naturligvis efterslæbet på vedligeholdelsen af vores vej. Der var lydhørhed overfor vores synspunkt og for at ét af problemerne er den politiske beslutningsproces, hvor man ofte prioriterer børn og gamle over bygninger og anlæg. En af løsningerne kan være nye samarbejdsformer og længerevarende samarbejder, så udgiften så at sige flyttes ud af de årlige budgetforhandlinger og over som en fast udgift.

Asfaltindustrien var repræsenteret ved et VIP-møde på Christiansborg i foråret.



Kampagne mod asfaltpirater læst af 800.000

I den forløbne måned har Asfaltindustrien udsendt pressemateriale og et afskrækkende billedeksempel på nogle asfaltpiraters talentløse arbejde. Kampagnen har givet omtale i en række landsdækkende og regionale medier, og vi har nået 800.000 læsere. Kampagnen slog dog ikke så godt igennem lokalt i gratisaviser som Skagen Onsdag og Roskilde Tidende - gratismedier som findes i enhver by og som bliver meget læst. Måske fordi afsenderen ikke var lokal men sekretariatet i København. Derfor kan du rekvirere materialet hos Anders Hilbert, ah@asfaltindustrien.dk, og sende det til dine lokale medier, hvis du også vil støtte kampen mod piraterne.



Her er et resultat af asfaltpiraternes arbejde.

Vagtskifte reception

Asfaltindustrien markerede vagtskiftet på chefkontoret primo april 2009 med en reception torsdag den 28. maj. Her var der lejlighed til at hilse på den nye direktør Anders Hundahl og den afgangende direktør Ib Frandsen. Arrangementet var velbesøgt med gæster fra et bredt udsnit af vejsektoren samt det øvrige erhvervsliv.

Fotos fra venstre:

1. Den afgangende direktør Ib Frandsen (t.v.) tager imod gæsterne.
2. Der var rigeligt med mad og drikke til alle.
3. Den nye direktør Anders Hundahl (i midten) i samtale med nogle af de besøgende.



Transport af

Som hovedregel er en virksomhed altid omfattet af reglerne om farligt gods når der transporteres diesel, benzin, gas eller andre typer farligt gods, men virksomheder, hvor medarbejderne kun kører med farligt gods i mindre mængder til brug for eget arbejde, kan være undtaget fra farligt gods reglerne. Alligevel kan det ende med en bøde, hvis man ikke er opmærksom.

Af Susanne Brandt Hansen,
Sikkerhedsrådgiver, ALECTIA A/S

Transport af farligt gods

Som hovedregel er en virksomhed altid omfattet af reglerne om farligt gods når der transporteres farligt gods. Dvs. transportdokument, uddannelsesbevis, sikkerhedskort og sikkerhedsudstyr skal medbringes, emballagen skal være godkendt og mærket, køretøjet skal være afmærket, lasten skal være ordentligt stuvet, chaufføren skal være uddannet og virksomheden skal have en sikkerhedsrådgiver tilknyttet.

Hvis virksomheden kun kører med farligt gods (stykgoods) i mængder under frimængden (1.000 enheder) kan transporten foregå på lidt lempeligere vilkår, bl.a. behøver chaufføren ikke at være i besiddelse af et ADR-bevis, men kan nøjes med en uddannelse efter kapitel 1.3 i ADR-konventionen.

“Hvis det farlige gods også kun er til brug for medarbejdernes eget arbejde på en bygge- eller anlægsplads kan transporten derud og hjem fra arbejdsstedet være helt undtaget fra ADR-reglerne”

Hvis det farlige gods også kun er til brug for medarbejdernes eget arbejde på en bygge- eller anlægsplads kan transporten derud og hjem fra arbejdsstedet være helt undtaget fra ADR-reglerne. Det kræver, at den enkelte emballage ikke kan indeholde mere end 450 liter, at frimængden

ikke overskrides og at der er truffet foranstaltninger til forebyggelse af udslip af indholdet under normale transportforhold.

Dog udtaler Beredskabsstyrelsen, at undtagelsen fra regler om farligt gods ikke gælder i bl.a.

følgende tilfælde:

- en anden medarbejder i virksomheden kører ud med diesel til asfaltholdet
- en medarbejder fra asfaltholdet kører hen på tanken for at hente diesel i løbet af dagen

Fakta

Transport af farligt gods ad vej er underlagt reglerne i den nationale bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods og reglerne i den internationale ADR-konvention. Beredskabsstyrelsen varetager den daglige sagsbehandling i relation til Justitsministeriets bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods. Derudover rådgiver styrelsen andre myndigheder, virksomheder og borgere om fortolkning af bestemmelserne i ADR.

ADR-bevis: erhverves ved at deltage i en ADR-uddannelse og bestå eksamen. ADR-uddannelsen fås på et uddannelsessted, bl.a. AMU-/erhvervsuddannelsescentre og tekniske skoler, der er godkendt af Beredskabsstyre-

sen. Et ADR-bevis er gyldigt i 5 år og fornyelse sker ved at deltage i en repetitionsuddannelse og bestå en repetitionsseksamen.

Kapitel 1.3 uddannelse (anden farligt gods uddannelse). Uddannelsen udbydes af forskellige konsulentfirmaer.

Sikkerhedsrådgiveren skal være med til at forebygge uheld i forbindelse med transportrelaterede aktiviteter med farligt gods. Sikkerhedsrådgiverfunktionen kan varetages af en intern eller en ekstern sikkerhedsrådgiver, som er i besiddelse af et gyldigt eksamensbevis.

diesel m.m.

- ladvognen med diesel bruges til at hente brød hos bageren eller lignende.

Bøder

For ikke så længe siden fik en af medlemsvirksomhederne i Asfaltindustrien en bøde på 6.000 kr. for ifølge politiet at transportere 400 liter diesel uden at have overholdt gældende farligt gods regler. Føreren af ladvognen fik en bøde på 3.000 kr. Virksomheden er ikke alene om oplevelsen, idet flere andre bygge- og anlægsvirksomheder rundt om i landet har gjort sig lignende erfaringer.

Føreren af ladvognen, der er formand på holdet, var alene på vej hjem fra arbejdet, da han blev stoppet af politiet. Det var ikke muligt for formanden at overbevise betjenten om at dieselolien var til brug for eget arbejde.

Altså fik han og virksomheden bøden for at ladvognen var belæsset med farligt gods uden at følgende regler var overholdt:

- emballagen skal være afmærket med UN nr. og faresedel for diesel
- transportdokument skal medbringes
- chaufføren skal have gennemgået en uddannelse svarende til hans ansvarsområde og opgaver med hensyn til farligt gods.

Asfaltdet må medbringe diesel eller andet farligt gods til brug for eget arbejde når de kører ud til arbejdsstedet og når de skal hjem efter endt arbejde. Når man vil påberåbe sig at være undtaget fra farligt gods reglerne, er der ingen plads til svinkeærinder, hvis man vil undgå bøder.



Granitskærver - det bedste materiale til vejbygning og anlægsarbejde

Kvaliteten er i top! Norsk kvalitetsimport fra virksomhed med mere end 125 års erfaring...

Thyborøn NordsøRal A/S tilbyder nu kvalitets granitskærver fra samarbejdspartner beliggende i Norge. Granitskærverne kommer fra den norske skærgård, med tradition for udvinding af stenmaterialer igennem 125 år.

Granitskærverne kan opfylde kvalitetskravene, da leverandøren er ISO 9001 certificeret. Alle leverancer sker i henhold til nye fælleseuropæiske standarder.

Vi tilbyder alle former for stenmaterialer. Alle i bedste kvalitet og til konkurrencedygtig pris.



Warm Mix Asphalt på tapetet i Sønderborg

Nedsættelse af produktionstemperaturen ved fremstilling af asfalt giver besparelser på miljøside i form af mindre energiforbrug og mindre CO₂-udslip til atmosfæren. Og ikke mindst giver det bedre arbejdsmiljø for de, der arbejder med asfalten. Men trods de indlysende miljøfordele er Warm Mix Asphalt (WMA) endnu langt fra at slå gennem hos bestillerne.

Tekst og foto af Morten Friis Jørgensen

Omkring 55 vejfolk fra offentlige myndigheder og virksomheder fra hele Norden havde 8.-9. juni fundet vej til Sønderborg i Danmark for at deltage i årets fællesnordiske forbundsudvalgsmøde i NVF-udvalget for belægninger. Tidligere kendt som NVF Udvalg 33.

Hovedtemaet for årsmødet var "miljøtilpassede belægninger", især med fokus på "Warm Mix Asphalt".

Formanden for det danske NVF-udvalg for belægninger, Lotte Regel Josephsen, bød velkommen, og udvalgets sekretær, Bo Wamsler, lagde op til den årlige traditionelle Forskning og udvikling-konkurrence, der skal sætte fokus på produktudvikling af asfalt.

Efter fremlæggelse af de fire FoU-projekter og afstemning om, hvem der skulle være vinderen (læs artiklen andetsteds i bladet), kom NVF-årsmødets hovedindlæg om Warm Mix Asphalt (WMA).

WMA-erfaringer fra Tyskland

Powerpointforedraget blev fremført af Dr. Lothar Drüschnner fra Tyskland. Han gennemgik systematisk de erfaringer, som han og andre i Tyskland har høstet med de såkaldt miljøtilpassede belægninger/Warm Mix Asphalt.

Han gav eksempler på steder, hvor der er lagt WMA: 1997 blev der lagt to strækninger i en lille by i det nordlige

Tyskland, 2003 anlagde man startbaner i Frankfurt Lufthavn (der ifølge Drüschnner er blevet model for runways i resten af verden), og i 2007 gentog man dette i en lufthavn i Rusland ovre ved Sortehavet.

Han kom ind på projekter med anvendelse af FT voks, der ofte er blevet udført af især private og på steder, hvor der stilles særligt høje krav til overfladens holdbarhed, f.eks. ved containerterminaler.

Mange fordele

Drüschnners konklusioner er, at reduktion i asfalttemperaturen (WMA) giver følgende fordele:

- Mindre CO₂-udslip.
- Mindre energiomkostninger, men dog ikke helt tilsvarende den udgift, som det kræves for at indkøbe og tilsætte additiverne til WMA.
- Mindre røg og aerosol fra bitumen, hvilket særlig er vigtigt i sammenhæng med mastix/støbeasfalt og arbejdernes sikkerhed/arbejdsmiljø.
- Komprimeringen kan forbedres gennem brug af additiverne, hvilket forbedrer levetiden og holdbarheden af asfalten, og samtidig er det muligt at lægge asfalten udendørs ved relativt lave temperaturer.
- Der opnås også et længere tidsrum til at komprimere.

Hvad har du med dig hjem fra sådan en conference?

Svend Petersen, Cowi:

– Det er positivt at få en faglig snak med mennesker fra de nordiske lande. Og de to ting, der har været overskriften denne gang, miljø og energibesparelser og så kontraktformer. Det har været interessant. Hvordan man opnår det bedste samarbejde mellem bestiller og entreprenør. For det er jo en samarbejdsaftale, man indgår...

Finn Jensen, DOB:

– Selve det nordiske netværk betyder meget for mig. Især eftermiddagens punkt om "state of the art" hvor vi hørte om bl.a. biobitumen var særligt interessant. Og så er det generelt vigtigt at vide, hvordan det går med forskningen og hvor langt vi er fremme her i Danmark, også om 4-5 år...



Med Sønderborg Kommune som vært blev det også til et besøg ved havnefronten byens nye stolthed, Alsion. Byggeriet har kostet et godt stykke over en milliard kr. og rummer internationalt teknisk universitet under SDU (49 procent af de studerende her kommer fra andre steder på kloden) og ikke mindst en af Danmarks bedste koncertsale til klassisk musik. Vægd-smykningen i baggrunden er udført af Olafur Eliasson.

Lidt om NVF og udvalgene

Nordisk Vejforums udvalg for belægninger er bygget op omkring underudvalg i Island, Norge, Sverige, Finland og Danmark. Underudvalgene arbejder med tingene hjemme hen over året, og samles så til årsmøde på skift i de nordiske lande for at udveksle erfaringer og drøfte fremtid for de forskellige temaer omkring belægninger. Bl.a. peger dette arbejde også ind imod vejreglarbejdet i de enkelte lande såvel som i EU.

Udvalgets medlemmer er således fra de fem nordiske lande og tæller repræsentanter fra de nordiske vejdirektorater, rådgivende ingeniørfirmaer samt ikke mindst asfaltbranchen og asfaltrelaterede virksomheder, der sponsorerer hovedparten af omkostningerne. NVF består af en række tilsvarende opbyggede udvalg, f.eks. udvalget for vejens konstruktion (tidligere udvalg 34) hvor adm. direktør Mads Jepsen fra Nynas er formand.

Det overordnede formandskab i NVF ligger i øjeblikket hos Danmark, idet Vejdirektoratets direktør, Per Jacobsen, indtager formandsstolen.

Det årlige træf i NVF-udvalget for belægninger går som i de øvrige udvalg på skift mellem landene, og årsmødet 2009 skulle gennemføres på dansk grund. Og de danske arrangører kan nu med tilfredshed se tilbage på tre både fagligt og socialt roste dage i det sønderjyske. De danske værter havde nemlig valgt Sønderborg og de historiske kyster nær Dybbøl Skanse som ramme om mødet med deres nordiske samarbejdspartnere og kolleger.

- MFJ

Tina Jacobsen, Rambøll:

– Man får jo et godt indtryk af, hvad der rør sig i asfaltbranchen, hvad der satses på af nye tiltag. Og så kan man godt få en slidt sangstemme! Det sociale betyder nemlig også meget...



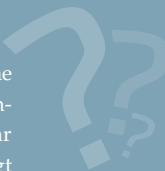
Lars Ladehoff, Colas Danmark:

– Det vigtige er at møde de andre. Kunder og netværk. Og så få en god erfaringsudveksling. Specielt den tyske oplægsholder om WMA fandt jeg interessant...



Lotte R. Josephsen, LMK VEJ:

– Det er jo nok lidt anderledes for mig denne gang, hvor jeg jo har skullet lede konferencen. Men hvis jeg skal fremhæve noget, var indlægget fra den tyske specialist særligt interessant. Danmark plejer jo at skille sig ud fra de øvrige nordiske lande... Vores set-up er anderledes på en række felter; vi har f.eks. ikke problematikken med pigdæk, og vore kontrakter er også anderledes. Så det var rart at høre om noget fra en anden nabo... plus alt det sociale, når vi møder nordiske kolleger på sådan en conference...





I NVF lægger man lige stor vægt på den mellemfølelsesrige forståelse som på det faglige indhold. Festmiddagen foregik i en af de store rustikke sale i det imponerende og historiske Sønderborg Slot.



Dr. Lothar Drüschner fra Tyskland modtager blomster fra formanden for NVF-udvalget for belægningsarbejde, Lotte Regel Josephsen.

- Arbejdsperioden kan reduceres, så trafikken hurtigere kan benytte vejen igen.
- Desuden kan tilsætningen af organiske additiver øge modstandskraften mod permanent deformation, herunder sporkøring og anden deformation under hårdt pres.

– Alene reduktionen i CO₂-emissionen burde være grund nok til at sænke asfalttemperaturen, fordi vi hermed hæmmer den globale opvarmning, fastslog han.

Spørgsmål og svar

Der blev spurgt til, om der er nogen volumen i additiverne i Tyskland.

– Ja, det er der, lød svaret, men additiverne koster, og det vurderes som en lille smule dyrere at anvende Warm Mix Asphalt pga. additiverne (f.eks. 3 % Sasobit) end traditionelle asfalttyper.

“Paradoksalt nok er kunderne og myndighederne tilsyneladende ikke særligt interesserede i at anvende WMA”

Alligevel er der en fremtid for WMA pga. det lavere energiforbrug og den medfølgende CO₂-reduktion. Det er den vej, tingene går.

– Men hvorfor er kunder skeptiske overfor WMA?, lød et spørgsmål.

– Fordi selskaberne forlanger flere penge for produktet, lød det enkle svar.

Myndighederne, også i Tyskland, er endog meget konservative og har trods miljøfordelene mv. ikke stillet direkte krav om anvendelse af WMA – endnu, lød udgangsreplikken fra Dr. Lothar Drüschner.

Læs mere om projekterne og årsmødet i Sønderborg på www.nvfnorden.org

Dan Marquart, LMK VEJ:

– Der har været mange varme emner på dagsordenen. Erfaringsudveksling mellem de nordiske lande er et nøgleord. Og så har arrangørerne taget et skræddersyet tema op, WMA er et utroligt godt emne at diskutere i sådan et forum, for alle beskæftiger sig jo i disse tider med energi og CO₂-udslip mv.



Jens Ove Mortensen, Arkil:

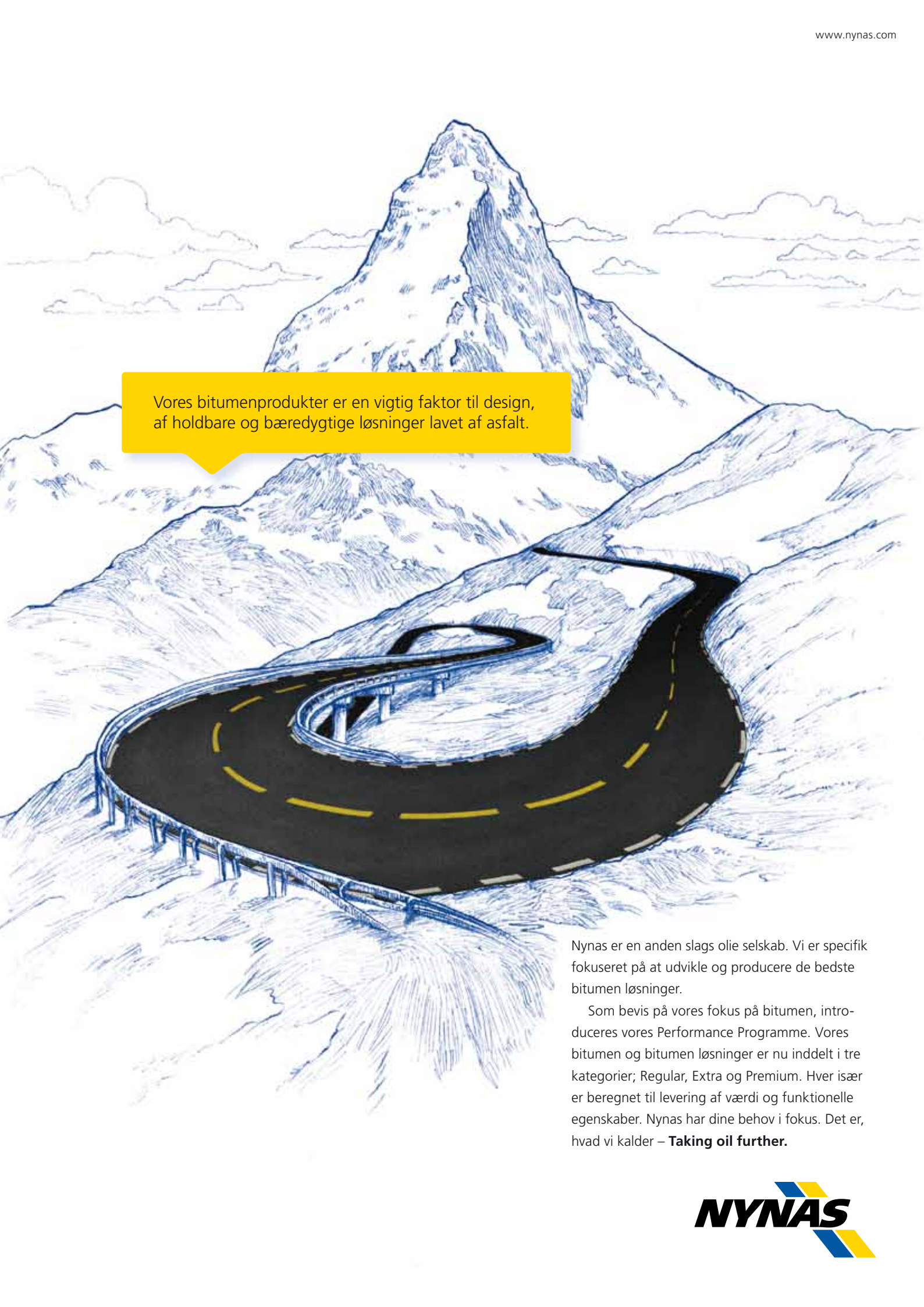
– Der er masser af netværk, og man får set, hvad der rør sig i Norden på asfaltområdet og i forskningen. Det er positivt at kende kolleger i branchen internationalt, f.eks. inden for vejvedligeholdelse mv. Og så får vi nogle gode oplevelser sammen.



Bo Wamsler, Vejdirektoratet:

– Jeg får ny viden fra de andre nordiske lande om de problematikker, vi arbejder med. Og så er der netværksdannelse, vi taler jo om andet end lige hovedemnet. Det giver ny baggrundsviden. Og så er det også nemmere at kontakte kolleger og andre, når man har mødt dem. Det er vigtigt at lære folk at kende...





Vores bitumenprodukter er en vigtig faktor til design, af holdbare og bæredygtige løsninger lavet af asfalt.

Nynas er en anden slags olie selskab. Vi er specifik fokuseret på at udvikle og producere de bedste bitumen løsninger.

Som bevis på vores fokus på bitumen, introduceres vores Performance Programme. Vores bitumen og bitumen løsninger er nu inddelt i tre kategorier; Regular, Extra og Premium. Hver især er beregnet til levering af værdi og funktionelle egenskaber. Nynas har dine behov i fokus. Det er, hvad vi kalder – **Taking oil further.**

Skarp konkurrence om FoU-pris hos NVF 33

Ved hvert årsmøde i NVF-udvalget for belægninger er der fremlæggelse af et forsknings og udviklingsprojekt fra hvert land med relevans for udvalget. I år sprang Island over, men de fire øvrige nordiske lande kunne opvise bidrag, der kom til at ligge utroligt lige, da afgørelsen skulle falde om, hvem der skulle modtage prisen og de 10.000 gode danske kroner

Tekst og foto af Morten Friis Jørgensen

Der var fire bidragydere i Forsknings- og Udviklingskonkurrencen ved NVF-udvalgsmødet i Sønderborg. Efter lodtrækning blev seancen indledt med præsentation af det danske bidrag, "laboratorieforsøg med temperaturnedsættende additiver" af produkttekniker Anders Johansen fra NCC.

Additiver

Hvorfor er det interessant at nedsætte temperaturen ved fremstilling af asfalten?, lød hans retoriske indledning. Og han svarede selvfølgelig selv: For det første fordi vi gennem temperaturnedsættelsen kan nedsætte CO₂-udslippet og altså opnå en miljøgevinst. Dernæst er der den fordel, at lavere temperatur giver et bedre arbejdsmiljø.

Bearbejdigheden i den knap så gloende asfalt, som traditionelt anvendes og typisk er oppe på 160 grader C, opnås ved tilsætning af enten organiske additiver som f.eks. voks, kemiske additiver eller ved anvendelsen af skumningstekniker (vand).

Hos NCC har man set på tre forskellige additiver: En voksbaseret aminforbindelse, der virker som en voks/

emulgator. Den forventede reduktion i produktionstemperaturen er 30 grader, når man tilsætter additivet i en mængde på 2 procent af bitumenmængden.

Additiv 2 er en organisk aminforbindelse, der er kemisk overfladeaktiv og giver en reduktion i produktionstemperaturen på næsten 40 grader. Den tredje er en skumningsteknik, hvor produktionstemperaturen sænkes med ca. 30 grader.

Asfalten er blevet testet med marshallprøvning, gyrokompaktor, blødhedspunkt kugle og ring og penetration, spaltetrækstyrke/vedhæftning mv.

Den asfalt med voksbaseret additiv viste klart de bedste resultater hen over de forskellige test, der var gennemført, og nu forestår der en opfølgning med fabriksproduktion med de to mest lovende additiver og udlægning af forsøgsstrækninger.

tiver og udlægning af forsøgsstrækninger.

Metoder og kontrakter

Fra Sverige kom Hassan Hakim fra Statens väg- og transportforskningsinstitut med et projekt om beregning af stivhedsmodul iflg. EN 12697-26. Gennem en række eksperimenter og målinger kunne Hassan Hakim endda på-

“Hvorfor er det interessant at nedsætte temperaturen ved fremstilling af asfalten?”



Formanden for den danske afdeling af NVF-udvalget for belægninger, Lotte Regel Josephsen (th.), overrækker prisen til finske Pekka Mild for hans forsknings- og udviklingsprojekt om scenarier for overvågning og finansiering af vejvedligehold. De øvrige deltagere i FoU-konkurrencen får æren af at være med.

vide betydelige variationer i resultaterne, så kernen i hans projekt var dels, at kravene til definition af målemetoderne bør strammes og præciseres på en række punkter, dels at der bør stilles nye og langt mere præcise krav til det udstyr, der anvendes.

Norge præsenterede udviklingen af en "Asfalt bonuskontrakt". Statens Vegvesen køber asfalt for ca. 570 millioner kr. om året, og 30-40 procent af den anvendte asfalt går til generel opretning, før slidlaget lægges ud, anslået 60 kg pr kvadratmeter. Baggrunden for, at der sker denne opretning, før slidlaget lægges, er at øge vejens styrke og bæreevne, oprette sporkøring og forbedre vejens jævnhed (komfort).

Det har vist sig, at entreprenørerne har manglet incitament til at spare på opretningsmassen, og derfor har man hos Statens Vegvesen arbejdet på, at både entreprenør og bygherre kunne få bonus ud af at spare på mængderne til opretningen.

Disse incitamenter er i projektet blevet bygget ind i kontrakterne og viser sig at gavne både udbyder og udfører.

Men at dømme efter kommentarerne fra flere af de danske årsmødedeltagere bagefter var hovedindholdet i projektet imidlertid mere eller mindre gammelkendt viden set med danske øjne.

Mindst 250 mio. € om året

Det finske bidrag blev præsenteret af infrastrukturkonsulent Pekka Mild. Han præsenterede et projekt i form af en ny beregningsmetode til analyse af det asfaltbelagte vejnets tilstandsforandring, dets vedligeholdelses- og især finansieringsbehov, når vi tager udgangspunkt i blot at opretholde vejnettets nuværende vedligeholdelsestilstand.

Den centrale konklusion i projektet er, at der skal investeres op til 250-300 mio. euro om året de kommende 10 år for at vedligeholde gennemsnitligt 5.000 km asfaltveje, hvorpå vedligeholdelsesfinansieringen vil stabilisere sig omkring 200 mio. euro efter omtrent en 10-års periode og de følgende år frem.

Og det finske projekt faldt absolut i deltageres smag. Som en af reglerne omkring afstemningen måtte ingen af deltagerne stemme på et projekt fra deres eget land. Så selvom der var et endog meget tæt opløb, hvor både 2.-pladser og 3.-pladser skulle vægtes, for at finde frem til den endelige vinder, så gik konkurrenceprisen på 10.000 gode danske kroner til det finske projekt.

Læs mere om projekterne og årsmødet i Sønderborg på www.nvfnorden.org

Aftale om kommunernes økonomi 2010:

Kommunevejene- reddet eller malket?

16. juni indgik Regeringen og Kommunernes Landsforening en aftale om kommunernes økonomi i 2010. Aftalen gav kommunerne næsten alt hvad de bad om på anlægsområdet: 21,5 mia. kroner og intet anlægsloft. Et massivt behov for vejvedligeholdelse var et af kommunernes argumenter, men aftalen forpligter ikke kommunerne til rent faktisk at gøre noget ved vejene.

Af Søren Bülow, Dansk Vejforening

21,5 mia. kroner til anlæg

Kommuneaftalen fik tilnavnet "anlægsaftalen" da det især var på anlægsområdet, der blev aftalt større ændringer. I alt får kommunerne mindst 20 mia. kroner at gøre godt med på anlægsområdet i 2010.

Fokus har i en lang periode været på de nedslidte kommunale anlæg – navnlig på folkeskole-, unge- og ældreområdet.

På forhånd havde regeringen afsat midler af den såkaldte kvalitetsfond til at forbedre kommunernes faciliteter på de borgernære områder. Med aftalen fremrykkes en del af indsatsen så der er 2 mia. kr. ekstra til rådighed i 2010.

Et andet hensyn i fremrykningen er den aktuelle konjunktursituation. Fremrykningen skal øge beskæftigelsen i bygge- og anlægssektoren.

De 20 mia. fordeler sig på to hovedgrupper af formål: 9 mia. kr. til velfærdsområdet (børne-, unge og ældre området mv.) og 11 mia. til "alt andet" – herunder veje.

Desuden indeholder aftalen en øget adgang til at låne (1,5 mia. kroner). Man kan derfor med lidt god vilje sige, at der er 21,5 mia. kroner til rådighed på anlægsområdet i 2010.

Kommunerne fik næsten hvad de bad om, men kun i 2010

Kommunernes Landsforening har i foråret selv regnet på, hvad behovet for investeringer på anlægsområdet er. Ved at bede de enkelte kommuner om at vurdere det egentlige behov – i stedet for blot at se på de faktiske budgetter – fandt Kommunernes Landsforening frem til, at der på anlægsområdet er behov for 21 mia. kroner i mindst 4 år.

Hertil kom en vurdering af et behov for yderligere 1,3 mia. kroner om året til klimatilpasning.

På vejområdet ville det svare til en fordobling af det hidtidige niveau.

I samme forbindelse har Rambøll for Kommunernes Landsforening beregnet det kommunale efterslæb på vejområdet. Vurderingen er, at efterslæbet er på 12 mia. kro-

ner og at det kan indhentes over 10 år med de ønskede bevillinger.

De 20-21 mia. kroner, som kommuneaftalen gav, ligger altså tæt på det kommunerne selv har regnet sig frem til er behovet. Dermed kunne man forvente, at også vejområdet får det beregnede løft.

Der er imidlertid ingen krav i kommuneaftalen om, at gøre noget ved efterslæbet på vejvedligeholdelsen.

Desuden fik kommunerne ikke deres ønske om et flerårigt, forøget anlægsniveau opfyldt.

Dermed er det uvist, hvor meget aftalen kommer til at hjælpe på afviklingen af kommunevejenes efterslæb, der netop kræver en ekstraordinær indsats over flere år.

“Der er imidlertid ingen krav i kommuneaftalen om, at gøre noget ved efterslæbet på vejvedligeholdelsen.”

nes efterslæb, der netop kræver en ekstraordinær indsats over flere år.

Budgetlægning i et valgår

Regeringens tilbageholdenhed overfor at binde sig til et markant forøget offentligt forbrug i flere år, er forståelig. Konjunkturudviklingen for de kommende år er uforudsigelig.

Kommunernes ønske om selv at prioritere indenfor rammerne er også forståelig.

Men resultatet kan altså blive, at pengene til genopretningen af det kommunale vejnet bliver brugt til noget andet. Eller at der kun bliver gjort en ekstra indsats i ét ud af de 10 år Rambøll har beregnet det ville tage.

Især i et valgår vil kommunale politikere være fristet til at lægge vægt på "borgernære" og synlige ydelser som f.eks. kulturtilbud.

Denne fristelse er altid til stede, men det nye i den nuværende situation er, at kommunerne selv har været med til at udpege vejene som et af de to mest nødlidende områder.

Derfor må det være en vældig udfordring for KLs troværdighed også at medvirke til at sikre, at de mange anlægsmilliarder i 2010 rent faktisk finder frem til vejene.

Første gang vi får officielt syn for sagen, bliver til efteråret når kommunerne skal indberette deres budgetter – midt under valgkampen...

Kommunerne har selv påpeget at der skal bruges flere penge på vejene - nu må vejbrugerne så håbe, at det rent faktisk også sker i virkeligheden.

Kommuneaftalen på anlægsområdet i hovedtræk

- Der er med aftalen sikret fuld finansiering til at sikre et anlægsniveau på 20 mia. kr. i 2010
- De 20 mia. fordeler sig på ca. 9 mia. kr. til velfærdsområdet (dagtilbud, folkeskole, ældre og socialområdet i øvrigt) og finansieres bl.a. ved at fremrykke indsatsen fra den såkaldte kvalitetsfond (forbedring af rammerne for de offentlige ydelser). De resterende 11 mia. kroner går til investeringer i alle andre områder - herunder veje. Denne fordeling på de to hovedgrupper svarer stort set til, hvad kommunerne selv ønskede.
- Kommunerne prioriterer selv inden for disse to grupper. Dvs. at investeringer i veje deler "kasse" med investeringer i administration, sundhed, kultur og idræt mv.
- Hvis kommunerne anvender pengene i samme forhold som i KLs egen investeringsplan fra maj, indebærer det 4-5 mia. kr. på infrastrukturområdet (hovedsageligt veje), hvilket omtrent svarer til en fordobling.
- Anlægsloftet er afskaffet for 2010. Niveaulet kan derfor være højere såfremt de enkelte kommuner kan finansiere det.
- Der er åbnet for 2 nye lånemuligheder: A) 1 mia. kroner til lånefinansiering af investeringer som f.eks. veje. Kommunen kan optage lån alt efter størrelsen af bloktilskuddet. B) 500 mil. kr. over to år til større infrastrukturprojekter. Kommunerne skal medfinansiere 50%. Kommunerne kan søge om lån til den del af projekterne, der overstiger 1.000 kr. per indbygger.

Asfaltindustriens kommentar til Dansk Vejforenings analyse af aftalen om kommunernes økonomi i 2010:

"Anlægsmilliarderne risikerer at sive væk fra vejene, for aftalen om kommunernes økonomi er ikke forpligtende nok. Derfor kræver vi, at kommunerne offentliggør på deres hjemmesider, hvornår de bruger anlægskronerne, så borgerne kan følge med i om der bliver rettet op. For, som formand for Kommunernes Landsforening, Erik Fabrin, og næstformand, Anker Boye, siger: "Det er langt billigere i længden at passe godt på bygninger, veje og infrastruktur end at lade det forfalde".

Vejens klimakonference 2009

Vejsektorens Efteruddannelse indkaldte 10. juni til symposium i Århus til "Vejens Klimakonference 2009" med underrubrikker som forvaltning, beredskab og risiko. Ca. 50 nøglepersoner for emnet sad bænket i auditoriet i ARoS og fik et spændende indblik og perspektiv på egne og andres tanker om veje, bæredygtighed og klima.

Tekst og foto af Morten Friis Jørgensen

Dagens veloplagte moderator på Vej-EU's lærerige og perspektivfyldte symposium med titlen "Vejens klimakonference 2009" var direktør i Færdselsstyrelsen Henning Christiansen.

Arrangørerne fra Vej-EU havde tydeligvis haft den dygtige hånd oppe af lommen under planlægningen af arrangementet. Deres vellykkede arbejde med at finde en god kombination af højt kvalificerede indledere åbenbarede sig, efterhånden som arrangementet skred frem.

Monsterregn druknes i prioritering

Centerleder fra Færdselsstyrelsen Niels-Anders Nielsen stipulerede om "bæredygtig transport, mobilitet og lavere miljøbelastning og CO₂-udledning". Kystteknisk chef i Kystdirektoratet Per Sørensen satte bl.a. de stigende verdenshave i perspektiv for lille Danmark og omegn.

Funktionschef Kristian Friis Madsen fra DANVA gav os en grundig gennemgang af kommunernes og kloakforsyningernes strategi – eller i en del tilfælde en katastrofal mangel på samme – på spildevands- og overfladevandsområdet, hvor vi er vidner til et stigende antal tilfælde af "monsterregn", der løber over og ud i kloakkerne.

Den causerende danvandmand blev afløst nede foran salens store lærred af miljøkoordinator Michael Quist fra Vejdirektoratet, som fokuserede på vind og især vand på de store veje som følge af klimaændringerne. Hans noget uambitiøse konklusion på, hvad der kan gøres ved de

øgede vandmængder var, at "området er vigtigt, men skal ses indenfor en samlet prioritering".

Opsigtsvækkende og mainstreamende

Efter frokost fik vi en udbytterig gennemgang af "uhenigtsmæssig regnvandshåndtering" krydret med en stribe yderligere tankevækkende bemærkninger fra teknisk direktør i Egedal Kommune Jacob Madsen. Han underholdte os tilhørere på et højt fagligt niveau om, hvad der sker, når rørlagte åer og afvandingskanaler ikke står for presset fra over én mio. kubikmeter vand i forhold til rør, reservoirer og regnvandsbassiner, der kun er dimensioneret til 43.000 kubikmeter, og man oveni kommer til at pumpe vand hen, hvor skaden blot bliver værre osv. osv..

Efter udviklingskoordinator i Orbicon Peter Duus' gennemgang af klimasikring og risikoscreening i kommunerne kom seniorforsker Marina Bergen Jensen fra Skov og Landskab på Københavns Universitet med dagens mest og opsigtsvækkende og mainstreamende foredrag: Etablering af grønne områder i byerne, der kan hjælpe os i kampen mod oversvømmelser og give en stribe af andre fordele for menneskernes liv i byerne.

Projektet har fokus på Harrestrup Å og dens afvandsområde i København. Åen afvander hele eller dele af Husum, Brønshøj, Vanløse, Frederiksberg og Valby og har flere hundrede overløb om året, der ender med at løbe igennem 'Lorteren' i Sydhavnen og ud for at forurene Kalvebodløbet.

“Hvad der sker, når rørlagte åer og afvandingskanaler ikke står for presset fra over én mio. kubikmeter vand i forhold til rør, reservoirer og regnvandsbassiner, der kun er dimensioneret til 43.000 kubikmeter”



Auditoriet i ARoS i Århus dannede rammen om Vejens Klimakonference 2009.

Ny asfaltfabrik i Køge

LMK VEJ A/S har netop åbnet en splinterny asfaltfabrik på Køge Nordhavn. Den nye fabrik afløser den udtjente og lukkede fabrik i Ølstykke.

Af Uno Helik

Med en placering i Køge tæt på Køge Bugt-, Syd- og Vestmotorvejen har LMK VEJ A/S valgt en meget central placering for sin nye asfaltfabrik til at kunne betjene det sjællandske marked.

Asfaltfabrik

Den nye asfaltfabrik er leveret af det schweiziske firma Ammann og opført på kun 6 måneder. Fabrikken blev officielt indviet den 18. juni, men har reelt allerede været i drift siden midten af maj.

Fabrikken er af Ammanns Universal-type med en produktionskapacitet på 240 tons asfalt i timen. Der kan til sættes op til 25 % genbrugsasfalt, og fabrikken har 8 færdigvaresiloer med en samlet kapacitet på 800 tons.

Højt og energibesparende

En specialitet ved fabrikken er, at blandetårnet er placeret oven over færdigvareanlægget. Dette design medfører, at fabrikken er meget høj, faktisk hele 36 meter.

Fordelen ved at have et højt design er, at tilslagsmaterierne til asfalten kun skal løftes én gang – fra tørretromlen og op til varmsigten på toppen af blandetårnet – hvorefter tyngdeloven klarer resten af transporten ned i igennem

tårnet til færdigvaresiloerne. Herved opnås en energibesparelse i forhold til andre typer af asfaltfabrikker.

Set fra luften

Traditionen tro blev der serveret god mad og drikke til de fremmødte gæster. Som en særlig attraktion ud over rundvisningen på fabrikken, havde alle gæsterne mulighed for at få en 6-7 minutters helikoptertur ud over Køge Bugt – og det var der rigtig mange som benyttede sig af.

Den nye Ammann-fabrik har en produktionskapacitet på 240 tons asfalt i timen.

Gæsterne havde mulighed for at få en 6-7 minutters helikoptertur ud over Køge Bugt.



Adm. direktør Claus Terkildsen, LMK VEJ A/S, byder gæsterne velkommen.





VI KAN VÆRE MED HELE VEJEN

www.ncc.dk

NCC Roads A/S dækker hele værdikæden fra indvinding og forædling af råstoffer over produktion og udlægning af asfalt til servicering af veje.

NCC Roads A/S
Fuglesangsallé 16, 6600 Vejen, tlf. 79 96 23 23



ASFALTINDUSTRILIEN
Lautrupvang 2, 2750 Ballerup