

ASFALT

VORE VEJE

NR. 3 SEPTEMBER 2015

ENESTÅENDE VEJREGLER

– For os som kommune er vejreglerne nærmest en bibel for planlægning, anlæg og drift af vores veje. Michael Kirkfeldt, stadsingeniør i Aalborg Kommune og formand for KL's vej- og trafikfaggruppe.

Læs side 4

| | |
|--|----|
| DE UNIKKE DANSKE VEJREGLER | 4 |
| 19 NYE VEJ-ASFALTØRER UDDANNET | 8 |
| BELÆGNINGER - FÆRRE REPARATIONER, BEDRE HOLDBARHED M.M. | 10 |
| EAPA-SYMPOSIUM I ISTANBUL | 12 |
| PAS PÅ: DER KOMMER MERE FARTKONTROL VED VEJARBEJDER | 14 |
| NOTER | 15 |



Vejreglerne fungerer som spilleregler for samarbejdet mellem udbydere, entreprenører og rådgivere.



Der er stor tilfredshed med den nye prøveform for vej-asfaltøruddannelsen.



Øget fartkontrol ved vejarbejder kan forhåbentlig få trafikanterne til at overholde hastighedsbegrænsningerne.

Medlemmer af Asfaltindustrien

Arkil A/S
Søndergård Allé 4
6500 Vojens
Telefon. 7322 5050
www.arkil.dk

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

**Dansk Overflade-
behandling I/S**
Rugårdsvej 206
5464 Brenderup
Telefon. 6444 2533
www.dob.dk

A/S Dansk Shell
MIKADO HOUSE
Rued Langgaards vej
6-8, 5.
2300 København S
Telefon. 3337 2000
www.shell.com

Emineral a/s
Nefovej 50
9310 Vodskov
Telefon. 9654 1050
www.emineral.dk

Eurostar Danmark A/S
Tigervej 12-14
4600 Køge
Telefon. 5836 0099
www.eurostar.as

Guide-lines A/S
Hornum Søvej 19
9530 Støvring
Telefon. 7030 0033
www.guide-lines.dk

Lemminkäinen A/S
Nørreskov Bakke 1
8600 Silkeborg
Telefon. 8722 1500
www.lemminkainen.dk

LKF Vejmarkering A/S
Gugvej 150
9210 Ålborg SØ
Telefon. 9635 2950
www.lkf.dk

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

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

NCC Roads A/S
Fuglesangsallé 16
6600 Vejen
Telefon. 7996 2323
www.asfalt.dk

Nynas A/S
Lyngbyvej 20
2100 København Ø
Telefon. 3915 8080
www.nynas.com

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

Saferoad Daluiso A/S
Hvidkærvej 33
5250 Odense SV
Telefon. 6617 1742
www.saferoad.dk

Total Danmark A/S
Aldersrogade 6C, 4
2100 København Ø
Telefon. 4581 3701
www.bitume.total.com

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

Den nødvendige vej

Der er forskel på veje. Der findes de bumpede med huller, hvor man lettere anstrengt skal koncentrere sig for at holde sig på ret kurs. Og så findes der de lette og behagelige veje. Dem man nærmest ikke mærker, at man kører på, mens det går fremad.

Det er ikke nogen hemmelighed, at den vej, vi som mindretalsregering skal ud ad, bliver svær. Men det er samtidig også en vej, som leder mod vækst, udvikling og nye arbejdspladser. Det har hele Danmark brug for, og derfor er vi klar til at komme i gang.

Vi har overtaget regeringsmagten i en økonomisk svær tid. Den tidligere regering har ført en økonomisk politik helt ud til grænserne og uden sikkerhedsmargin. Og niveauet for offentlige investeringer ligger højere, end der er økonomisk råderum til. Det betyder, at vi skal træffe nogle svære og hårde beslutninger for at få ledt økonomien på rette vej.

Regeringen ønsker en transportpolitik, hvor der er balance mellem investeringer i vejprojekter og kollektiv

trafik. Det kan man jo ikke ligefrem sige, at den forrige regering havde øje for – der var en alt for ensidig fokus på den kollektive trafik.

I regeringsgrundlaget har vi sagt, at vi vil undersøge en ny midtjysk motorvej på strækningen Give-Billund-Lunderskov samt løbende søge at forbedre fremkommeligheden på den østjyske motorvej E45. Der skal også igangsættes en undersøgelse af en havnetunnel i København.

Omkring 80 pct. af trafikken foregår på vejene, og i 2015 bruger vi 4,4 mia. kroner til at udvikle og vedligeholde vores vejnet. De penge er godt givet ud, for ligningen er klar: God infrastruktur fører til vækst, vækst fører til nye arbejdspladser og mere velstand, der i sidste ende øger vores velfærd.

Vi vil holde øje med vejene og få lagt den asfalt, vi har mulighed for indenfor de snævre rammer, samtidig med at vi får ryddet op i økonomien. Det er ikke den lette vej, men det er den nødvendige. ■



Hans Christian Schmidt
Transport- og bygningsminister

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.*

Annoncer: Annette Beyerholm
Tlf.: 40 46 15 57
e-mail: ab@asfaltindustrien.dk

Redaktionskomite:
Anders Hundahl (ansv.)
Uno Helk (redaktionschef)
Trine Leth Kølby
Anders Hilbert

*Må gerne citeres med
kildeangivelse*

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

Design og tryk:
Datagraf Communications
Forside: Odsherred
Foto: Jens E. Pedersen
Oplag: 2.000

DE UNIKKE DANSKE VEJREGLER: Destilleret erfaring og bedste praksis

De danske vejregler er udarbejdet af repræsentanter fra hele vejsektoren og er en vigtig del af den unikke danske samarbejdsmodel på vejområdet. Reglerne samler erfaringer, udstikker retningslinjer og minimerer risici til stor gavn for hele branchen.

Vejreglerne sikrer, at veje og cykelstier i Danmark bliver udført i høj kvalitet.

Af Mette Bender

Åbne kort og fleksible løsninger. De danske vejregler er essensen af den unikke danske model for samarbejde på tværs i vejsektoren.

– Vejreglerne fungerer som spilleregler for samarbejdet mellem udbydere, entreprenører og rådgivere. De forebygger utallige potentielle konflikter, og deres styrke bunder frem for alt i deres forankring i den samlede sektor, mener direktør for Asfaltindustrien, Anders Hundahl.

De i alt 19 vejregelsæt udformes og justeres løbende i fagligt kapable arbejdsgrupper, der er sammensat af repræsentanter for Vejdirektoratet, kommunerne, asfalten-treprentørerne og rådgivende ingeniørvirksomheder.

– Fordi vi i fællesskab har formuleret disse regler, starter parterne ikke forfra, hver gang en aftale om anlæg eller vedligehold af en vej skal indgås. Vi har i vejreglerne en vedtagen ramme, der er udformet på et yderst fagligt grundlag.

Sådan forklarer Lotte Josephsen, laboratoriechef i Lemminkäinen, vejreglernes funktion. Hun er formand for Teknisk Udvalg i Asfaltindustrien og medlem af arbejdsgrupperne for varmblandet asfalt, støjreducerende asfalt samt funktionskontrakter og partnering.

– Fordi vi gennemarbejder hvert regelsæt tilbundsående, har vi i dem et enestående udgangspunkt for smidige samarbejdsaftaler. Grupperne bliver ved med at diskutere

for og imod, indtil de når til enighed, og alt bygger således på konsensus.

Retningslinjer og paradigmer

Vejreglerne indeholder desuden paradigmer eller skabeloner, som bygherrer anvender i udarbejdelsen af udbudsmateriale.

– Når vi som entreprenører byder på en opgave, binder vi os til at udføre arbejdet i overensstemmelse med udbudsmaterialet og de vejregler, det henviser til. Dette sikrer kvalitet og konsekvens, siger Lotte Josephsen, som finder arbejdet i grupperne spændende og udfordrende.

– Uden vejreglerne ville bygherrerne skulle bruge ufatteligt megen tid på at udforme udbudsmateriale, og vi ville bruge ufatteligt meget tid på at sætte os ind i materialet fra gang til gang.

Der findes muligvis enkelte private udbydere, der ikke kender og anvender vejreglerne. I praksis er de altid med som grundlag for samarbejde og aftale mellem udbyder og udfører. Men hvilken forskel gør de i praksis?

– Ser vi på den flittigt brugte vejregel for varmblandet asfalt, er det for eksempel utroligt gavnligt, at vi der har beskrevet, i hvilket omfang og på hvilken måde produktion og udlægning skal kontrolleres, forklarer hun.

De danske vejregelgrupper

- Byernes trafikarealer
- Veje og stier i åbent land
- IT på vej
- Kollektiv trafik på veje
- Tilgængelighed for alle
- Trafiksikkerhed
- Vejafmærkning
- Afvanding
- Asfalt
- Bygværker
- Dimensionering af vejbefæstelser
- Drift og vedligehold af vejarealer
- Funktionskontrakter
- Jord, grus og brolægning
- Struktur og jura
- Udstyr for veje og bygværker
- Letbaner
- Afmærkning af vejarbejder
- Vintertjeneste

Asfaltindustriens vejregelsamling

På Asfaltindustriens hjemmeside www.asfaltindustrien.dk finder du under menuen "Vejregelsamling" et udpluk af de vigtigste asfaltrelaterede vejregler som er tilgængelige på Vejregelportalen.

Vejreglen for varmblandet asfalt definerer hvilken kontrol, der afhængigt af opgavens omfang skal udføres undervejs og efter afsluttet arbejde.

– Disse retningslinjer skåner os alle for at skulle diskutere resultater og kvalitet. Vi har regler at holde os til, som vi begge har accepteret, da vi indgik kontrakten.

Vejreglen beskriver også, hvordan eventuelle mangler skal afhjælpes. Derfor er det vigtigt, at bygherrer ikke i udbudsmaterialet laver undtagelser for disse essentielle dele af vejreglen, understreger Lotte Josephsen.

– Begge parter har stor gavn af præciseringen af, hvordan vi skal forholde os i reklamationssituationer. Vi undgår potentielle konflikter, fordi vi i forvejen gennem vejreglerne i fællesskab har defineret retningslinjer for, hvornår et stykke arbejde skal laves om.

Sammenlignelige tilbud

Det er særligt for den danske vejsektor, at vejmyndighederne ikke egenhændigt udsteder regler og rammer. Vejdirektoratet har som statslig bygherre den lovmæssige forpligtelse til at etablere arbejdsgrupperne og dermed rammerne om samarbejdet.

Per Antvorskov er leder Afdelingen for Vejstandarder i Vejdirektoratet og sekretær for Vejreglerådet.

– Vejreglerådet styrer vejreglarbejdet og består af repræsentanter for alle involverede parter, interessenter og myndigheder. Rådet står for fagligt at vurdere hvilke vejregler, der er brug for, og hvor bredt hver gruppe fagligt skal spænde. Vi har både regler på vejområdet og på broområdet.

Per Antvorskov forklarer, at den ene halvdel af vejreglerne er udbudsforskrifter og paradigmer. Altså opskrifter på, hvordan gode udbud formuleres og struktureres. Den anden halvdel ser han som en slags håndbøger og inspirationssamlinger, der beskriver gode måder at planlægge og projektere på. Altså 'best practice' eller på dansk 'bedste praksis'.

– Vejreglerne samler erfaring og gode resultater og implementerer internationale krav til vejmaterialer og udstyr. De revideres løbende. Fordi vi og kommunerne i de konkrete udbud kan henvise til og gøre de 'almindelige arbejdsbeskrivelser' gældende, kan vi i praksis nøjes med at udfylde de 'særlige arbejdsbeskrivelser samt tidsplaner og mængder.

For bygherrer betyder vejreglerne frem for alt, at de forhåbentlig får sammenlignelige tilbud og lavere priser, uddyber Per Antvorskov.

– Rigtigt mange detaljer er præciseret i vejreglernes udbudsforskrifter. Derfor er risikoen mindre for entreprenørerne, som dermed kan beregne skarpere priser. I Vejdirektoratet ser vi det i øvrigt som vores ansvar at sikre, at vejreglerne ikke kun giver mening for os selv, men også for kommunerne.

Bibel for planlægning

Michael Kirkfeldt er stadsingeniør i Aalborg Kommune, formand for Kommunalteknisk Forenings vej- og trafikfaggruppe og medlem af Vejreglerådet. Også han ser vejreglerne som udtryk for en særlig styrke i den danske vejsektor.

– At Vejdirektoratet inviterer alle til at sidde med ved samme bord demonstrerer et forbilledligt samarbejde på tværs af sektoren og dens interessenter. For os som kommune er vejreglerne nærmest en bibel for planlægning, anlæg og drift af vores veje.

Dele af vejreglerne er gode og gennemtænkte forslag, andre dele er egentlige krav. Alt bygger på destilleret erfaring. Fordi så mange overordnede overvejelser indgår, er der for en kommune svar på og råd om det meste.

– Skal vi for eksempel bygge en cykelsti i åbent land, tager vi fat i det relevante regelsæt og lader os inspirere. Med det i hånden, går vi ikke galt i byen. Vi undgår for eksempel at bygge grøfter, der ender med at udgøre en risiko for cyklister, som af vanvare kører af vejen og ned i grøften, forklarer Michael Kirkfeldt.

Eftersom Aalborg Kommune ikke bygger nye rundkørsler hvert år, har de også på det område gavn af at læse op på lektien.

– I vejreglerne finder vi opdateret viden om alle de aspekter, vi skal tage højde for. Målet er jo at sikre fremkommelige veje og være med til at minimere antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken. Vi har fat i vejreglerne, hver eneste gang vi planlægger projekter og sender opgaver i udbud.



» Branchens klogeste hoveder

Erling Kristiansen er chefrådgiver i den rådgivende ingeniørvirksomhed Grontmij.

– Jeg har i mine 30 år som rådgiver altid brugt vejreglerne utroligt meget og gør det stadig. De er systematisk gennemarbejdet af folk med stor forstand på faget og derfor uundværlige, når man som jeg projekterer inden for vejdrift og vedligeholdelse.

Erling Kristiansen anvender vejreglernes paradigmer som standarder i projektering.

– Jeg ser paradigmerne som fagligt velfunderede eksempler på, hvordan man kan gribe en opgave an. Ofte er der dog i den aktuelle sag særlige forhold, der gør det nødvendigt at justere i forhold til reglerne.

Der findes intet egentligt alternativ til vejreglerne, som er afprøvede og gennemtænkte og overholder love på eksempelvis miljøområdet, pointerer han.

– I vejreglerne finder jeg for eksempel viden om, hvilken diameter hver bane i en rundkørsel skal have, hvis vi skal sikre, at der er plads til, at lastbiler kan komme let igennem svingene uden at ødelægge kantstenene.

Erling Kristiansen beskriver sin arbejdsfunktion som bygherrens højre hånd. Han deltager selv i vejreglarbejdet i sin egenskab af fagsekretær i vejregelgruppen for funkti-

onskontrakter. Arbejdet med vejregler på dette forholdsvis nye område startede for fire år siden, og gruppen er netop færdig med anden version.

– Vi har i den nye udgave forsøgt at afgrænse det arbejde, som entreprenøren kan ende med at være forpligtet til at lave. I de første udbudte entrepriser købte entreprenøren mere eller mindre katten i sækken, og det betød højere priser for kommunen. Ved at præcisere, hvordan kommunen kan forberede sit udbud og tilstandsregistrere forhold som vejens bæreevne, ender vi med bedre aftaler for begge parter.

Også tommelfingerregler for fornyelse af slidlag efter diverse opgravninger er præciseret. Det samme er den løbende prisregulering, der, eftersom funktionskontrakter som oftest løber over 15 år, indebar for stor risiko for begge parter.

Kan der være ulemper ved vejregler? Måske, hvis man lader sig binde så meget af dem, at man ikke tillader sig selv at være kreativ, mener Erling Kristiansen.

– Det er helt afgørende med den løbende revision, der sikrer, at reglerne er tilpasset aktuel faglig viden, udviklingen i trafikbelastning og ændringer i lovgivningen. For mig er det en stor tryghed, at vejreglerne skrives af branchens klogeste hoveder. ■






**Stærke mærker,
innovativ teknologi,
lokal kundeservice**

– mere succes
på pladsen

Wirtgen Group er via sit netværk nærværende som lokal partner. Ved salg af maskiner, anvendelsesrådgivning, originale reservedele eller mobil på-stedet-service - vore afdelinger hjælper Dem i enhver henseende.

Wirtgen Denmark A/S
Taulov Kirkevej 28 • 7000 Fredericia
Telefon 0045 7556 3322
E-mail: wirtgen@wirtgen.dk





Invitation til Vejforum 2015

2. – 3. december 2015 på NYBORG STRAND

Tilmelding åbner 15. september 2015

Hovedtemaet for Vejforum 2015 er
"Vejens kvaliteter - under forandring"

I 2015 har vi fokus på ledelse med temaet

"Infrastructure Asset Management
– et redskab til at optimere vedligeholdelsen af veje og andre samfundsinvesteringer"

Se program og læs mere på
www.vejforum.dk

Vælg enkelt- eller deleværelse. Alle enkeltværelser i Nyborg fordeles ved lodtrækning blandt dem, som senest den 30. september 2015 har valgt enkeltværelse. Alle deleværelser er på Nyborg Strand.

Se mere om værelserne på
www.vejforum.dk

Vejforum er den største nationale konference for ledere, medarbejdere og forskere i vejsektoren. Den afholdes for 15. gang på Nyborg Strand.

Priser for deltagelse i Vejforum

| | |
|------------|-------------|
| 1 dag | 1.600,- kr. |
| 2 dage | 3.200,- kr. |
| Studerende | 200,- kr. |

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

Vælger du at bo på deleværelse er prisen 600,- kr. Et enkeltværelse koster fra 760 – 1.035 kr. afhængig af hotel. Festmiddag 700,- kr.

Sidste tilmeldingsfrist 15. november 2015

Tilmelding på www.vejforum.dk



19 NYE VEJ-ASFALTØRER UDDANNET

Vanen tro var der i uge 33 prøve på vej-asfaltøruddannelsen på erhvervsskolen i Ulfborg og fredag formiddag var der reception med taler og overrækkelse af uddannelsesbeviser til de 19 nyuddannede vej-asfaltører.

Af Trine Leth Kølby

Branchens egen uddannelse

Vej-asfaltøruddannelsen blev etableret i 1993 som et samarbejde mellem arbejdsgivere og arbejdstagere i branchen. Initiativet blev taget for at opkvalificere branchen i takt med stigende krav til entreprenører. Det er også muligt for kommuner, der har egne asfalhold, at benytte sig af uddannelsen.

Uddannelsen afsluttes med en prøve, hvor eleverne demonstrerer både deres teoretiske viden og praktiske evner. Til at bedømme eleverne udpeger Asfaltindustrien og 3F en række skuemestre, som ikke bare giver den nødvendige faglige vurdering, men som også hjælper eleverne med at vise, hvad de har lært under uddannelsen. Hvis en elev yder en særlig flot indsats kan han bestå sin prøve med ros.

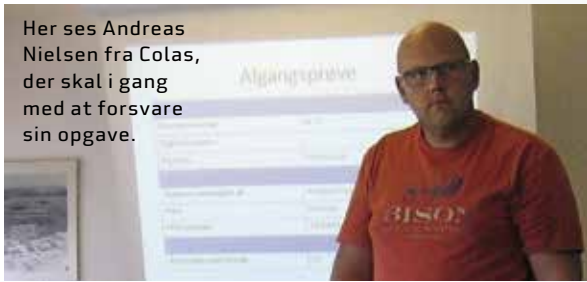
Udvikling af uddannelsesstilbud i branchen

Fagforbundet 3F og Asfaltindustriens Arbejdsgiverforening driver i fællesskab Asfaltbranchens Fællesudvalg, AFU, som udover at have ansvaret for vej-asfaltøruddannelsen også udvikler kurser og efteruddannelse til branchens ansatte.

AFU arbejder løbende med at forbedre vej-asfaltøruddannelsen og efteruddannelsesmulighederne. I 2014 valgte AFU at indføre en ny moderniseret prøveform, der skal højne niveauet af uddannelsen. Med den nye prøveform er der indført en projektopgave, hvor eleverne planlægger et vejarbejde, og AFU-udvalget kan nu efter 2 år med tilfredshed konstatere, at det har været en stor succes med den nye prøveform – således ærgres flere af de vej-asfaltører, der blev uddannet efter den gamle prøveform og som nu er engageret i udvalgsarbejdet, sig over, at de ikke selv fik mulighed for at gå til prøve på denne måde.

AFU arbejder desuden videre med at evaluere indholdet af uddannelsen, herunder om de enkelte kurser har den rigtige længde og indhold. Derfor er der i øjeblikket en konsulent fra efteruddannelsesudvalget for Bygge/anlæg og Industri (BAI), som tager rundt på besøg i asfaltfirmaerne og interviewer elever og uddannelsesansvarlige om deres erfaringer med ikke bare vej-asfaltøruddannelsen men også efteruddannelse generelt. Disse interviews vil blive analyseret og forventes at munde ud i en række konkrete forbedringsforslag i 2016. ■





Her ses Andreas Nielsen fra Colas, der skal i gang med at forsvare sin opgave.



Teoretisk opgave og mundtlig prøve

Eleverne udarbejder en projektopgave, hvor de planlægger et vejarbejde. I projektet skal indgå en skilteplan, en beregning på det areal, der skal asfalteres, og den mængde asfalt samt emulsion, der skal bruges. Herudover skal eleven lave et overslag over hvilke maskiner, der skal bruges, hvilken udlægningshastighed der skal køres med, hvor mange tons de vil køre i timen samt hvilket antal biler der skal bruges.

Praktisk prøve

I den praktiske prøve skal eleverne i hold af 4-6 samarbejde om at udføre en afretning af et stykke vej og dernæst komme nyt slidlag på i 2 baner.



Skuemestrene

Årets skuemesterhold bestod af (fra venstre) Brian Orbitsø Riis (3F), Mogens Christensen (Munck Asfalt), prøvekoordinator Mogens Nygaard (pens., tidl. Københavns Kommune), Kaj Helge Knudsen (NCC Roads), Aage Jensen (3F) samt Willy Rye Rasmussen (NCC Roads), som ikke er med på billedet.



Skuemester på 14. år

Kaj Helge Knudsen fra NCC Roads har været i asfaltbranchen siden 1977 og har været skuemester siden 2001. For Kaj er skuemesteropgaven både en mulighed for at se, hvad der rører sig i branchen, men også en god oplevelse af at være med til at hjælpe de unge i branchen.

VEJ-ASFALTØRER 2015 DE 19 NYE VEJ-ASFALTØRER

Bestået med ros:

Sten Thaastrup.....Colas Danmark

Bestået

Anders Adamcig.....Lemminkäinen
 Andreas J. F. Nielsen.....Colas Danmark
 Carsten L. Davidsen.....NCC Roads
 Casper B. Byg.....Munck Asfalt
 Daniel H. Rasmussen.....Munck Asfalt
 Jonas Bak.....Arkil Asfalt
 Jonas Broberg.....Lemminkäinen

Kelvin D. Kristiansen.....Colas Danmark
 Kennet K. Stenkjær.....NCC Roads
 Kenneth Ø. Kristensen.....Lemminkäinen
 Kevin M. Nielsen.....Colas Danmark
 Kim M. Thomsen.....Lemminkäinen
 Lars Thomsen Tøstesen.....NCC Roads
 Morten Jørgensen.....NCC Roads
 Ronni K. Jensen.....NCC Roads
 Ronnie U. Jensen.....NCC Roads
 Svend Bergmann.....Lemminkäinen
 Thomas K. Petersen.....Colas Danmark

Belægninger – færre reparationer, bedre holdbarhed, mere udvikling

Københavns og Odense Kommune har haft succes med at få kommunalpolitikkerne i tale omkring vigtigheden af veje og god vejvedligeholdelse.

Af Anders Hundahl

En kommunal embedsmand sagde forleden til mig: "Vi skal se på en vej, som på en bil – vi skal ikke have en dårligere bil, fordi økonomien strammer til; men den bil vi har, skal sjældnere på værksted. Og den bil vi køber, skal køre længere på literen". Jeg synes, at det er et godt statement – med fokus på værdi, færre reparationer, øget holdbarhed og bedre miljø. Udfordringen er naturligvis, hvordan vi gør det i praksis og samtidig får overbevist politikkerne i byrådet om, at det er det rette at gøre og bruge skatte kroner på.

To kommuner har efter min mening givet nogle pejlemærker for, hvordan vi kommer videre. Det er København og Odense. De har nemlig begge analyseret deres veje, konsekvenserne af forskellige vedligeholdelsesstandarder de kommende år og samlet alle tal og overvejelser i to let læste, velargumenterede og illustrerede publikationer, som er rettet mod politikkerne. Publikationerne hedder henholdsvis "Veje i Odense – status 2014" og "Genopretning af vejområdet i København", og kan begge findes på Asfaltindustriens hjemmeside: www.asfaltindustrien.dk -> Vejfolk -> Bibliotek. Mange andre kommuner har også opgjort vedligeholdelsesefterslæbet på vejene; når jeg nævner København og Odense er det fordi tallene er nye og fordi jeg synes, at de har gjort en del ud af formidlingen.

I forbindelse med udgivelsen af de to publikationer har Asfaltindustrien været i dialog med politikkerne og embedsmændene i de to byer.

København – fokus på skybrudssikring

I København har man tanker om, sammen med parter som statens Vejdirektorat, rådgiverne og asfaltindustrien, at gøre København til et "vejlaboratorium" med fokus på især tre områder: Skybrudssikring, støjreduktion,

herunder længere holdbarhed, og yderligere mulighed for genanvendelse. Men ikke alene udviklingsområdet har opmærksomhed i København. Ikke mindst fordi kommunen har udarbejdet en seriøs og let tilgængelig genopretningsplan, er politikkerne opmærksomme på at passe på og vedligeholde den investerede vejkapital og kommunen siger selv, at den de kommende år derfor vil investere massivt i veje. Baggrunden er også et ønske om at tænke byens fysiske elemente i helheder: En vej er ikke "kun" en vej men f.eks. også middel til kvarterløft og skybrudsbekæmpelse.

Odense – synliggør efterslæbet og kvalificer debatten

I Odense konstaterer man, at den nye, pædagogiske oversigt over vedligeholdelsesefterslæbet på belægninger har bragt teknik- og miljøforvaltningen et stykke vej videre i retning af at rette op, fordi man synliggør problemet for andre politikere end dem, der beskæftiger sig med teknik. På udviklingssiden er der interesse for partnering som alternativ til funktionskontrakter, for rammeudbud og partnerskab og udvikling af veje til skybrudssikring. På kort sigt vil vi dog stadig se årlige udbud i Odense, og bl.a. på baggrund af udviklingsplanen "Veje i Odense", har byrådet besluttet at der afsættes 134,3 mio. kr. i perioden 2015-2018 til forbedring af de mest benyttede trafikarealer i Odense. Ikke mindst to grafer på side 29 i "Veje i Odense" (se side 11) har været med til at synliggøre sammenhængen mellem vejenes tilstand over tid, budgettets størrelse og niveauet for den optimale vedligeholdelse.

Hedensted – sådan håndterer du dialogen med byrådet

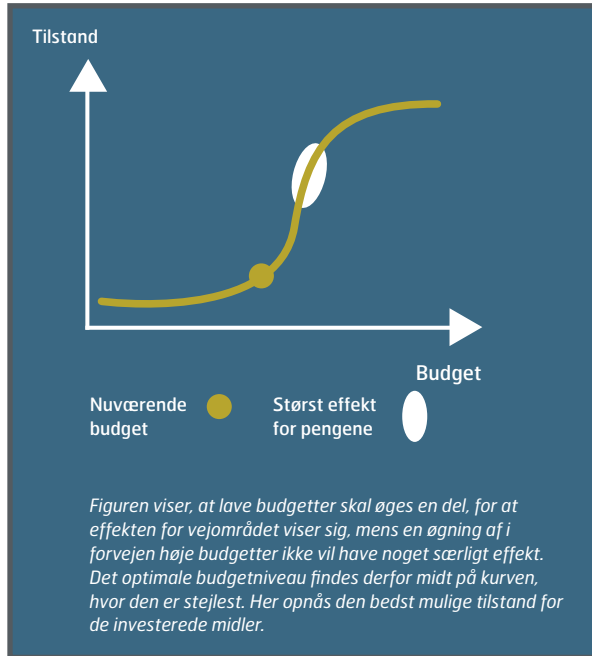
For at samle op på hele emnet om, hvordan vi synliggør vejområdet for byråd og borgere vil der på Vejforum være en session med hovedoverskriften "Politik og Trivsel". Her vil bl.a. Annette Christensen, chefkonsulent fra DI, tale om infrastrukturens betydning for erhvervslivet, og Helle Westphal, ingeniør i Hedensted, og jeg selv, om hvordan man håndterer dialogen med politikkerne, når det angår veje.

For det er vigtigt, at vi får skabt synlighed om udfordringerne på vejområdet, får kvalificeret debatten og får flere penge til veje – til glæde for byråd og borgere, for det er billigere at vedligeholde i tiden end at lappe på en forfalden vej og god infrastruktur skaber vækst i kommunen. ■

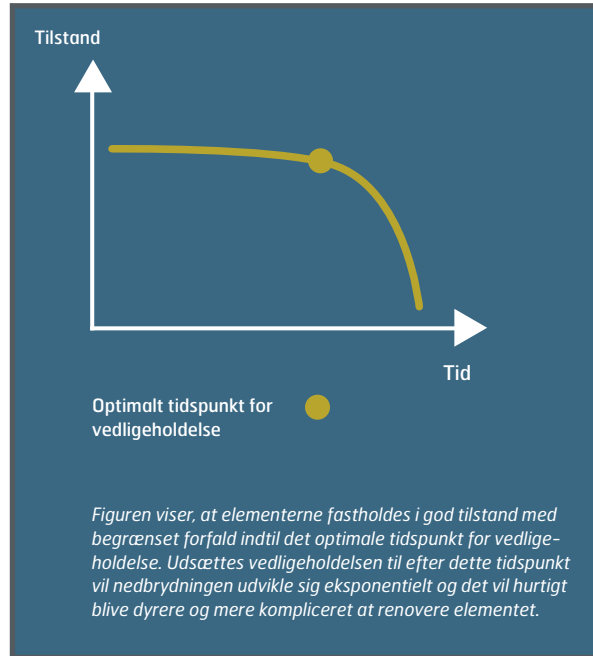


” En vej er ikke "kun" en vej men f.eks. også middel til kvarterløft og skybrudsbekæmpelse. Anders Hundahl, adm. dir. Asfaltindustrien.

SAMMENHÆNG MELLE VEJOMRÅDETS TILSTAND OG BUDGETTERS STØRRELSE



SAMMENHÆNG MELLE VEJOMRÅDETS TILSTAND OG ELEMENTERNES LEVETID



Især disse 2 figurer var med til at overbevise kommunalpolitikkerne i Odense om vigtigheden af at afsætte tilstrækkelige midler til at vedligeholde vejene.

KILDE: "VEJE I ODENSE - STATUS 2014"



Asfaltudlægger

- Speciale i opbygning af lastbiler til asfalt- og grusudlægning.
- Stort knowhow indenfor disse køretøjer.
- Opbygger egne biler og andre specialopbygninger.
- Opbygninger er tilpasset kundernes specifikke ønsker.

KONTAKT Kudsk & Nisum
for en demonstration

Kudsk & Nisum⁴⁵



Vojensvej 7, 6500 Vojens · Tlf.: 74541292
mail@kudsk-nisum.dk · www.kudsk-nisum.dk

EAPA-symposium i Istanbul

Den europæiske asfaltforening EAPA afholdte i juni sit 9. symposium i Istanbul i Tyrkiet. På symposiet blev de over 100 deltagere fra den europæiske asfalt- og bitumenbranche opdateret med de seneste nyheder og trends inden for branchen.



Europaparlamentsmedlem Ismail Ertug fra Tyskland (t.v.) sammen med adm. direktør i Asfaltindustrien Anders Hundahl.

Af Uno Heik

Europæisk Vejdirektorat

Årets særligt indbudte hovedtaler var Europaparlamentsmedlem Ismail Ertug fra Tyskland. Ismael Ertug er socialdemokraternes koordinator for transportudvalget (TRAN) i Europaparlamentet. Han informerede om, at EU i de kommende år vil sætte fokus på infrastrukturen. Dette indebærer en udvidelse af det eksisterende transportnet, samt tilføjelse af nye – hertil har EU afsat € 64 milliarder til investeringer.

Ismail Ertug fortalte desuden, at der i øjeblikket er en reel diskussion om at etablere et "Road Agency" i

EU, altså en form for europæisk Vejdirektorat. En sådan institution giver endnu bedre mulighed for at påvirke og få indflydelse på beslutninger omkring nye investeringer samt at få sat det massive vejvedligeholdelsesefterslæb rundt omkring i medlemslandene på dagsordenen.

Foreløbig er de store beløb forbeholdt nye investeringer. Der arbejdes dog på at udarbejde nogle generelle retningslinjer for investeringer, således at de store beløb også kommer til at gå til de eksisterende veje – på den måde undgår man at der også opstår

problemer med den nuværende infrastruktur.

Warm Mix Asphalt

Der var afsat en selvstændig session til tidens varme eller rettere halvvarme tema som er Warm Mix Asphalt (WMA). WMA er betegnelsen for en proces, hvor almindelig asfalt produceres og udlægges ved temperaturer 30-40 °C lavere end det er tilfældet med traditionel varmblandet asfalt. WMA er dermed både energibesparende og klimaskånsom.

I Europa udgør WMA fortsat kun få procent af asfaltmarkedet, mens der i USA på det seneste er sket en eksplosiv vækst i WMA-produktionen, der nu udgør omkring 1/3 af markedet. Fremtiden tilhører også WMA i Europa. Derfor må branchen fortsætte med at sætte maksimalt pres på for at få øget anvendelsen af WMA i Europa.

Produktchef Bjarne Bo Lund-Jensen fra NCC Roads var symposiets danske islæt. Han orienterede om erfaringerne med anvendelsen af WMA i EAPA-medlemslandene, herunder Danmark, samt i primært USA.

Alt i alt viser både laboratorieforsøg og sammenlignende teststrækninger, at de tekniske og holdbarhedsmæssige egenskaber af den miljøvenlige WMA er på linje med dem for traditionel varmblandet asfalt.



” Det er vigtigt, at være medlem af den europæiske asfaltforening. EAPA er vores øjne og ører i Bruxelles og sørger for, at vi kender og kan påvirke love og regler med betydning for branchen. EAPA er også rammen om dynamiske og værdiskabende netværk, hvor vi, som under symposiet i Istanbul, får ny viden og impulser vi kan bruge til gavn for kunder og dansk infrastruktur

John Kruse Larsen,
Adm. direktør, Pankas
A/S og næstformand
i EAPA.

I Norge har myndighederne ligefrem selv taget initiativ til at fremme anvendelsen af WMA. Fra 2013 er der indført en bonus til asfaltentreprenørerne på NOK 30 per leveret tons WMA. Dette har fået WMA-produktionen til at stige fra 26.000 tons i 2012 til 539.000 tons i 2014. Dette svarer til 7,7 % af markedet på 7. mio. i 2014. Bonusordningen udløber med udgangen af 2015.

Nyheder og trends

Symposiet bød også på en præsentation af afsluttede og igangværende forskningsprojekter i EU med relation til asfaltbelægninger. Dernæst blev der sat fokus på miljøvaredeklaration (EPD) og hvordan den er relevant for asfaltbranchen.

I eftermiddagens sidste session blev der givet et overblik over de seneste trends i den europæiske asfaltbranche. Her var temaerne bl.a. Asset Management, asfaltgenbrug og anvendelse af emulsion.

Erfaringsudveksling

Et af hovedformålene med EAPA's symposier er at få udvekslet erfaringer mellem deltagerne fra de forskellige medlemslande. Derfor var der afsat rigelig tid til drøftelser under de i alt 4 sessioner og i de mellemliggende pauser. ■

Læs mere

Asfaltindustrien har samlet alt materialet fra EAPA-symposiet på sin hjemmeside:

www.asfaltindustrien.dk/Vejfolk/Internationalt/EAPA-2015

Her kan du bl.a. læse korte uddrag fra symposiet på dansk, læse interviews og artikler, samt finde PowerPoint slides fra de forskellige oplægsholdere



Produktchef Bjarne Bo Lund-Jensen fra NCC Roads fortalte om erfaringerne med at anvende Warm Mix Asphalt i EAPA-medlemslandene.

Pas på: Der kommer mere fartkontrol ved vejarbejder

Her er et rigtig godt råd: Overhold hastighedsbegrænsningerne ved vejarbejder. Det giver bedre sikkerhed for dem, der arbejder på vejen – og råd til mere for dig som trafikant. Nu er der nemlig både en reel risiko for, at en af politiets nye fotovogne fanger dig – og at en fordoblet fartbøde er på vej – hvis du kører for hurtigt ved et vejarbejde.

Af Uno Helik

Farten skal ned

Risikoen for at få en stor bøde kan få trafikanterne til at lette foden på speederen. Det var baggrunden for at politiet i starten af året fik 100 nye fotovogne til automatisk fartkontrol. For at få farten ned ved vejarbejder blev bødesatserne for fartoverskridelser ved vejarbejder samtidig fordoblet. Trafikanternes hastighed forbi vejarbejder, bliver nemlig oplevet som den væsentligste arbejdsmiljørisko for en medarbejder på vejen. Vejarbejdernes risiko fremgår også af opgørelser fra Vejdirektoratet, der peger på, at der årligt sker over 200 ulykker i forbindelse med vejarbejder.

Anmod om fartkontrol

For at øge medarbejdernes sikkerhed ved vejarbejde har brancheforeningerne Asfaltindustrien og SIKRE VEJE – der repræsenterer de virksomheder, der arbejder på vejen – netop fået udarbejdet en vejledning om, hvordan vejentreprenørerne kan anmode politiet om at få udført en automatisk fartkontrol ved et givet vejarbejde. Vejledningen er lavet i samarbejde med Rigspolitiets Nationale Færdselscenter.

– ”Med de nye tiltag som dobbelte bøder for hastighedsoverskridelser ved vejarbejder og flere fotovogne til automatiske trafik-

kontroller har vi endelig fået nogle effektive værktøjer, der kan

forbedre trafikikkerheden ved vejarbejder”, oplyser Anders Hilbert, der er sekretariatschef i SIKRE VEJE, og fortsætter: ”Men for at få alle trafikanter til at overholde de skilte hastighedsbegrænsninger ved vejarbejder – og dermed effekt at de nye regler – er det nødvendigt, at der løbende bliver gennemført hastighedskontroller ved vejarbejder. Derfor har vi lavet denne vejledning i samarbejde med Rigspolitiet”.

For Rigspolitiet passer initiativet godt med deres øgede fokus på at nedbringe fartoverskridelserne på udsatte strækninger, som fx ved skoler, på kendte uheldsstrækninger og ved vejarbejder.

– ”Den vigtigste grund til at få hastigheden ned ved vejarbejder er hensynet til vores medarbejders sikkerhed”, fastholder Trine Leth Kølby, der er arbejdsmiljøkonsulent i Asfaltindustrien. ”Og vi gør alt hvad vi kan for vores medarbejders sikkerhed, men det er desværre ikke altid nok, at vi som vejentreprenører overholder alle regler. Arbejdstilsynet har nemlig givet påbud til vejentreprenører, fordi de forbipasserende trafikanter ikke overholdt den skilte hastighed – og dermed bliver vi i princippet holdt ansvarlige for andres adfærd. Derfor er det – også af dén grund – vigtigt at få trafikanterne til at overholde de skilte hastigheder ved vejarbejder”.

Stor mediefokus

Så sent som i slutningen af august blev vejarbejdernes sårbare arbejdsforhold desværre endnu engang udstillet, da en billist pløjede

2 vejarbejdere ned ved et vejarbejde på Ringvejen ved Herlev.

Sagen blev allerede dagen efter grebet af DR Aftenshowet, som havde vejarbejder Torben Koust Enevoldsen fra Århus Kommune inde til en snak om hvad man går og føler og tænker på, når man er ude i ”felten” på vejen.

Torben Koust Enevoldsen har tidligere været meget aktiv på de sociale medier omkring vejarbejdernes sikkerhed og havde i forbindelse med den seneste hændelse lavet endnu et opslag på sin Facebook-side med bl.a. følgende appæl til billisterne:

Skal der lig på bordet.

Sænk nu farten når du kører forbi et sted hvor der er vejarbejde

Vi har alle en familie derhjemme.

Du kan se indslaget i DR Aftenshowet via dette link:

www.dr.dk/tv/se/aftenshowet/aftenshowet-2015-08-27#!/

Mere tryghed fremover

Asfaltindustrien og SIKRE VEJE forventer, at de fordoblede bøder, de 100 nye fotovogne og deres målrettede indsats om mere automatisk fartkontrol ved vejarbejder vil give mærkbart bedre sikkerhed for medarbejdere på vejen.

Dernæst kan den øgede mediefokus forhåbentlig også give en hjælpende hånd til at synliggøre vejarbejdernes udsatte arbejdsplads og få billisterne til at tænke sig om en ekstra gang, næste gang de passerer et vejarbejde. ■



Det kan blive en meget dyr oplevelse, hvis man ikke overholder de skilte hastigheder forbi et vejarbejde. Fartbøderne er fordoblet og Rigspolitiet har fokus på at nedbringe fartoverskridelserne ved bl.a. vejarbejder.

SYLTET MOTORVEJ BETYDER 700 TABTE ARBEJDSPLADSER

Novo Nordisk har besluttet at lægge deres ny råvarefabrik i USA og ikke i Danmark.

700 nye Novo Nordisk-arbejdspladser ender ikke i Kalundborg, men i North Carolina. Her bygger den danske diabetesvirksomhed en helt ny råvarefabrik til 12 mia. kroner.

At Danmark ikke får arbejdspladserne skyldes dels strategiske overvejelser, men også, at motorvejsforbindelsen til Kalundborgmotorvejen fortsat ikke er på plads. Koncerndirektør Mads Krogsgaard Thomsen forklarer til Børsen, at når Novo Nordisk 'skal rekruttere ingeniører til Kalundborg, så er der trafikale problemer'.

Allerede i 2009 besluttede Folketinget at etablere de resterende 27 kilometer motorvej, der vil forbinde Kalundborg endegyldigt med hovedstadsområdet til gavn for beboere og pendlere, erhvervsliv og vækst. Alligevel er projektet endnu ikke gennemført.

– Det tynger vores erhvervsliv, at de resterende 27 km motorvej aldrig er bygget. De 14 km er motortrafikvej og kan hurtigt laves om til motorvej. De sidste 13 km er tosporet landevej, hvor du lige nu kører om kap med meje-

tærskere og traktorer, siger Martin Damm, borgmester i Kalundborg Kommune.

Han undrer sig over, at politikerne sylter opgaven. Kommunen har for nyligt fået udført en analyse i rådgivningsvirksomheden Grøntmij. Analysen viser, at de sidste 27 km motorvej vil kunne skabe 1.000 nye jobs i området.

Nu er 700 potentielle Novo-jobs røget til USA.

– Den sidste bid af forbindelsen koster ikke mere end tre måneders selskabsskat fra Novo Nordisk. Vi har i Kalundborg bevist, at vi om nogen kan lave nye, danske, private arbejdspladser, så det er bare med at

komme i gang. Det koster at spare på infrastrukturen.

Asfaltindustriens direktør Anders Hundahl er enig.

– Det er forfærdeligt, at vi nu direkte mister arbejdspladser, fordi rammevilkår og infrastruktur er for ringe. Vi må kræve, at politikerne på Christiansborg tager situationen alvorligt. Dannelse af en Vejfond er en løsning, der kan sikre dansk infrastruktur og dermed vækst og velfærd. ■

Af Mette Bender



Det koster at spare på infrastrukturen.

Martin Damm, borgmester i Kalundborg Kommune

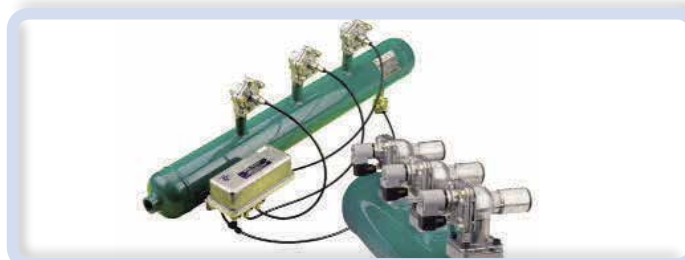
AVS Danmark har løsninger til asfaltindustrien:

Sikring af trykluftkvalitet
Dæmpning af trykluftstøj
Specialpneumatik til hårde miljøer
Filterrensnings komponenter og systemer
Emissionsmåling og -overvågning
Procesventiler og aktuatorer

Vi er klar til vinteren – er I?



AVS Danmark ApS
Skelvej 18
DK-2640 Hedehusene
Tel. +45 46564343
Fax +45 46590143
mail@avs danmark.dk
www.avs danmark.dk





Fleksibilitet,
høj faglighed
og *nytænkning...*

...er vores nøgleord for store anlægsentrepriser
og asfaltarbejder.