

ASFALT

V O R E V E J E

OPS – eller “UPS”

Motorvejsåbning på Fyn

EU's kemikaliereform REACH

Tillykke til de nye vej-asfaltører

Destination Copenhagen – E&E 2008

CEN-standarder for asfalt

Motorring 3

LEDER: OPS – ELLER BARE “UPS”	3
DER ER JO IKKE NOGEN MCDONALDS	4
Lørdag den 16. september åbnede transport- og energiminister Flemming Hansen den første del af Svendborg-motorvejen.	
PARAT TIL REACH	6
Asfaltindustrien og den europæiske asfaltforening EAPA er gået i gang med at se på, hvordan EU-kommissionens nye kemikaliereform REACH vil berøre asfaltindustrien som bruger af bitumen til fremstilling af asfalt.	
TILLYKKE TIL ENDNU ET HOLD NYE VEJ-ASFALTØRER	8
Alle 16 elever bestod dette års afsluttende prøve på vej-asfaltøruddannelsen.	
DESTINATION COPENHAGEN – EURASPHALT & EUROBITUME 4 TH CONGRESS – E&E 2008 . . .	9
Invitation og “call for papers” til 4. Eurasphalt & Eurobitume kongres den 21. - 23. maj 2008 i København.	
STØJ PÅ VEJ	13
Den 9.-10. november 2006 afholder Nordisk Vejteknisk forbunds (NVF) danske afdeling et støjseminar i København med titlen “Støj på vej – Problemer, Løsninger & værktøjer for vejforvaltningen”.	
CEN-STANDARDE FOR ASFALTMATERIALER	14
Vejreglarbejdsgruppe U.21 “Asfaltarbejder” har udarbejdet forslag til en CEN-revision af Almindelig Arbejdsbeskrivelse for varmbladet asfalt fra november 1998.	
KOMMUNALREFORMEN – VEJEN TIL GOD VIN OG EFTERUDDANNELSE	15
VEJ-EU inviterer alle til at deltage i en brugerundersøgelse om det fremtidige behov for efteruddannelse.	
DET KØRER PÅ MOTORRING 3	16
Efter halvandet års arbejde med at udvide Motorring 3 fra fire til seks spor kan man konstatere, at trafikken generelt glider mere smertefrit end man nok på forhånd havde forventet. Dette skyldes ikke mindst den velfungerende elektroniske skiltning i forbindelse med vejarbejdet.	



ASFALTINDUSTRIEN

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

Direktion: Ib Frandsen

Redaktionskomite: Ib Frandsen (ansv.)
Uno Helk (redaktionschef)
Helle Fabiansen
Anders Hilbert

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

Må gerne citeres med kildeangivelse

TEKNIK

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

Design og tryk: Datagraf
Forside: Svendborg-motorvejen krydser den Fynske motorvej.
Foto: Michael Bager.

Medlemmer:

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

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

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

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

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

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

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

*

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

Associerede medlemmer (AB):

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

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

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

*

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

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

OPS – eller bare “UPS”

For nylig kunne det på ny trække overskrifter, at antallet OPP projekter under den nuværende borgerlig-liberale regering angiveligt skulle være lavere end tilfældet var under den foregående socialdemokratisk ledede regering.

Det står ikke helt klart, hvad årsagerne hertil måtte være, men selvom det kunne være interessant at vide, er det nok vigtigere at fokusere på de fremtidige muligheder.

For Asfaltindustriens medlemmer består hovedopgaven i relation det offentlige i bygning og - i bred forstand - vedligeholdelse af veje.

Gennem mange år var det på sin vis rutinepræget. Bygherren (stat, amter og kommuner) bestilte opgaverne efter nøje beskrevne “recepter”, der stort set ikke overlod andet end prisudregningen til de private firmaer. Noget innovationsincitament eller blot muligheden for en mere rationel tilrettelæggelse af arbejdet var der ikke meget af.

Med afholdelsen af en høring på Christiansborg i november 1998 om funktionsudbud (dvs. opfyldelse af egenskaber som f. eks. jævn, skridsikker og støjsvag belægning - men uden krav om en bestemt type asfalt) gav vi startskuddet til en proces, som stille og roligt har affødt en række aftaler med de mere progressive amter og kommuner.

Kært barn har mange navne. Nogle taler om OPP (Offentlig Privat Partnerskab) medens vi har valgt OPS (Offentlig Privat Samarbejde).

Aftaler, der strækker sig over 12 - 14 år og foregår i et nært og tillidsfuldt forhold mellem parterne, giver økonomisk gevinst for begge parter. For vore medlemmer gennem rationel tilrettelæggelse og udførelse - og for bygherren som målbare besparelser i størrelsesordenen 6 - 8 pct.

Når det kommer til Statens veje, har vi fortsat et OPS projekt til gode - men med projektet for en motorvej fra Kliplev til Sønderborg, som Staten har overtaget fra Sønderjyllands Amt, vil det snart kunne blive aktuelt.

Her skal der for første gang tages stilling til et andet, meget vægtigt, element i det hele, nemlig finansieringen af fremtidens store nyanlæg.

Det er alment kendt, at selv det mest kreditværdige private

firma ikke kan hamle op med Staten, når det gælder hjemtagning af lavtforrentede lån - tænk blot på de faste forbindelser over Storebælt og Øresund - og det faktum har indtil videre lagt en vis hæmsko på trangen til at gå ud i helt store projekter.

Men her dukkede der helt nye muligheder op, da ATP for ganske nylig meldte sig på banen og tilbød finansiering af den stærkt påtrængte renovering og udskiftning af skinnenettet i Danmark.

På et netværksmøde arrangeret 12. september 2006 af Dansk Vejforening slog underdirektør Henrik Gade Jespersen fast, at

ATP også stiller sig positivt til fremtidig finansiering af vejnettet i Danmark. Fonden har for nylig bidraget med 3 mia. kr. til en fond på omkring 30 mia. kr. stiftet af Goldmann Sachs, som skal benyttes til europæiske vejinvesteringer.

Han fremholder, at udenlandske erfaringer viser at der er et fornuftigt afkast fra investering i vejanlæg.

Hertil kan føjes, at selvom de udenlandske erfaringer kommer fra (direkte) betalingsveje, vil det samme kunne gøre sig gældende i Danmark, hvor betalingen tænkes at skulle ske indirekte gennem såkaldt “skyggetold”, som er baseret på trafiktælling.

Den 21. september holdt transport- og energiministeren “På baggrund af ATP’s meldinger i pressen” møde med

ATP. Ministeren udtalte bagefter:

“Regeringen ønsker at fremme nye organisations- og samarbejdsformer mellem den private og den offentlige sektor. Bl.a. skal relevante statslige bygge-, anlægs- og forsyningsprojekter testes med henblik på at løse hele eller dele af projekterne i et Offentligt-Privat-Partnerskab.

Jeg er glad for, at ATP har villet bidrage aktivt til nytænkning inden for samarbejdet mellem den private og offentlige sektor.

Flere projekter i udlandet er blevet gennemført succesfuldt som OPP, og jeg er af den overbevisning, at vi i Danmark bør se nærmere på de muligheder og risici, der er forbundet ved sådanne projekter.”

Der anes en vis tøven her.

Man må håbe, at den ikke får overtag. Regeringens overvejelser skulle jo nødigt ende med et “UPS!”



A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'Ib Frandsen'.

Ib Frandsen



Flankeret af bl.a. en række borgmestre holder transportminister Flemming Hansen sin tale inden snoreklippet. Foto: Michael Bager.

Af Hans-Henrik Dysse

Det er nærmest utænkeligt at forestille sig indvielse af en motorvej på H.C. Andersens fødeø uden en eller anden form for henvisning til den store digter.

Således var det også lørdag den 16. september 2006, hvor transport- og energiminister Flemming Hansen i selskab med en amtsborgmester, fire borgmestre, lidt over 100 særligt indbudte og flere hundrede midtfynboer indviede den første del af Svendborg-motorvejen ved Ringe.

Det var Ryslinges borgmester, Gunnar Landtved, der både direkte og indirekte ihukom den gamle digter.

Direkte ved at omtale sangen »Hist hvor vejen slår en bugt« og indirekte ved at fortælle om en tur med 15-årige Kasper for et par uger siden. De to kom kørende langs de allersidste forberedelser på motorvejen.

Det bliver rart, når motorvejen bliver færdig, så vi kan komme hurtigere til spejder, sagde Gunnar Landtved.

Ja, men det er da ikke nogen rigtig motorvej – for der er jo ikke nogen McDonalds, sagde Kasper som en anden lille dreng, der trodsigt fastholder, at den forfængelige kejser jo ikke har noget tøj på. Udsagnet om den manglende fast-foodrestaurant fik dog ikke motorvejen til at blotlægge sig som en gemen grusvej.

LIDT MERE FIN

Så Flemming Hansen kunne stå på den fineste asfalt, da han klokken 11.19 udførte det forløsende klip og officielt åbnede motorvejen.

Forud var gået et morgenarrangement på Egeskov Slot for særligt inviterede, som kunne lade op til klippet med kaffe, blødt brød og en gennemgang af det omfattende anlægsarbejde ved projektleder Steen Ogstrup.

Flemming Hansen glædede sig i sin korte tale over vejret.

Det er et dejligt vejr, som fynboerne

fortjener det. I dag er en vigtig dag for både pendlere, erhvervslivet og fritids- og kulturlivet.

De 19 kilometer motorvej er en direkte og mærkbar forbedring til glæde for de 22.000 køretøjer, som dagligt vil passere dette sted.

Fyn er fin, og Fyn bliver endnu mere fin med den nye motorvej, sagde Flemming Hansen blandt andet inden han leverede klippet.

MED FRA STARTEN

Amtsborgmester Poul Weber huskede i sin tale tilbage til 1991, da de fynske borgmestre gav hinanden musketer-eden på at arbejde for en motorvej mellem Odense og Svendborg.

Det var et loyalt samarbejde. Fynsk holdspil når det er bedst, sagde Poul Weber.

Odenses borgmester, Jan Boye, kaldte dagen en »glædens dag«. Langt om længe er vi kommet hertil efter en lang og

Der er jo ikke nogen McDonalds

Det var en glædens dag, da transportministeren endelig klippede snoren og erklærede første del af Svendborg-motorvejen for åben.

sej kamp. Det er en stor lettelse for os, som har siddet i et hav af køer, sagde Jan Boye.

Hans kollega i Årslev Kommune, Hans Jørgensen, erindrede en bustur på Rute 9 med Folketingets Trafikudvalg, dengang en Svendborg-motorvej stadig blot var et håb.

Busturen var desværre planlagt til klokken ni, så politikerne oplevede ikke morgenmylderet, men det hjalp, da vi ved Kværndrup havnede bag en traktor, som vi lå bag helt til Svendborg. Der fik de øjnene op for problemet, sagde Hans Jørgensen.

GANG I UDVIKLINGEN

Ringes borgmester, Bo Andersen, anførte, at motorvejen var en dyr investering.

Men jeg er overbevist om, at den tjener sig ind. Vi får færre uheld og skal ikke længere køre ulidelig kø-kørsel, sagde Bo Andersen, som ikke mente, at fynboerne skulle udvise beskedenhed.

Vi føler os berettiget til motorvejen. Til gengæld må vi gøre op med den fynske mentalitet og ikke tænke, at nu ligger vejen der, så klarer den nok resten. Vi må arbejde for at fortsætte udviklingen, sagde han.

KLOKKEN 14.39 SKETE DET

De midtfynske bilister er vilde med den nye motorvej.

Med et stort kollektivt "roumm" tog de midt- og sydfynske bilister i lørdags hul på den første del af Svendborg-motorvejen fra Odense til Kværndrup, da den lidt efter lidt blev åbnet helt.

Set oppe fra broen så det nærmest ud som om, at en hel del af bilisterne nede på motorvejen ikke kunne fatte, at de nu kunne suse af sted med 130 km/t. Der var i hvert fald en hel del, som holdt sig betragteligt under fartgrænsen, men hvad der før havde været irritationsmoment blev nu klaret med en overhaling.

MOTORVEJENS MOR

Tidligere amtsborgmester Karen Nøhr strålede om kap med solen, da hun som særlig indbudt deltog i motorvejsåbningen.

Både nuværende amtsborgmester Poul Weber og en række af de borgmestre, som får motorvejen gennem deres kommune, takkede Karen Nøhr for, at hun i begyndelsen af 1990'erne satte Svendborg-motorvejen på den politiske dagsorden.

Hun samlede 32 kommuner om at bakke op om projektet, sagde Poul Weber. Det er dejligt, at det lykkedes, og at vejen er så flot, sagde Karen Nøhr efter klippet. Hun troede fra begyndelsen på projektet.

Jeg havde da håbet, at den var kommet noget hurtigere, men det var en lang og sej proces, sagde hun.

Parat til REACH

REACH er EU-kommissionens udspil til en ny kemikaliereform.

Hos Asfaltindustrien og i EAPA er vi gået i gang med at se på, hvordan de nye regler vil berøre asfaltindustrien som bruger af bitumen og andre kemiske stoffer til fremstilling af asfalt.

Af Helle Fabiansen

REACH forventes at træde i kraft i april 2007. Med REACH får industrien nu ansvaret for at sikre, at produktion og anvendelse af kemiske stoffer ikke skader vores sundhed og miljø. Det skal ske gennem et system, hvor producenter og importører af kemikalier over 1 ton pr. år skal registrere stofferne før de må

markedsføres og anvendes. EU-kommissionen har vurderet, at REACH vil omfatte 30.000 kemiske stoffer.

BRUGERNE FÅR OGSÅ ET ANSVAR

Som noget helt nyt vil REACH forpligte brugerne af de kemiske stoffer – de såkaldte "Downstream Users" – til at bidrage til en sundheds- og miljømæssig forsvarlig brug af de kemiske stoffer. Som repræsentant for de europæiske asfaltproducenter og -entreprenører spiller EAPA derfor en meget vigtig rolle i arbejdet med at implementere REACH i den europæiske asfaltindustri. EAPA har derfor indledt et samarbejde med Eurobitume – de europæiske bitumenproducenters brancheorganisation – om at forberede virksomhederne bedst muligt til at kunne håndtere de mange krav, som REACH stiller til såvel producenter som brugere.

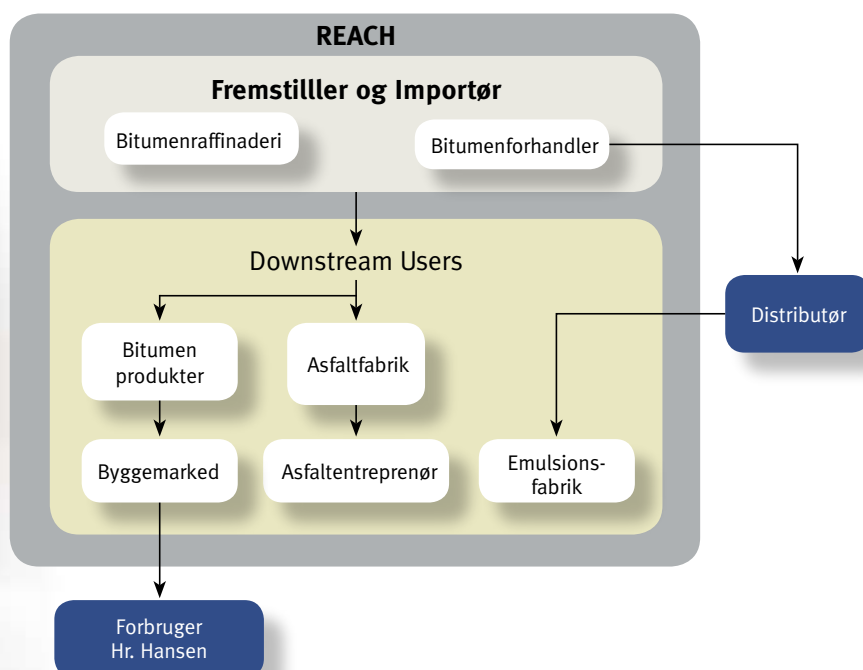
INGEN REGISTERING – INGEN ANVENDELSE

Som aftager af bitumen til fremstilling af asfalt, er asfaltindustrien en såkaldt

Downstream User. Som Downstream User stiller REACH krav om, at asfaltindustrien skal oplyse bitumenproducenterne om, i hvilke situationer og på hvilken måde bitumen anvendes. Bitumenproducenterne skal bruge oplysningerne til at udarbejde eksponeringsscenarier, der vurderer de miljø- og sundhedsmæssige risici ved brug af bitumen til vejbygningsformål. Eksponeringsscenarierne vil også indeholde bitumenproducenternes anbefalinger til foranstaltninger. Det kan fx være i form af grænseværdier, temperaturgrænser og brug af personlige værnemidler. Som Downstream User er asfaltindustrien forpligtet til at følge de foranstaltninger, som producenten anviser for at sikre en miljø- og sikkerhedsmæssig ansvarlig brug af bitumen.

Når bitumen registreres under REACH, dækker registreringen kun de eksponeringsscenarier, som bitumenproducenten har udarbejdet på baggrund af asfaltindustriens oplysninger om brug. Hvis en specifik brug af bitumen falder uden for eksponeringsscenarierne, vil denne specifikke brug af stoffet ikke være dækket

Hvem er omfattet af REACH?



af registreringen. Og uden registrering – ingen anvendelse!

Hvis man som Downstream User anvender bitumen på en måde, som ikke er omfattet af registreringen, er man derfor selv ansvarlig for at få registreret den specifikke brug. For at opnå en registrering skal der udarbejdes en sikkerhedsvurdering for den specifikke brug, hvilket bl.a. omfatter en farevurdering samt en vurdering af eksponeringen ved den konkrete brug. Det kræver betydelig faglig ekspertise og økonomiske ressourcer at udarbejde en sådan sikkerhedsvurdering. Derfor er det af åbenlys og afgørende betydning, at asfaltindustrien som Downstream User får sikret, at alle "normale" og kendte anvendelser af bitumen omfattes af registreringen.

ET TÆT SAMARBEJDE ER EN FORUDSÆTNING

I praksis er det CONCAWE, de europæiske olieproducenters miljøorganisation, der på vegne af Eurobitume vil stå for registreringen af bitumen. CONCAWE's opgave er at vurdere og registrere samtlige petroleumsprodukter, hvoraf bitumen kun udgør et enkelt og forholdsvist velbeskrevet kemisk stof hvad angår de miljø- og sundhedsmæssige risici.

CONCAWE er afhængig af inputs fra bitumenleverandørerne og brugerne for

at kunne registrere bitumen i det nye kemikalieagentur, som er under oprettelse i Helsinki. EAPA har derfor indledt et tæt samarbejde med Eurobitume for at sikre, at bitumenproducenterne bliver gjort bekendt med de mange forskellige måder, som bitumen anvendes på i asfaltindustrien. Samarbejdet skal også sikre, at EAPA bliver involveret i udarbejdelsen af eksponeringsscenerierne, herunder hvilke foranstaltninger der skal fastlægges for at sikre en miljø- og sundhedsmæssig forsvarlig brug af bitumen.

EAPA's tekniske udvalg er gået i gang med at udarbejde en udtømmende liste over de bitumentyper, der anvendes i asfaltindustrien samt de mange forskellige kendte anvendelsesmuligheder. Man vil også se nærmere på de øvrige kemiske stoffer, der indgår i asfalt og indlede en dialog med producenterne og importørerne af disse stoffer. Inputs fra Danmark og de øvrige medlemmer af EAPA vil være en nødvendig forudsætning for at sikre, at alle anvendte kemiske stoffer og specialanvendelser bliver omfattet af listen og dermed i sidste ende opnår en registrering.

Da bitumen produceres i mængder over 1.000 tons pr. år, skal bitumen være registreret senest i 2010.

Fakta om REACH

REACH er EU-kommissionens udspil til en ny kemikaliereform.

REACH STÅR FOR:

Registrering af alle kemiske stoffer produceret eller importeret i mængder over 1 ton/år

Evaluering af problematiske kemiske stoffer og kemiske stoffer produceret over 100 ton/år

Autorisation eller tilladelse til brug af særligt problematiske kemiske stoffer

CH chemicals

Samtlige kemiske stoffer produceret eller importeret i mængder over 1 ton/år skal registreres. REACH registreringen omfatter stofferne i ren form. Hvis et kemisk stof indgår i et produkt, fx asfalt eller bitumenemulsion, er det de enkelte kemiske stoffer i produktet, der skal registreres og ikke det endelige produkt.

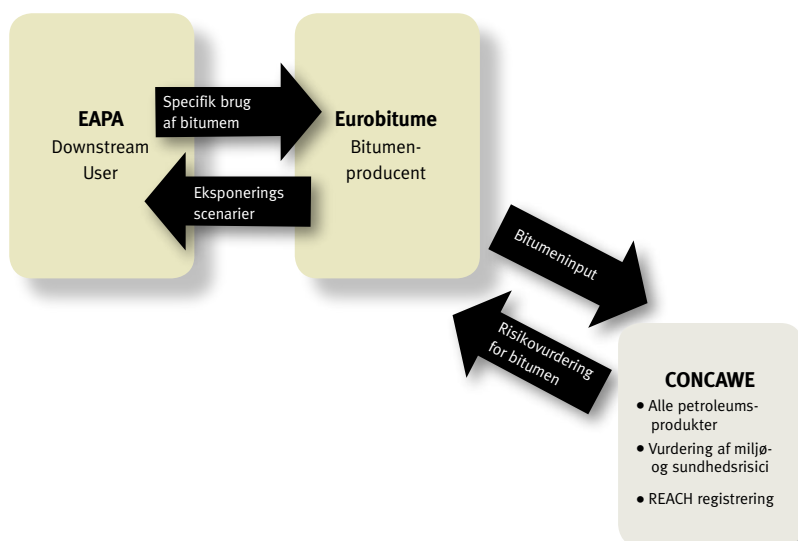
Sten og grus er ikke omfattet af REACH.

Affald er ikke omfattet af REACH.

REACH forventes at træde i kraft medio 2007. REACH gennemføres som en forordning, der er bindende og gælder umiddelbart i samtlige medlemslande. REACH kræver derfor ikke implementering i den danske lovgivning.

Bitumen skal registreres senest i 2010.

Udveksling af information i leverandørkæden



DE NYE VEJ-ASFALTØRER:

Sune Andersen	Skanska Asfalt I/S
Carl Christian Andersen	LMK Vej A/S
Allan Aagaard Andersen	Munck Asfalt a/s
Jørn Christensen	Colas Danmark A/S
Carsten Kruse Erichsen	Colas Danmark A/S
Brian W. Jørgensen	LMK Vej A/S
Allan Le Fevre Larsen	LMK Vej A/S
Lars Ole Lundsgaard	Colas Danmark A/S
Niels Peter Lynggaard	NCC Roads A/S
Kenneth Vie Madsen	NCC Roads A/S
Daniel Nielsen Pehrson	NCC Roads A/S
Kim Petersen	Munck Asfalt A/S
Anders Rendby-Madsen	NCC Roads A/S
Hans Peter C. Sandvad	Colas Danmark A/S
Michael Sørensen	NCC Roads A/S
Niels Holger Vedsmand	LMK Vej A/S



Alle fagets færdigheder bliver udfordret under den afsluttende prøve på vej-asfaltøruddannelsen. Eleverne skal bl.a. både hånd- og maskinudlægge asfalt, hæve brønde og lave kantstensopkørsler.

Tillykke til endnu et hold nye vej-asfaltører

Fredag den 4. august 2006 kunne asfaltbranchen fejre endnu et hold nye vej-asfaltører efter en veloverstået prøve på deres uddannelse. Siden det første hold vej-asfaltører blev uddannet i 1995 har Asfaltbranchens Fællesudvalg nu uddannet over 350 vej-asfaltører til den danske asfaltbranche.

Af Anders Hilbert

PRØVENS FORLØB

Traditionen tro foregik dette års afsluttende prøve på vej-asfaltøruddannelsen i uge 31 på EUC Midt i Ulfborg ved Holstebro.

Prøven består af en dags prøver i teori efterfulgt af to dage med praktiske prøver.

På den ene af de to dage med praktiske prøver skal eleverne udføre en stor asfaltopgave, der indeholder både udlægning af GAB og slidlag, sætning af brønde, etablering af opkørsler samt maskin- og håndudlægning. Her skal eleverne demonstrere deres praktiske færdigheder inden for stort set alle områder af asfaltudlægning.

På den anden dag med praktiske prøver skal eleverne udføre en traditionel entreprenøropgave i form af etablering af et stykke vej med udgravning, bundsikring og stabilt grus, sætning af rendestensbrønd samt udførelse af 5 løbende meter fortov med kantsten, chaussésten og fortovsfliser.

Under prøven blev eleverne bedømt af 4 skuemestre, der var udpeget af hen-

holdsvis Asfaltindustrien og 3F. Ved dette års prøve bestod skuemesterholdet af Gert Frederiksen (LMK Vej A/S), Peter B. Nielsen (NCC Roads A/S), Ole Anton Nielsen (3F) og Per Kreams Christiansen (3F). Det overordnede ansvar for hele prøveforløbet var – som sædvanlig – placeret hos Asfaltbranchens Fællesudvalgs faste prøvekoordinator: Mogens Nygaard Hansen (Munck Asfalt a/s).

EN ELEV BESTOD MED ROS

I alt 16 elever gik op til dette års afsluttende prøve på vej-asfaltøruddannelsen, heraf 2 gennem merit-ordningen. Alle 16 elever bestod – og 1 elev endda med ros. Den vej-asfaltør, der bestod med ros, var Niels Peter Lynggaard (NCC Roads A/S).

STORT TILLYKKE til de nye vej-asfaltører...!



INVITATION AND CALL FOR PAPERS

4th Eurasphalt & Eurobitume Congress 21-23 May 2008 Copenhagen

“ASPHALT – ROADS FOR LIFE”

EAPA and Eurobitume are pleased to invite you to participate in the 4th Eurasphalt & Eurobitume Congress, which will take place from the 21st to 23rd May 2008, at the Bella Center in Copenhagen.

The theme of the Congress, Asphalt – Roads for Life, reflects the importance of our road networks as the most crucial elements of our transport infrastructure. They are the main arteries that move our economies, allow us to move goods and services and enable us to get to work, or attend school, to visit friends and family, beyond our local communities. They provide the basis of our personal mobility and underpin our access to all other forms of transport: rail, air and sea. Asphalt roads provide an enduring and sustainable solution for our modern networks: they can last for more than a lifetime, and they are recyclable.

The 2008 E&E Congress is the principal meeting place for asphalt and bitumen industry professionals, and their partners in government, finance, administration, research, allied industries and road user organisations.

The 2008 E&E Congress will be designed to address the challenges the asphalt industry faces from today's changing business environment: the need to balance an ever increasing socio-economic demand for new and better road infrastructure with the call for socially and environmentally sustainable roads. This challenge calls for new thinking and technical innovation

The 2008 E&E Congress will aim to connect the latest industry advances with the needs of our societies for safe and durable road infrastructures.

The 2008 E&E Congress will bring together the full range of stakeholders in road development to exchange high quality information and current views on technical, financial, political, and scientific solutions.

The 2008 E&E Congress needs your input. EAPA and Eurobitume cordially invite individuals and organisations that can contribute to better asphalt road infrastructures to submit a paper for the 2008 E&E Congress. If, for example, you conduct technical research within the industry, examine new methods for measuring the socio-economic value of road infrastructure or develop new financial instruments to fund road projects, we ask you to share this information with our broad and influential audience.

Throughout the 2008 E&E Congress a simultaneous exhibition will provide a wide variety of opportunities for the development of ideas and contacts amongst participants.

The Congress will be organised using interactive multi-media and internet facilities including online registration. We urge you to connect with us now by visiting the congress website on www.eecongress.org.

Yours truly,

Philippe Dewez (President Eurobitume)

Dariusz Slotwinski (President EAPA)

DESTINATION COPENHAGEN

CALL FOR PAPERS

Contributions are invited from transport economists, social scientists, infrastructure engineers, contractors, consultants and financial specialists, who can offer appropriate papers for the target audience of road users, road authorities, research institutes, politicians, road financing authorities, bituminous binder producers, asphalt producers and contractors.

SESSION 1 – DRIVERS FOR GOOD INFRASTRUCTURE

Roads - the most important infrastructure in any society. Throughout the dramatic evolution of societies and technology, roads have retained their importance. In this session we will focus on the current demands on roads and the benefits they can offer.

Papers covering the following topics are called for:

- Demands from society
- Social and economic cost-benefit analysis of road infrastructure
- The political framework, European infrastructure policy
- Infrastructure corridors, freight transport
- Sustainable urban and rural infrastructure
- Environmental and safety implications of inadequate infrastructure

SESSION 2 - FINANCING INFRASTRUCTURE IN THE 21ST CENTURY

There are several reasons why there is a significant backlog of road construction and maintenance today. The availability of funds to realise projects is one. Session 2 will focus on ways to remove this bottleneck by discussing the traditional

versus new funding sources, with three main issues in mind:

- The benefits of new funding sources
- Impact on contractual relationship and requirements to suppliers of pavements and materials
- Changes new funding sources may cause in project selection criteria and solutions

Papers covering the following topics are called for:

- Economics of asphalt pavements
- New models for financing better road infrastructure
- Public Private Partnership, road concessions
- Design-Build-Finance-Operate
- Risk analysis and risk management
- Early contractor involvement

SESSION 3 - WHOLE LIFE RESPONSIBILITIES

Today Europe offers new demands as well as new opportunities. Meeting transport and environmental demands has altered roles and responsibilities. Road management, once the administration of budgets, has become the management of one of society's most important assets. Clear responsibility for the totality of a road project, by assuming Whole Life Responsibility, is one tool which has been developed to spur innovation and produce better overall solutions.

Papers covering the following topics are called for:

- Performance
- Functional contracts
- Life cycle assessment
- Long-life pavements
- Durability

SESSION 4 – TODAY'S TECHNICAL ANSWERS

New demands and new opportunities have already created new solutions; often different solutions in different countries. Best available technology needs to be identified and applied by sharing best practice. This session will focus on successful answers to today's challenges.

Papers covering the following topics are called for:

- Sustainable road construction
- Noise reduction
- Energy reduction, warm mixtures, cold mixtures
- Emulsions
- Surface treatments
- Recycling
- Specifications & standardisation

SESSION 5 – TOMORROW'S TECHNICAL OPPORTUNITIES AND CHALLENGES

In the global picture, standing still is falling back. To respond to the challenges we will need to push for solutions that can be characterised as "Faster, Better, Cheaper, Safer". In this session we will address the technical opportunities and challenges, and how we should organise ourselves to develop and apply solutions in the most efficient way.

Papers covering the following topics are called for:

- Work-zone safety
- Emissions
- Contribution of asphalt technology to traffic safety
- New applications of binders, aggregates and additives
- New developments in construction, maintenance and production



*Kurt Kladensky,
Gestrata President, Austria*



*Thomas Rask Jensen,
Chairman of Asfaltindustrien, Denmark*

“Austria had the honor to host the E&E Congress in 2004. In 2008 Denmark will be the central place for the asphalt and bitumen industry. What has started successfully in Vienna will be continued in Copenhagen. Fundamental challenges are ahead of our industry. Innovation and research are the driving factors that determine the future success of our companies within an increasingly competitive environment. The asphalt and bitumen industry is taking up this challenge and will give the right answers to the questions of our time. Against this background I am proud to pass on the baton from Vienna to Copenhagen.”

“Welcome to Copenhagen in 2008. The Danish Asphalt Industry is privileged and proud to host the 4th E&E Congress, the most important get together of representatives from the asphalt and bitumen industry in Europe and beyond. Copenhagen 2008 will add a new dimension to the Congress. Our industry does not function in a mere technocratic way. We need to meet the challenge to link our efforts in technical innovation and progress to the needs of the society we live in and we depend upon. The socio-economic dimension of infrastructure building deserves our attention. We add value to society on a whole when our technological developments mirror socio-economic needs and improve the quality of life for citizens. I am looking forward to meeting you in Copenhagen in 2008.”

- Education, training and technology transfer

SESSION 6 – INNOVATION SHOWCASE

One cannot hope to solve today’s problems using the same thought processes that created the issues in the first place. Innovation springs from changing mindsets to find new approaches. In this session we would like to present examples of successful innovative solutions. Papers submitted for the other sessions will also be included in the selection process for this session.

SUBMITTING ABSTRACTS

Details of the procedure for submitting abstracts for a paper on one or more of the topics listed above can be found at the E&E web-site: www.eecongress.org. The length of the abstracts should be around 200 words. The deadline for submitting abstracts is 1st March 2007.

REVIEW PROCESS

The abstracts will be reviewed by the Technical Programme Committee and the

papers will be reviewed by the Scientific Committee.

The **abstract** acceptance criteria are

- The subject should be innovative
- The subject should support the theme of the congress
- The abstract/paper should not be commercial
- The abstract should demonstrate high calibre information

The authors are encouraged to relate the technology aspects of their abstract/paper to the socio/economic benefits for society.

The acceptance criteria for the **papers** are

- Technical content (or the technical quality) of the paper:
 - Clarity and rigour (the paper should be clear, easy to understand, well structured, based on well-founded arguments)
 - The scientific and technical value
 - Originality and/or innovative level
- The paper should conform to the Guidelines for Authors (on www.eecongress.org).

If the Scientific Committee states: “The paper could or might be accepted after modification”, the authors will have the opportunity to modify their paper. After modification the paper will be reviewed again.

IMPORTANT NOTE TO AUTHORS:

Acceptance of the abstract will be announced in April 2007.

The deadline for submitting papers is 25th September 2007 and the acceptance of the paper will be announced in January 2008.

The papers will be reviewed by the Scientific Committee. Authors of accepted papers will be given the opportunity of presenting their paper to the Congress participants either in print (CD-ROM) or in poster session, however we cannot guarantee to authors that their papers will be orally presented.

LANGUAGES

The official languages for the Congress will be English, French and German and there will be simultaneous interpretation provided into these three languages. Pa- ▶

DESTINATION COPENHAGEN

pers have to be written in the English language and an abstract in English is required. Copies of the original paper in French and/or German are acceptable. During the Congress, interpreter facilities for additional languages will be available if participants wish to bring their own interpreters.

EXHIBITION

There will be a simultaneous wide-ranging exhibition which will provide a visual focus and interaction with the Congress sessions. The breaks will be taken in the exhibition area.

POSTER SESSION

The poster session will again be open to all authors whose paper has been accepted. Authors will be asked to attend their poster during a certain period. This period will be part of the program to ensure that delegates have the opportunity to join the poster session.

ACCOMPANYING PERSONS' PROGRAMME

The city of Copenhagen will be fully explored during the accompanying persons' programme, including special tours to the many world famous attractions in the city.

You are invited to view the provisional Congress programme and the national Congress focal points at the website: www.eecongress.org

CONGRESS ORGANISING COMMITTEES

STEERING GROUP

Knut Søråas - Eurobitume, chairman
Egbert Beuving - EAPA
Ib Frandsen - Asfaltindustrien, Denmark
Dominique Irastorza-Barbet - USIRF, France
Siobhan McKelvey - Nynas, Belgium
John Read - Shell International Petroleum Company Limited, UK
Mike Southern - Eurobitume
Jürgen Sturm - EAPA
Simon van der Byl - Quarry Products Association (QPA), UK

TECHNICAL PROGRAMME COMMITTEE

Egbert Beuving - EAPA Chairman
Jeroen Besamusca - Kuwait Petroleum Research & Technology, Netherlands
Lothar Drüschner - Norddeutsche Mischwerke GmbH, Germany
Helle Fabiansen - Asfaltindustrien, Denmark
Jean-Eric Poirier - COLAS/USIRF, France
Carl Robertus - bp, UK
Knut Søråas - Eurobitume
Mike Southern - Eurobitume
Jürgen Sturm - EAPA
Dariusz Sybilski - PIARC Committee C 4.3
Wim Teugels - Nynas, Belgium
Brigitte Wesierski - German Association of Public Banks, Germany

CONGRESS SECRETARIAT

Eurasphalt & Eurobitume Congress Secretariat
Boulevard du Souverain 165 - 4th floor
B - 1160 Brussels
Belgium
Tel.: +32 2 566 91 40
Fax: +32 2 566 91 49
E-mail: info@eecongress.org

Støj på vej

– Problemer, Løsninger & værktøjer for vejforvaltningen

Den 9.-10. november 2006 afholder Nordisk Vejteknisk forbunds (NVF) danske afdeling et støjseminar med titlen: "Støj på vej – Problemer, Løsninger & værktøjer for vejforvaltningen".

Seminaret er et samarbejde mellem den danske afdeling og primært NVF udvalg 33's medlemmer fra LMK-VEJ, NCC, Colas og Vejdirektoratet, Vejteknisk Institut, der har stillet den faglige ekspertise til rådighed.

Resultatet foreligger nu og er et omfattende program, der spænder over indlæg vedr. støjproblematikken på politisk niveau til det konkrete støjarbejde i landets kommuner og til støjforhold i hele Norden.

Som en del af seminaret er der tre workshops, hvor den første omhandler trafikregulering og støjdemper ved planlægning mv. Herunder bud på nye ideer til støjbekæmpelse i byer. Anden workshop fokuserer på, hvordan der kan udbydes støjreducerende slidlag (SRS)

bl.a. ved en dansk model for udbud og metoder til klassifikation af SRS. I tredje workshop bliver slidlagstyperne belyst – hvordan vælges de optimale slidlag?, herunder slidlagstyper og deres anvendelse.

Udover de meget konkrete værktøjer vil seminaret byde på lydseksempler på vejstøj. Hvordan lyder det, når folk bor lige op af vejen? Der ses på problemerne - og løsningerne.

Vil du have flere oplysninger vedr. seminaret kan du kontakte NVF-sekretær Benta G. Karlsson på bgk@vd.dk. Desuden kan du se programmet på den danske afdelings hjemmeside: <http://nvf.vejdirektoratet.dk>. Her er der også mulighed for at tilmelde sig.



Produktion og salg af:

- Vejmarkering i alle former
- Råmaterialer
- Behovsspecifikke løsninger

info@eurostar.as · www.eurostar.as

Afdeling Øst

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

Afdeling Syd

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

Afdeling Nord

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

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

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

Eurostar Danmark – Vejen frem ...



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



CEN-standarder for asfaltmaterialer

Asfalten til de danske veje skal snart produceres i overensstemmelse med europæiske CEN-standarder.

Mange europæiske CEN-standarder inden for asfaltområdet er nu udgivet af Dansk Standard. Sideløbende med den sidste finpudsning af CEN-standarderne har Vejregelarbejdsgruppe U.21 "Asfaltarbejder" udarbejdet forslag til en CEN-revision af Almindelig Arbejdsbeskrivelse for varmblandet asfalt fra november 1998.

Af Uno Helk

CEN-STANDARDERNE ER HER

De sidste godt 15 års hårdt arbejde har endelig resulteret i, at der nu foreligger en lang række europæiske CEN-standarder med relation til asfaltmaterialer. CEN-standarderne udgøres af en pakke med to serier: EN 13108-serien der omfatter produktstandarderne og EN 12697-serien som omfatter teststandarderne.

For øjeblikket er man inde i en overgangsperiode, hvor CEN-standarderne skal indarbejdes i de danske vejregler og rammerne for CE-mærkning af asfaltmaterialer skal etableres.

Den endelige implementering af CEN-standarderne i Danmark forventes p.t. at ske pr. 31. januar 2008, hvilket medfører, at obligatorisk CE-mærkning af asfaltmaterialer på det foreliggende grundlag vil være gældende i 2008. Producenterne af asfaltmaterialer skal, hvor dette er muligt, etablere CE-mærkning af asfaltprodukter for at markedsføre sine produkter.

I forbindelse med den igangværende revision af byggevedirektivet er spørgsmålet om det fornuftige i at lade asfalt være omfattet af byggevedirektivet i øvrigt igen dukket op (jf. tekstboksen). Disse drøftelser føres på europæisk plan og eventuelle ændringer vil under alle omstændigheder sandsynligvis tage en rum tid at effektuere. Derfor følger man foreløbig den allerede fastsatte køreplan.

VEJREGLER FOR ASFALT

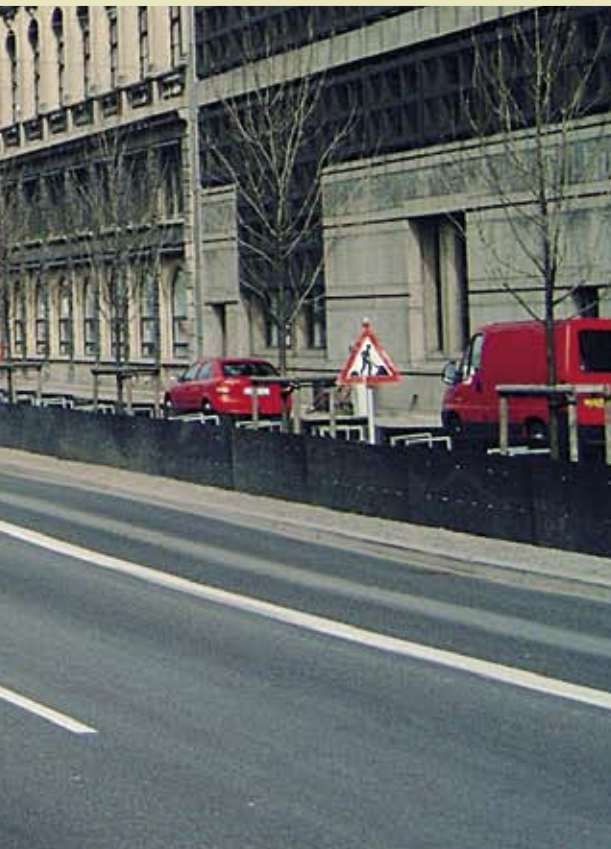
Inden for vejregelarbejdet har arbejdsgruppe U.21 "Asfaltarbejder" udarbejdet et forslag til en såkaldt CEN-revision af Almindelig Arbejdsbeskrivelse (AAB) for varmblandet asfalt. Det relevante indhold af de europæiske CEN-standarder er indarbejdet i forslaget til CEN-revisionen af AAB for varmblandet asfalt.

Det er planlagt, at forslaget til CEN-revisionen af AAB for varmblandet asfalt

fremlægges for Vejreglerrådet i november med indstilling om, at det skal afløse den eksisterende AAB for varmblandet asfalt fra november 1998. I tilfælde af, at Vejreglerrådet godkender indstillingen fra arbejdsgruppe U.21, vil CEN-revisionen af AAB for varmblandet asfalt blive dateret november 2006.

KONSEKVENSER

I ASFALT nr. 3/05 blev der givet en overordnet beskrivelse af baggrunden for og processen med at få indført CEN-standarder for og CE-mærkning af varmblandet asfalt i Danmark. Når den CEN-reviderede AAB for varmblandet asfalt inden længe forhåbentlig får det officielle stempel af Vejreglerrådet, vil ASFALT se nærmere på de væsentligste ændringer CEN-standarderne kommer til at medføre i forhold til hidtidig praksis.



CE-mærkning af asfalt

Kravene til CE-mærkning gælder den løse asfalt på ladet af en lastbil og er en udløber af byggevedirektivet. Foruden at leve op til kravene i de relevante harmoniserede CEN-standarder indebærer CE-mærkningen, at asfaltproducenten skal have indført en procedure for godkendelse af overensstemmelse.

I forbindelse med den igangværende revision af byggevedirektivet er der imidlertid rejst tvivl om CE-mærkningen af asfalt. Bl.a. har den ansvarlige EU-embedsmand af flere årsager udtrykt undren over, at varmblandet asfalt skal CE-mærkes.

Den europæiske asfaltforening EAPA, som allerede for en halv snes år siden gjorde indsigelse over for EU-Kommissionen mod at lade asfalt være omfattet af byggevedirektivet, vil med støtte fra bl.a. dansk side (jf. lederen i ASFALT nr. 2/06) benytte denne åbning fra EU-Kommissionens side til atter at forsøge at få asfalt ud af byggevedirektivet. Argumentet har bl.a. været, at det er uhensigtsmæssigt at indføre CE-mærkning for løs asfalt, som efterfølgende gennemgår mange kritiske faser før det til slut er indbygget i vejen.

At fjerne CE-mærkningen fra asfalt vil tage toppen af de administrative byrder samtidig med, at man fortsat kan gøre brug af de europæiske CEN-standarder.



Vejsektorens Efteruddannelse
VEJ - EU

Kommunal- reformen

– vejen til god vin og efteruddannelse

VEJ-EU inviterer alle til at

deltage i en brugerundersøgelse

om det fremtidige behov

for efteruddannelse.

VEJ-EU vil også efter kommunalreformen tilbyde en bred vifte af faglige og relevante kurser. Du har nu chancen for at være med til at bestemme, hvilke kurser VEJ-EU skal tilbyde, for også efter kommunalreformen at være vejsektorens bedste kursusudbyder og samlingspunkt for faglig udvikling.

Du kan hjælpe os, ved at besvare et spørgeskema om dit fremtidige efteruddannelsesbehov, og du deltager i lodtrækningen om 3 x 3 flasker god vin.

Dit svar skal du inddatere på www.vej-eu.dk i perioden 1. - 31. oktober 2006, men gør det hellere nu, mens du husker det.

Få også dine kollegaer til at besvare spørgeskemaet – det tager kun 3 minutter.



Det kører på Motorring 3

Trafikanter får allerede inden de kører ind på Motorring 3 information om rejsetidene i begge retninger. Er rejsetiden for lang, kan trafikanten overveje at tage en alternativ rute.

Arbejdet med at udvide Motorring 3 vest om København fra fire til seks spor har nu stået på i halvandet år. Selv om der til tider kan være problemer med trafikkkøer, glider trafikken dog generelt mere smertefrit end de fleste nok på forhånd havde forventet.

Dette skyldes ikke mindst den velfungerende elektroniske skiltning i forbindelse med vejarbejdet.

Af Uno Helk

HVERDAGEN PÅ MOTORRING 3

Broer rives ned og nye skyder op, omfattende gravearbejder, spunsvægge nedrammes, nye støjskærme sættes op, lidt asfalt udlægges hist og pist, gamle lysmaster erstattes af nye og frit udsyn til folks baghave. Alt dette er hverdagen for trafikanterne som dagligt benytter Motorring 3.

Vejdirektoratet anslår at op mod 125.000 køretøjer benytter Motorring 3 i døgnet, når man også medregner de

korte rejser mellem to til- og frakørsler. Motorring 3 er dermed hovedstadsregionens vigtigste nord/syd-gående trafikforbindelsesåre.

4 HOVEDENTREPRISER

Efter vejarbejdets start i foråret 2005 er de forskellige entreprenører gradvist gået i gang med udvidelsesarbejderne på et stadigt længere stykke af den ca. 16 km lange strækning mellem Jægersborg i nord og Holbækmotorvejen i syd. Så-

ledes arbejdes der for øjeblikket på 3 af de 4 hovedentrepriser som projektet er opdelt i. Disse entrepriser holder stadig nogenlunde den overordnede tidsplan og forventes at være færdige ultimo 2008.

Arbejdet på den sidste entreprise fra Slotsherrensvej til lidt nord for Roskildevej er endnu ikke kommet i gang, da man har afventet en politisk afklaring om linieføringen for forbindelsen fra Motorring 3 til Frederikssundsmotorvejen ved Jyllingevej.

I maj 2006 vedtog Folketinget så endelig placeringen af 1. etape af Frederikssundsmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorring 4. Vejdirektoratet er herefter gået i gang med den mere detaljerede planlægning af den fjerde og sidste entreprise på Motorring 3. Anlægsarbejderne på denne entreprise er meget omfattende, hvorfor motorvejsudvidelsen på denne strækning tidligst kan forventes at være færdig i 2010.

INFORMATION OM VEJARBEJDET

Vejdirektoratet gør en stor indsats for på bedste vis at informere Motorring 3's



Der er altid tæt trafik med kødannelse i myldretiden på Motorring 3.



På strækningen igennem Herlev er man kommet langt med sideudvidelsen og opsætningen af støjskærme med en typisk højde på 4 meter over vejniveau.



Et lille minus ved trafikinformation er, at der ved kødannelse normalt alene informeres om "kø" og ikke om rejsetider til nærmeste frakørsler.



Det har en afstressende virkning på trafikanterne at kende dagens rejsetider på Motorring 3.

naboer og trafikanter om hvad der sker undervejs ved anlægsarbejdet. Naboer bliver orienteret via beboermøder og nyhedsbreve og på hjemmesiden www.trafikken.dk/m3 kan alle interesserede selv gå ind at finde relevante oplysninger om projektet.

TRAFIKAFVIKLINGEN

Der var en del som frygtede, at trafikken ville gå helt i stå, når motorvejsudvidelsen gik i gang. Sådan er det heldigvis ikke gået. Rejsetiden er selvfølgelig generelt blevet noget længere, da trafikanterne skal køre i to smalle vognbaner ved nedsatte hastigheder et godt stykke af vejen. Men de kaotiske tilstande er udeblevet, i hvert fald når man ser bort fra uheld og lukning af vognbaner i forbindelse med uførelse af særlige arbejder i specielt weekenderne.

Da vejarbejdet blev udvidet til også at omfatte strækningen fra Herlev og sydpå var der dog en periode, hvor trafikken begyndte at gå meget trægt i myldretiden, bl.a. på grund af den til tider nødvendige lave hastighedsbegrænsning på

50 km/t. Men efter nogen tid blev køerne igen kortere, specielt fordi hastighedsbegrænsningen generelt er sat op til 80 km/t på det meste af strækningen.

ELEKTRONISKE SKILTE

Takket være specielt det nye trafikstyringssystem med en meget informativ elektronisk skiltning, foregår trafikafviklingen fortsat på et acceptabelt niveau samtidig med at der arbejdes på store dele af vejstrækningen.

På hele strækningen er der med passende mellemrum opsat elektroniske skilte som giver trafikanterne på Motorring 3 relevante oplysninger om rejsetider, trafikføer, uheld, trafikhastighed, alternative ruter mm. Antallet af variable hastigheds- og informationstavler er det største Vejdirektoratet har opsat på én gang.

De første måneder kunne man som trafikant godt nok more sig lidt over opstartsvanskelighederne med trafikinformationssystemet. F.eks. blev der nogle gange oplyst meget lange rejsetider selv om trafikken gled fint og dernæst var

der problemer med køvarslingen og hastighedsfastsættelsen. Men efter at de første "børnesygdomme" er blevet rettet har systemet generelt fungeret efter hensigten.

De elektroniske skilte får simpelthen trafikken til at flyde bedre. Hertil kommer at Vejdirektoratet skønner, at opstarten af vejarbejdet har fået 10-15 % af de oprindelige trafikanter på Motorring 3 til at vælge en alternativ rute.

Det eneste lille minus ved trafikinformation er, at der ved kødannelse normalt alene informeres "kø" og ikke om rejsetider til nærmeste frakørsler.

Varslingen af køer er nyttig, men når man holder i kø, ville det være mere relevant med oplysninger om rejsetider end om det åbenlyse faktum, at man holder i kø.

Der er også opsat elektroniske tavler på tilslutningsvejene til Motorring 3. Det har givetvis en afstressende virkning på trafikanterne at kende dagens rejsetider på forhånd, inden de kører ind på motorvejen. Dernæst vælger nogle trafikanter nok også at køre en anden vej, hvis rejse-



Sideudvidelserne på Motorring 3 må mange steder foretages ved at etablere støttmure. Her er man i gang på strækningen lige nord for Roskildevej.



Vejdirektoratet gør en stor indsats for at informere Motorring 3's naboer og trafikanter om hvad der sker undervejs ved anlægsarbejdet.



Nogle steder ligger parcelhusene tæt omme bag ved de ca. 4 meter høje støjskærme.

► tiden på Motorring 3 er for lang, og det er selvfølgelig en fordel for de trafikanter som allerede befinder sig i trafikken på Motorring 3.

Vejdirektoratets trafikantundersøgelser viser da også, at der er en udbredt tilfredshed med de elektroniske trafikinformationssystemer.

FREMTIDEN ER ELEKTRONISK SKILTNING

I forbindelse med det andet store motorvejsudvidelsesprojekt i hovedstadsområdet, som foregår på den 4 km. lange strækning af Køge Bugt Motorvejen mellem Hundige og Greve Syd, benytter Vejdirektoratet den samme elektroniske skiltning som på Motorring 3.

Når begge motorvejsudvidelsesprojekter er afsluttet ville det være en god ide at bibeholde de etablerede trafikstyringsystemer. Dernæst kunne man ligefrem overveje at udvide dækningen til andre stærkt trafikerede vejstrækninger.

ANLÆGSARBEJDET HAR TO FASER

Overordnet kan anlægsarbejdet opdeles i to faser. I den nuværende første fase udvides motorvejen i højre side, mens trafikafviklingen i begge retninger sker på midten af vejen.

I projektets anden fase ombygges

vejens midte, mens trafikafviklingen foregår i vejens sider, delvist på de nye vejbelægninger.

VEJARBEJDET SKRIDER FREM

Som trafikant på Motorring 3 kan man dagligt følge med i, hvordan anlægsarbejdet skrider frem dag for dag.

Der graves langs siderne af vejen for at gøre plads til den ekstra kørebane. På nogle strækninger er det nødvendigt at opsætte støttmure og på andre steder, hvor vejen ligger over det omgivende niveau, må der tilføres ekstra opfyldningsmateriale. Foreløbig er der kun udlagt asfalt i begrænset omfang på den 16 km lange motorvejsstrækning.

Da Motorring 3 går igennem et tæt bebygget område i specielt den nordlige del af strækningen har 300 ejendomme fået en del af deres ejendom eksproprieret og 10 ejendomme er blevet totalt eksproprieret.

De gamle lysmaster bliver pillet ned og erstattet af nye og mere moderne master. Samme behandling får midterautoværnet, som også udskiftes og erstattes med et nyt.

Ca. 4 meter høje støjskærme skyder op langs særligt støjbelastede strækninger. I alt skal der opsættes ca. 18 km. støjskærme langs med Motorring 3.

Dæmpning af trafikstøj er højt prioriteret i anlægsprojektet. Foruden støjskærme skal trafikstøjen på Motorring 3 dæmpes ved at anvende en støjreducerende asfaltbelægning på hele strækningen. Når projektet står færdigt, vil der således være færre støjbelastede boliger langs motorvejen end der var før projektstarten.

Anlægsarbejdet på Motorring 3 omfatter ud over en sideudvidelse også ombygning eller udskiftning af 40 broer på strækningen. Den mest spektakulære del af disse arbejder foregår, når nogle af de gamle broer bliver fjernet ved sprængning.

NÆSTEN HALVVEJS

Motorvejsudvidelsen på de 3 igangsatte hovedentrepriser er nu nået næsten halvvejs igennem anlægsperioden. Det bliver en stor udfordring for bygherren og entreprenørerne at holde den fastsatte tidsplan for dette store byggeprojekt med et samlet budget på 2 mia. kr.

Mens trafikanterne på Motorring 3 har udsigt til endnu nogle år med vejarbejde og indsnævrede vejbaner kan de dog glæde sig over, at de trafikale forhold sandsynligvis havde været betydeligt værre, hvis man ikke havde haft et velfungerende elektronisk trafikinformationssystem.

Halvandet års vejarbejde på Motorring 3

Således er arbejdet skredet frem ved henholdsvis Nybrovej og Lyngbyvej på den nordlige del af Motorring 3:



Nybrovej: Lige før projektstart i marts 2005.



Lyngbyvej: Lige før projektstart i marts 2005.



Nybrovej: Lige efter projektstart i april 2005.



Lyngbyvej: Lige efter projektstart i april 2005.



Nybrovej: Status i dag.



Lyngbyvej: Status i dag.



Vi lægger gerne
navn til det vi laver...

....for vi bygger veje for fremtiden !

- ▶ Organisationsudvikling er en vigtig brik i bestræbelserne på at gøre tillid og ansvar til nøgleord i samarbejdet med kunderne om veje for fremtiden
- ▶ Vi er en fleksibel samarbejds-partner og på forkant med udviklingen af nye samarbejds-former som fx funktions- og partneringkontrakter
- ▶ Hos LMK sætter vi kvaliteten i højsædet. Udover kvalitetskontrol arbejder vi på vore laboratorier med udvikling af fx støjdæmpende belægninger, som er af aller største betydning for fremtidens veje
- ▶ For at kunne tilbyde kontinuitet i kvaliteten, tilbyder vi efterfølgende drift og vedligehold gennem LMK VEJservice

Fakta om LMK

LMK VEJ varetager alle opgaver inden for produktion og udlægning af asfalt. Vi har eget produktionsapparat og 7 asfaltfabrikker fordelt over hele Danmark. LMK VEJservice tilbyder fleksible og rentable løsninger inden for anlæg, drift og vedligehold af veje og grønne områder. I Danmark beskæftiger vi samlet ca. 400 medarbejdere inden for produktion, udlægning og vejservice. LMK er en del af Lemminkäinen Group, Helsinki, der siden 1910 har drevet entreprenørvirksomhed i Norden og beskæftiger ca. 7.900 medarbejdere.



LMK VEJ

- veje for fremtiden