

ASFALT

VORE VEJE

NR. 3 SEPTEMBER 08



Motorvejen Skejby-Skødstrup

Daværende transportminister Carina Christensen åbnede
5. september en ny motorvejsstrækning ved Århus



VELKOMMEN TIL LARS BARFOED 3

MOTORVEJEN SKEJBY-SKØDSTRUP ÅBNET 4

19 NYUDDANNEDE VEJ-ASFALTØRER
TRÆKKER I ARBEJDSTØJET 6

MILJØZONERNE KOMMER 8



DANSK-TYSK AFTALE OM FEMERN
BÆLT-FORBINDELSEN UNDERSKREVET 10



ASFALTBELÆGNINGER I TUNNELLER 12

FØRSTE OPP-VEJPROJEKT 13

LYS ASFALT FORLÆNGER LEVETIDEN
FOR VEJENE PÅ GRØNLAND 14



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
Fabriksparke 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 Bitumen
Skandinavien ApS**
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

Velkommen til Lars Barfoed

På ganske enestående vis har Det Konservative Folkeparti netop gennemført et helt igennem fredeligt formandsskifte.

Bagsiden af medaljonen er imidlertid de ministerrokader, som nødvendigvis måtte blive en følge af Lene Espersens udnævnelse til vicesstatsminister og hendes samtidige overtagelse af Erhvervs- og Økonomiministeriet.

Inden for knapt et år må vi nu for tredje gang byde velkommen til en ny transportminister.

Men inden da skal der dog lyde en varm tak til Carina Christensen, som – den korte tid til trods – nåede at vise mange gode takter og en ægte interesse for de spændende opgaver, som transportministeriet i den kommende tid står over for at skulle udmønte i praksis.

Carina Christensen fik således også slutført den dansk tyske aftale om Femern Bælt-forbindelsen, som formelt blev undertegnet 2. september.

Dernæst skal der lyde et hjerteligt velkommen til hendes efterfølger Lars Barfoed.

Som en af de første udfordringer skal han på grundlag af Infrastrukturkommissionens rapport bl. a. finde frem til det bedst mulige grundlag for, hvilke statsveje der i første omgang skal udbygges.

Flere har udtrykt bekymring over, hvorvidt det – med den korte tidsfrist, der er sat – vil være muligt for ham at sætte sig tilstrækkeligt ind i denne materie.

Den bekymring deler jeg slet ikke. Hvad angår de tekniske oplæg har ministeren et meget kompetent embedsværk at rådføre sig med – og efter at have hørt Lars Barfoeds udtalelser i TV og radio er det bekræftet, at hans stærke side netop er økonomisk forståelse.

Det ligger således klart, at han ikke betragter infrastruktur anlæg som "udgifter", men som investeringer i - og sikring af - fremtidens samfund. Det må blive grundlaget for de forestående overvejelser og drøftelser med øvrige partier.

Så vi håber på at kunne beholde Lars Barfoed en årække – og vi giver gerne et par råd med på vejen.

Infrastrukturen og dens udbygning udgør en helhed, hvor alle transportformer skal kunne spille sammen: veje, baner, havne og lufthavne.

Transporten bør altid foregå med den transportform, som i den givne situation er den mest hensigtsmæssige.

Her vil vi dog koncentrere os om finansiering af veje og overlade til andre at udtale sig om de øvrige.

I dagens priser ligger behovet for finansiering af udbygning og vedligeholdelse formentlig i størrelsesordenen 2,2 – 2,3 mia kr. per år – og tallet må nødvendigvis blive større de næste par år for at sikre den rettidige vedligeholdelse af et meget nedslidt statsvejnet.

For at få de nødvendige midler til en kommende udbygning af statsvejnettet skal man i hvert fald op omkring det dobbelte beløb.

Selvom bilisterne allerede betaler rigeligt i afgifter, ved vi alle at finansministre per definition ikke vil lade indtægter komme tilbage "til kilden".

Den senere tids prisudsving på brændstof har vist at det i overvejende grad ikke påvirkede kørselsmønsteret at prisen svingede op med 1 kr.

For at komme ud over den evige diskussion med finansministeren skal man i stedet afsætte 1 kr. per liter solgt brændstof alene til vedligehold og udbygning af statsvejene.

Det vil give en indtægt i størrelsesordenen 5,4 mia kr. per år, som sættes i en særskilt - og "fredet" - vejpulje. Velkommen til arbejdet!

Ib Frandsen



ASFALTINDUSTRIEN

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

Direktion: Ib Frandsen
Redaktionskomite:
Ib Frandsen (ansv.)
Uno Helk (redaktionschef)
Anders Hilbert
Karin Hammer
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: Indvielse af Djursland-
motorvejen
Foto: Bent Nielsen

Motorvejen Skejby-Skødstrup åbnet

Daværende transportminister Carina Christensen var 5. september i Århus for at åbne en ny motorvejsstrækning på ca. 12 km mellem Skejby og Skødstrup.

Af Morten Friis Jørgensen
Fotos: Bent Nielsen

Daværende transportminister Carina Christensen (Kons.) var fredag den 5. september rejst til Smilets By, hvor hun kastede sin platinblonde glans over indvielsen af den nye motorvejsstrækning mellem Skejby og Skødstrup.

Ministeren, som selv har rødder i det østjyske, idet hun er født og opvokset i Fredericia i 1972, rettede først en tak til vejdirektør Per Jacobsen, hvorpå hun bød øvrige honorariers og et stort publikum velkommen og takkede for selv at måtte være til stede på denne festlige dag.

– Den korteste vej mellem to mennesker er et smil. Sådan sagde den store danske og internationale komiker Victor Borge engang. Det er svært at være uenig. Særligt i dag, hvor vi er så tæt på Smilets By, Århus. Men vi er jo ikke altid lige i nærheden af hinanden. Nogle gange er vi nødt til at rejse for at møde et smil. Derfor er vi afhængige af at kunne komme frem. Af mobilitet. Og her spiller motorveje en vigtig rolle, indledte Carina Christensen.

Djurslandmotorvejen klar 2010

Ministeren slog på, at en motorvej gør vejen kortere til job, familie, venner og fritidsaktiviteter. Og at man kommer

både hurtigere og mere sikkert frem på en motorvej.

– Så der er god grund til at smile i dag. Vi står med 12 km motorvej, der vil gøre rejsetiden kortere for pendlere. Med motorvejen skaber vi flere indfaldsveje til Århus. Det er der god brug for. Især når vi ser på Grenåvej, der i dag lægger asfalt til omkring 36.000 køretøjer i døgnet, sagde hun.

Strækningen Skejby-Skødstrup er det første vigtige skridt til at forbinde Østjyske Motorvej med Djursland, fastslog ministeren og fortsatte:

– Vi kan glæde os over, at der allerede er fuld damp på arbejdet med at gøre den samlede forbindelse færdig. Jeg ser i hvert fald frem til, at vi fuldender Djurslandsmotorvejen i 2010. Heldigvis er trafikanterne klar til at gøre brug af vejen allerede fra åbningen i dag. Vi forventer, at den nye motorvej vil blive benyttet af 18-20.000 køretøjer i døgnet. Af dem vil 10.000 biler fortsætte til E45, når motorvejen er fuldt udbygget. Når tilslutningsanlæggene ved Randersvej åbner ultimo 2009, forventer vi, at op mod 10.000 vil benytte anlæggene som indfaldsvej mod Århus, lød ministerens vurdering.



Daværende transportminister Carina Christensen klipper snoren over.



Daværende transportminister Carina Christensen og vejdirektør Per Jacobsen.



Glade skolebørn.

Fakta om Djurslandmotorvejen

- Den 30. marts 2005 blev det første spadestik til den 12 km lange, ny strækning af Djurslandmotorvejen taget.
- Mod vest begynder motorvejen ved Skejby og bugter sig fra km 1,7 målt fra E45 ved Søften, og slutter mod øst ved km 13,7, hvor den glider over i den eksisterende motortrafikvej ved Skødstrup.
- Jordarbejderne mv. er udført af tre foretagender, hhv. MT Højgaard, et konsortium bestående af Aarslev og Arkil, samt et konsortium bestående af KL Kristensen og Arkil.
- Munk har lagt asfalt på ca. 700 m motorvej fra km 1,7 til km 2,4; LMK har lagt 3 km asfalt fra km 2,4 til 5,4, og NCC har lagt asfalten på den 4,1 km lange strækning fra km 5,4 til km 9,5. Endelig har Colas lagt asfalt på strækningen fra 9,5 til 13,7.
- De 12 km ny motorvej har ifølge tilsynsleder i Vejdirektoratet Anders Warén Larsen kostet lige godt 600 mio. kr.
- Men de næste entrepriser, der skal knytte Djurslandmotorvejen og E45 sammen, vil koste over 400 mio. kr. Der bliver tale om store ombygninger og anlæg af helt nye veje for bl.a. at undgå vigepligten ved den såkaldte Ikea-rundkørsel mellem Skejby og Lisbjerg. Så den samlede pris for de 13,7 km motorvej alt inklusive lander lige over milliard, oplyser Warén Larsen.
- Asfaltkontrakten på tilslutningsstrækningen fra km 1,7 og ind til E45, der skal ligge klar i 2010, er blevet underskrevet umiddelbart efter redaktionens slutning. Broarbejder mv. er dog gået i gang og udføres af MT Højgaard. Ud mod resten af Djursland.

Samspil mellem transportformerne

Det var indlysende klart og måske heller ikke helt uventet, at den konservative minister og MF siden november 2001 betegnede åbningen af den nye motorvejsstækning som 'godt for Århus', og ikke mindst godt for erhvervslivet:

– Århus er en by i rivende udvikling. Byen vokser i indbyggertal, og nye arbejdspladser skyder op i området. Motorvejen, vi åbner i dag, er med til at støtte den gode udvikling. Borgerne får flere muligheder for at vælge arbejdsplads. Og erhvervslivet kan tiltrække arbejdskraft fra et endnu større område.

– Se bare på Århus Lufthavn. Den ny vej bliver en fordel, både for medarbejderne og de rejsende, og dermed for hele virksomheden. Tilmed er motorvejen med til at skabe et større samspil mellem transportformerne i Danmark.

Det er regeringens politik at sikre gode muligheder for erhvervslivet gennem en god og moderne infrastruktur. Og det er vejen, vi åbner i dag, et godt eksempel på, fastslog den daværende transportminister.

Som afrunding vendte hun i sin tale tilbage til pointen fra indledningen: Smilet.

– Motorvejene bliver aldrig lige så korte veje mellem mennesker som et smil. Jeg kan derfor heller ikke love, at trafikanterne på den nye vej altid vil køre rundt med et smil på læben. Hvad jeg dog kan love er, at fra i dag bliver det betydeligt nemmere at køre fra Østjyske Motorvej til Djursland og mellem Djursland og Århus. Og det kan vi alle være tilfredse med.

– Med disse ord klipper jeg snoren til motorvejen Skejby-Skødstrup og ønsker alle trafikanter på vejen tillykke.



Nogle heldige skolebørn får et stykke snor af den daværende transportminister.



Den første officielle køretur på motorvejen.

19 nyuddannede vej-asfaltører trækker i arbejdstøjet

Ulfborg Kjærgaard, som er en del af Mercantec, der er navnet for de fusionerede uddannelsesinstitutioner Viborg Handelsskole og EUC MIDT, havde en uge i august 19 vej-asfaltørlærlinge til de afsluttende prøver. En uge med både teoriprøve og to praktiske prøver, som bestemt ikke blev lettere af voldsomt regnvejr. Alle tre prøver skulle bestås inden beviset for uddannelsen fredag den 15. august blev overrakt.

Af Anne-Mette Mortensen, Mercantec

- Vej-asfaltøruddannelsen har eksisteret siden 1993 og er en to-årig uddannelse, fortæller Anders Hilbert fra Asfaltindustrien. – Uddannelsen er udformet af Asfaltbranchens Fællesudvalg, som består af Asfaltindustrien på arbejdsgiversiden og 3F på arbejdstagersiden. Det er en praktisk orienteret uddannelse, hvor 24 uger af den to-årige uddannelse foregår på skole. P.t. er Ulfborg Kjærgaard det eneste sted i Danmark, hvor uddannelsen foregår.

- Og vi er fuldt ud tilfredse med Ulfborg Kjærgaard, fortsætter Anders Hilbert, - her er rigtig gode faciliteter til uddannelsen, som både omhandler sort vej og hvid vej (hvid vej er betegnelse for det underliggende entreprenørarbejde).

Asfaltkurser i Ulfborg siden 1982

Søren Hansen, er en af faglærerne på Ulfborg Kjærgaard, han har arbejdet i entreprenørbranchen i mange år og været

selvstændig entreprenør i 8 år. I 1986 var han med til at starte asfaltkurser op på Ulfborg Kjærgaard, og siden da har der været afholdt et utal af kurser og uddannelser inden for dette område. Han er sammen med Henning Andersen kontaktlærer på vej-asfaltøruddannelsen. Og de starter hvert år to hold op. Siden 1995 er der blevet uddannet 386 vej-asfaltører.

Uddannelsen giver sikkerhed i arbejdsopgaverne

Geografisk kommer eleverne fra hele landet, og de er derfor indlogeret på Ulfborg Kjærgaard under skoleopholdene. Klaus Winther Jensen fra NCC Roads i Maribo og Casper Svendsen fra LMK VEJ Næstved er to af de vej-asfaltører, som netop har afsluttet uddannelsen.

Klaus er 28 år, han har tidligere arbejdet som murerarbejdsmand, men en kammerat arbejdede i asfaltbranchen,



Der arbejdes med den praktiske "sort vej" opgave.



Klaus Winther Jensen og Casper Svendsen ved vej-asfaltørernes vigtigste maskine - en asfaldtølægger.



De 19 vej-asfalterer anno 2008.

Her ses fra venstre i bagerste række: Anders Hilbert, Asfaltindustrien, Niels Celander, 3F, Søren S. Hansen, Mercantec, Rasmus Nielsen NCC, Kenneth Ohlsö Pankas, Dennis Feldskov NCC, Christian Jokumsen NCC, Thor Laursen Colas.

I midten fra venstre Per Olsen Colas, Klaus Jensen NCC, Mark Jensen Colas, Alex Andreasen NCC, Ronni Christensen Colas, Claus Jensen NCC, Martin Kristiansen LMK. Forrest fra venstre Kim Larsen Munck, Søren Larsen LMK, Casper Svendsen LMK, Tommy Platz Colas, Claus Hansen LMK, Michael Kædegård Colas, Brian Andersen Skanska.

og det fik Klaus til at gå ind i branchen, i første omgang som arbejdsmand. Casper er student og derefter uddannet slagter, men den gode løn i asfaltbranchen fik ham til at skifte spor. – Her kan man i sæsonen arbejde virkelig mange timer, så lønsedlerne kan i perioder være ganske pæne, fastslår Casper. En stor del af de ansatte i asfaltbranchen er ikke uddannede, men Klaus og Casper er enige om, at det er godt at få uddannelsen, det giver en meget vigtig grundviden, som resulterer i større sikkerhed, når man udfører det daglige arbejde med mange forskellige redskaber. – Specielt LOG-bogen er et godt værktøj, som sikrer, at det vi har lært under et skoleophold også bliver afprøvet i praksis, siger Casper og Klaus.

Optimale forhold

Klaus og Casper har været i Ulfborg mange gange i løbet af uddannelsen, hvert skoleophold er på mellem 1 og 3 uger, og er af hensyn til arbejdet i praktikken placeret i vinterhalvåret. I den afsluttende uge har der været 3 prøver, som skulle bestås. – Vi havde først en teoriprøve af 4 timers varighed, og det var en svær opgave, hvor alt skulle begrundes, så det krævede fuld koncentration, fortæller Klaus og Casper. - De næste 2 dage var der praktiske prøver, dels en asfaltopgave (sort vej) og dels en traditionel entreprenøropgave (hvid vej). Her blev vores arbejde bedømt af flere skuemestre. Hver prøve skal bestås, for at man må gå videre til den næste. De 2 praktiske prøver tog lang tid og var mere besværlige end sædvanligt, da det i perioder var voldsomt regnvejr.

– Vi har super forhold her på Ulfborg Kjærgaard, fastslår Casper og Klaus, - forplejningen er i top, faciliteterne er perfekte og maskinerne er opdaterede, og svarer til dem vi bruger i praksis. Eneste minus er beliggenheden, hvor os fra Sjælland og øerne har små 4 timer i rejsetid til Ulfborg, som er beliggende ca. 20 km sydvest for Holstebro. Det er altså lang transporttid.

De nye vej-asfalterer:

Ronni Søborg Christensen	Colas Danmark A/S
Mark Fonager Jensen	Colas Danmark A/S
Thor Laursen	Colas Danmark A/S
Per Olsen	Colas Danmark A/S
Michael Kædegaard	Colas Danmark A/S
Tommy Platz	Colas Danmark A/S
Claus Mørkehøj Hansen	LMK VEJ A/S
Martin K. Kristiansen	LMK VEJ A/S
Søren Stenfeldt Larsen	LMK VEJ A/S
Casper Svendsen	LMK VEJ A/S
Kim Østerby Larsen	Munck Asfalt a/s
Alex B. Andreassen	NCC Roads A/S
Dennis Feldskov	NCC Roads A/S
Claus Thomsen R. Jensen	NCC Roads A/S
Klaus Winther Jensen	NCC Roads A/S
Christian Blak Jokumsen	NCC Roads A/S
Rasmus Gericke Nielsen	NCC Roads A/S
Kenneth Ohlsø	Pankas A/S
Brian Frank Andersen	Skanska Asfalt A/S

Miljøzonerne kommer

Fem af de største danske kommuner er ved at indføre miljøzoner med henblik på at mindske partikelforureningen fra dieseldrevne lastbiler og busser. Den første miljøzone trådte i kraft i hovedstaden (København og Frederiksberg) pr. 1. september 2008.

AF Uno Heik

Lovgrundlag

Folketinget vedtog i slutningen af 2006 en ny lov som gav kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg, Århus, Ålborg og Odense mulighed for at indføre miljøzoner med krav til partikeludledningen fra tunge dieseldrevne køretøjer fra tidligst 1. juli 2008.

Formålet med at give udvalgte kommuner mulighed for at lave miljøzoner er at få reduceret den sundhedsskadelige effekt af partikelforurening fra dieseldrevne lastbiler og busser.

Loven gælder for dieseldrevne lastbiler og busser med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg. Alle lastbiler og busser af Euro 2 standard og ældre skal have partikelfilter på, når de kører i en miljøzone, som er trådt i kraft. Senest fra 1. juli 2010 skal Euro 3 køretøjer også have partikelfiltre. Som udgangspunkt skal Euro 4 og 5 køretøjer ikke forsynes med partikelfiltre.

Køreplan for miljøzoner

Processen med at etablere en miljøzone medfører, at kommunen indledningsvis skal udarbejde et forslag til en geografisk afgrænsning af miljøzonen, som sendes i offentlig høring. På baggrund af høringen skal politikerne vedtage en endelig afgrænsning af miljøzonen. Herefter skal der gå mindst 14 måneder før miljøzonen får fuld virkning og reglerne kan håndhæves.

København og Frederiksberg var først ude med at påbegynde processen med at indføre en miljøzone og siden er Ålborg og senest nu også Århus og Odense hoppet med på vognen.

Miljøzonermærker

For at køre i en miljøzone, skal køretøjet have et miljøzonermærke. Miljøzonermærkerne fås i følgende varianter:

- Grøn: Giver permanent tilladelse til miljøzonen
- Grøn/hvid-stribet: Giver en midlertidig tilladelse til den 1. juli 2010 (når der stilles krav om partikelfiltre til Euro 3 og ældre)
- Rød: Er en dispensation.

Miljøzonermærker har fra den 1. juli 2007 kunnet erhverves ved det ordinære periodiske syn eller ved et registreringssyn.

Undtagelser

Undtaget fra kravene om miljøzone-mærker er køretøjer, der er registreret til veterankørsel, og køretøjer fra forsvar, politiet og redningsberedskabet, såfremt disse køretøjer sædvanligvis ikke kører i zonen. Udenlandske køretøjer skal opfylde kravet om partikelfilter, men skal ikke have miljøzone-mærke.

Krav og kontrol

Det er staten, der fastlægger de tekniske krav (partikelfiltre m.m.) til køretøjerne, som må køre i miljøzonen.

Inden for miljøzonen (i Hovedstaden) er det parkeringsvagterne og politiet, der skal holde øje med, om køretøjerne har et gyldigt miljøzone-mærke i forruden. Parkeringsvagterne vil tage sig af kontrollen af holdende køretøjer på offentlig vej, mens politiet vil kontrollere kørende lastbiler og busser ved løbende at gennemføre vejsidekontroller

Kører man ulovligt ind i zonen, vander der en bøde. Politiet og kommunerne lægger op til bødestørrelser på ca. 15.000 kr. til vognmanden og 5.000 kr. til chaufføren, idet den endelige bøde fastlægges ved domstolene.

Første miljøzone i Hovedstaden

Den første miljøzone i Danmark blev indviet i Hovedstaden (København og Frederiksberg) den 1. september 2008. I den anledning havde både miljøminister Troels Lund Poulsen og teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam en masse rosende ord at sige om miljøzonen.

Miljøzonen ligger inden for Ring 2 og Vejlands Allé på Amager. Dvs. at den dækker hele Frederiksberg og den centrale halvdel af København, hvor 65% af københavnere bor. Miljøzonen har dernæst en enkelt transitroute nordfra til Nordhavnen

Sundhedsgevinsterne ved at indføre miljøzonen forventes efter den 1. juli 2010 årligt at blive ca.:

- 150 færre for tidlige dødsfald
- 150 færre hospitalsindlæggelser med luftvejs- og kredsløbssygdomme
- 750 færre bronkitistilfælde





Den første miljøzone i Danmark blev indviet i Hovedstaden (København og Frederiksberg) den 1. september 2008.

- 8.000 færre astmatilfælde
- 90.000 færre dage med begrænset aktivitet pga. luftvejs sygdomme.

Københavns Kommune har yderligere foreslået, at miljøzonen pr. 1. november 2009 flyttes fra Ring 2 til kommunegrænsen.

På hjemmesiden www.miljozone.dk kan man holde sig orienteret om hovedstadens miljøzone.

Udover miljøzonen arbejder Københavns Kommune også på fra 1. februar 2009 at indføre en såkaldt tungvognszone i indre by, hvor køretøjer over 18 tons er forment adgang.

Hertil kommer, at Københavns Kommune for godt 4 år siden, indførte et krav om, at dieselkøretøjer over 3½ tons og arbejdsmaskiner over 75 KW, som arbejder for kommunen, skal have monteret partikelfilter.

Kommende miljøzoner

I Ålborg indføres der fra den 1. februar 2009 en miljøzone afgrænset af Østre Allé-ringen og Limfjorden med en transitroute via Limfjordsbroen.

Processen med at indføre en miljøzone i Ålborg kan følges på hjemmesiden www.aalborgkommune.dk/miljozone.

I Århus har et forslag til miljøzone været i offentlig høring indtil den 20. august 2008. Forslaget til miljøzone i Århus omfatter byområdet inden for Nordre Ringgade, Vestre Ringgade, Søndre Ringgade, Marselis Boulevard og Sydhavnsgade. Miljøzonen i Århus forventes at kunne træde i kraft omkring årsskiftet 2009/10.

På hjemmesiden www.aarhuskommune.dk/miljozone findes der flere oplysninger om miljøzonen i Århus.

I Odense har By- og Kulturudvalget for nylig anbefalet, at byrådet godkender et forslag om etablering af en miljøzone i Odense midtby inden for Ring 2 til offentliggørelse i 4 uger. En miljøzone vil således tidligst kunne indføres i foråret 2010.

I de kommende år bliver det spændende at følge om de forventede positive virkninger af miljøzonerne kommer til at holde stik og om der også kommer miljøzoner i andre større danske byer.

Miljøzonenmærker



Det grønne mærke gives til køretøjer, der opfylder Euro 4 eller bedre eller er forsynet med principgodkendt partikelfilter.



Det hvid-grønne mærke gælder for køretøjer med Euro 3 motor uden principgodkendt partikelfilter indtil 2010.



Det røde mærke viser, at køretøjet har dispensation til at køre i miljøzonen uden partikelfilter. Denne dispensation skal søges hos Miljøstyrelsen.

Dansk-tysk aftale om Femern Bælt-forbindelsen underskrevet

Alle partier i Folketinget undtagen Enhedslisten og Dansk Folkeparti tiltrådte primo september et forlig om en fast forbindelse med motorvej og jernbane over Femern Bælt

Af Morten Friis Jørgensen

Et historisk bredt forlig i Folketinget om en fast forbindelse over Femern Bælt blev stille og roligt strikket sammen i løbet af sommerferien. Regeringspartierne Venstre og Konservative underskrev sammen med Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og De Radikale aftalen den 2. september.

Daværende transportminister Carina Christensen, som er uddannet cand.negot. ved Syddansk Universitetscenter før hun blev konservativ toppolitiker, har formentlig spillet en ikke uvæsentlig rolle i skabelsen af forliget.

Den knap 20 km lange broforbindelse mellem Rødby i Danmark og Puttgarden i Tyskland skal begyndes opført i 2012 og ventes at åbne for trafik i 2018. Den kommer til at bestå af to lavbroer som forbindelse ind til en høj skråstagsbro med motorvej på øvre dæk og tosporet jernbane på det nedre, ligesom Øresundsforbindelsen.

Prisen for selve Femern Bælt-forbindelsen er estimeret til omkring 32 mia. kr. i anlægsudgifter. Hertil kommer 7-8 mia. kr. i anlægsudgifter til de danske landanlæg, i alt omkring 40 mia. kr., som den danske stat står som garant for. Den tyske stat skal kun hæfte for de anslået 6-7 mia. kr., som landanlæggene på Femern vurderes at ville koste.

I pressemeddelelsen, der fulgte forliget, ønsker forligspartierne "ved etableringen af den nye faste forbindelse at styrke de trafikale forbindelser mellem Danmark og kontinentet. Forbindelsen vil forbedre transportmulighederne mellem Danmark og Tyskland markant, ikke mindst for jernbanetrafikken, og vil i sig selv give en væsentlig CO₂-reduktion.

Femern Bælt-forbindelsen er et vigtigt element i en nødvendig styrkelse af den samlede infrastruktur i både Øst- og Vestdanmark, som også Infrastrukturkommissionen har peget på.

Femern Bælt-forbindelsen vil blive fuldt brugerfinansieret. Udbygningen af de danske landanlæg bliver finansieret med afkast fra forbindelsen", hedder det.

Tilbagebetalingstiden vurderes til at blive på 25 år. Daværende transportminister Carina Christensen underskrev 3. september en juridisk bindende traktat om Femern Bælt-forbindelsen med den tyske transportminister, Wolfgang Tiefensee.

Med traktaten og den politiske aftale indledes nu det konkrete arbejde med at projektere den faste forbindelse.

VK-regeringen vil i efteråret 2008 fremsætte forslag til projekteringslov for forbindelsen.



Daværende transportminister Carina Christensen fremviser den underskrevne Femern Bælt aftale med sin tyske kollega Wolfgang Tiefensee.
Foto: Keld Navntoft/Scanpix



➔ Invitation

Der åbnes for tilmelding til Vejforum mandag den 15. september 2008

Tilmelding på www.vejforum.dk – Alle skal tilmelde sig også indlægsholdere og udstillere

Vejforum 2008 byder på et spændende fagligt program med 84 indlæg og 8 workshops. **Se hele det faglige program på www.vejforum.dk.**

- I år har du mulighed for at møde den nye vejdirektør.
- Der vil være indlæg og workshop om miljøets indvirkning på vejene.
- Der kommer en række udenlandske gæster, som holder indlæg.
- En meget kendt kunstner kommer og underholder efter festmiddagen. Derefter er der dans.

Der er reserveret 300 pladser til kommunerne. Hvis de ikke er brugt inden 1. oktober bliver de frigivet til alle.

Vejdirektoratet har central tilmelding. Kontakt din chef.

Vi glæder os til at byde dig velkommen på Vejforum 2008

Vejforum 3.-4. december 2008, Hotel Nyborg Strand, Østerøvej 2, Nyborg.
Tilmelding kun på www.vejforum.dk

Priser for deltagelse i Vejforum

Tilmelding før 15. oktober 2008

1 dag 1.450,- kr.

2 dage 2.900,- kr.

Tilmelding efter 1. november 2008

1 dag 1.600,- kr.

2 dage 3.200,- kr.

Bemærk Vejforum har sat priserne ned

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

Vælger du at bo på dobbeltværelse, vil du, ud over den billigere pris, få en flaske vin.

NB: Når værelser i Nyborg området er udsolgte vil det fremgå af hjemmesiden. Derefter vil du få tildelt værelse i Odense.

Festmiddag 600,- kr.

Sidste tilmeldingsfrist 11. november 2008.
Bemærk der kan blive udsolgt tidligere.



Asfaltbelægninger i tunneller

Den europæiske asfaltforening EAPA har udgivet en rapport, der giver en masse gode råd i forbindelse med at udføre asfaltbelægninger i tunneller.

AF Uno Heik

EAPA Technical Committee beskæftiger sig løbende med en lang række problemstillinger inden for asfaltteknik af fælles europæisk interesse. I løbet af det seneste år har et vigtigt tema været asfaltbelægninger i tunneller. Erfaringsudvekslingerne i EAPA-udvalget er nu blevet sammenkrevet og udgivet i et såkaldt standpunktspapir.

Dokumentet "Asphalt pavements in tunnels" giver en overordnet beskrivelse af de forhold man skal være opmærksom på ved belægningsvalg i tunneller, herunder fordelene ved at anvende i asfalt.

Gennemgangen tager udgangspunkt i de funktionskrav man stiller til vejoverfladen i tunneller:

- Friktion
- Sikker under brug og ved ulykker

- Sigtbarhed/farve/lysrefleksion
- Jævnhed
- Støjreduktion
- Vejkonstruktion – vedligeholdelse
- Holdbarhed.

For hvert funktionskrav er der givet nogle retningslinier for belægningsvalg. Det fremgår, at der findes en passende asfaltbelægning til enhver tænkelig situation.

Bagerst i dokumentet er der tilføjet et informativt appendiks med eksempler på tunneller med asfaltbelægninger i 10 forskellige europæiske lande, herunder bl.a. Danmark.

Interesserede kan hente dokumentet på EAPA's hjemmeside www.eapa.org => Welcome => Position Papers.



Danmarks længste vej-tunnel er den 3,5 km lange Øresundstunnel. Vejbelægningen i tunnelen har et SMA-asfaltslidlag.

Første OPP-vejprojekt

Den kommende motorvej mellem Sønderborg og motorvej E45 ved Kliplev bliver det første OPP-udbud inden for vejområdet i Danmark. Det vindende OPP-selskab får ansvaret for anlæg, drift og vedligehold samt finansiering af den ca. 25 km lange motorvej i en forventet driftsperiode på 26 år.

Af Uno Helik

Vejdirektoratet har i august sendt etableringen af en ny motorvej fra Sønderborg til Kliplev i offentligt udbud. Den kommende motorvej bliver det første infrastruktur-anlæg i Danmark, der skal udføres i et Offentligt Privat Partnerskab (OPP).

Baggrund

Hermed er en proces, som blev startet i det daværende Sønderjyllands Amt i 1990'erne, endelig blevet sat på skinner. Processen med at nå målet har været lang og sej.

De seneste milepæle har været OPP-evalueringssrapporten udgivet af Sønderjyllands Amt og konsulentfirmaet Grant Thornton i 2004, beslutningen om at arbejde videre med den såkaldte I-løsning i 2004 (en direkte motorvejsforbindelse fra Sønderborg til E45 ved Kliplev), amtsrådets beslutning om at anlægge motorvejsstrækningen i 2005 og projektets overdragelse til staten (Vejdirektoratet) i slutningen af 2005, som følge af nedlæggelsen af amterne fra 2007.

Udbud

I første omgang skal der ifølge udbuddet findes 3-5 prækvalificerede konsortier, som vil blive opfordret til at afgive tilbud. Når de prækvalificerede konsortier er fundet, vil der i slutningen af året komme et endeligt udbud.

Herefter vil Vejdirektoratet gå i såkaldt konkurrencepræget dialog med de prækvalificerede konsortier. I denne fase har Vejdirektoratet og tilbudsgiveren mulighed for at drøfte økonomiske, juridiske og tekniske spørgsmål forud for, at tilbudsgiveren afgiver det endelige tilbud. Dialogen skulle gerne føre frem til, at man finder den bedst mulige løsning.

Tidsplanen for afgivelsen af endelige tilbud er august 2009, således at den færdige kontrakt kan ligge klar i slutningen af 2009.

Det vindende OPP-selskab får ansvaret for at projektere, anlægge og finansiere anlægsinvesteringen samt at drive og vedligeholde den ca. 25 km lange motorvej i en periode på 26 år efter vejens åbning. Den nye motorvej forventes at blive åbnet for trafik i 2013.

Vejdirektoratet skønner, at anlægsomkostningerne bliver i størrelsesordenen 1,5 mia. kr. Hertil kommer så drifts-udgifterne i 26 år.



Bjerge af grå og hvid flintesten præger området ved Luxols fabrik i Kløv Kær i Nordvestjylland.

Lys asfalt forlænger levetiden for vejene på Grønland

Når klimaforandringerne får den permafrosne undergrund til at smelte, sætter vejene sig - lys asfalt tiltrækker ikke sollyset og dæmper dermed sætningen

Af Niels Henriksen

Hvis man maler overfladen på en grønlandsk vej hvid, vil man typisk flytte grænsen mellem permafrost og optøet jord en meter højere op i jorden. Det betyder en meter mindre, der kan sætte sig, og det vil mange steder gøre forskellen mellem ujævnheder og deciderede huller i vejen.

Det fortæller adjunkt Thomas Ingemann-Nielsen fra DTU, der arbejder på et stortilet projekt finansieret af det amerikanske forskningsråd National Science Foundation. Han konkluderer samtidig, at der vil være millioner af kroner at spare, hvis levetiden for de grønlandske veje kan forlænges.

Suger sollyset

- Problemet med at bruge traditionel sort asfalt er, at den mørke flade suger sollyset til sig. Når asfalten bliver varm, kan det medføre, at permafrosten i jorden under vejen tør op. Det kan give anledning til, at den sætter sig væsentligt mere, end hvis overfladen var lys, og problemet bliver yderligt forstærket i takt med, at klimaet bliver varmere, fortsætter Thomas Ingemann-Nielsen i bladet Dynamo, hvor han erkender, at man naturligvis ikke blot kan male vejene hvide, men anbefaler, at man bruger lyse tilslagsmaterialer til asfalten og på den måde sørger for, at en større del af sollyset reflekteres tilbage til rummet.

- Det bekræfter jo sådan set bare det, som vi altid har

sagt, påpeger direktør hos Luxol i Kløv Kær ved Thisted, Erik Nielsen. Luxol producerer årligt 50.000 tons Luxovit, som bl.a. bruges som tilslagsmateriale til asfalt.

Brændt flintesten

Luxovit er brændt flintesten. Den rå flint, som er mørkeblå, blev dannet for flere end 60 mio. år siden på havbunden i huler af gamle kalkformationer, hvor det gennemsvivende vand frigjorde siliciumoxider i form af bitte små korn, som, indeholder ca. 0,2 pct. vand. På Luxols fabrik i Nordvestjylland brændes flinten i højovne ved en temperatur på ca. 1.200 grader. Under brændingen trækkes vandet ud af stenen, der ved processen bliver hvid og får sine krystalline egenskaber, der betyder, at man får en helt unik lys- og varmerefleksion. Efter brændingen bliver den hvide flintesten knust og sigtet i de ønskede størrelser.

En række fordele

- Hos Luxol har vi hele tiden påpeget en række fordele ved at benytte Luxovit som tilslag. Foruden den gode varme- og lysrefleksion er der en fortrinlig friktion og en stærk vedhæftning til bindemidlet på grund af, at stenen er let basisk. På grund af den gode varmerefleksion undgår man i højere grad sporkøring, når den ellers sorte asfalt varmes op i sommermånederne. Luxovit sænker vejtemperatu-



Direktør Erik Nielsen: Undersøgelsen fra DTU viser jo sådan set bare det, som vi altid har sagt.



I disse høje brændes flintestenen ved 1.200 graders varme.

ren med seks-otte grader, målt på aktuelle strækninger. På ubelyste veje kan bilisten få øje på en forhindring på dobbelt afstand, hvis der er brugt Luxovit frem for et ikke lyst tilslag, siger Erik Nielsen, der undrer sig over, hvorfor asfaltfirmaerne stoppede med at bruge luxovitten for 10-12 år siden.

Tyske veje

- Vores største kunde er de tyske vejmyndigheder. Eksempelvis er Luxovit utroligt meget brugt i hele Nordtyskland og kan f. eks. ses ved Elbtunnellen i Hamburg, fortæller direktøren, der også anbefaler produktet til vejstriber og afstribning i det hele taget.

Selv om den danske asfaltindustri således endnu tøver med at tage den hvide, brændte flintesten til sig, møder man produktet – i en noget anden form – i mange andre sammenhænge. Fint malede flintesten bliver f. eks. brugt som tilsætningsmiddel i keramikindustrien, hvor det britiske marked eksempelvis er storaftager af de nordvestjyske produkter. Flinten benyttes yderligere som komponent i fugefri industrigulve til bl.a. levnedsmiddelindustrien, til puds og facader i byggeindustrien, til bordplader og gulve. Luxol, der beskæftiger godt en halv snes medarbejdere på det store anlæg, og som har egen afdeling i England, oplever i det hele taget en stigende efterspørgsel på tekniske fyldstoffer.



Sådan ser råmaterialet ud. Flintestenen graves ud i et nærliggende brud.



We help make runways stronger.
Our bitumen plays a key role in high-performance asphalts.

Nynas is a different oil company. We see oil as an invaluable building material with almost unlimited potential.

Together with customers around the world, our specialists develop oils for the most demanding of products. Our oils are the basis for bitumen binders in quieter, safer and more durable roads, parking areas and runways.

At Nynas we are dedicated to one thing –
Taking oil further.



ASFALTINDUSTRIEN
Lautrupvang 2, 2750 Ballerup