

ASFALT

V O R E V E J E

Asfaltindustrien flyttet til Ballerup

Kommunernes veje er uransagelige

Danske Veje A/S

Asfaltproduktionen 1996-2006

CEN-revision af AAB Varmblandet asfalt

Ny formand i Dansk Vejforening

Pas på "Asfaltpiraterne"

LEDER:

VELKOMMEN TIL LAUTRUPVANG 2 I BALLERUP

KOMMUNERNES VEJE ER URANSAGELIGE 3

DANSKE VEJE A/S 4

Tiden er inde for politisk nytænkning når det gælder finansieringen af såvel de statslige vejanlæg som vedligeholdelsen af samme.

AMTER OG KOMMUNER HOLDT IGEN I 2006. 6

Asfaltindustriens medlemmer producerede 3,2 mio. tons asfalt i 2006. Amternes og kommunernes andel af asfaltmarkedet er dog historisk lav.

VEJFORUM 2007. 8

Dette års Vejforum afholdes traditionen tro på Hotel Nyborg Strand den 5.-6. december.

AAB VARMBLANDET ASFALT ER "CEN-REVIDERET" 10

Vejreglerådet godkendte i november 2006 de CEN-reviderede Udbudsforskrifter for Varmblandet asfalt som herefter skal bruges på de udbudte asfaltarbejder fra sæsonen 2007.

KENDT TOPLEDER NY FORMAND FOR DANSK VEJFORENING 13

Erhvervsmanden Jens Erik Christensen blev valgt til ny formand for Dansk Vejforening på foreningens generalforsamling den 11. april.

PAS PÅ ASFALTPIRATERNE. 14

Igen i år turnerer udenlandske asfaltarbejdere rundt om i landet og tilbyder uforberedte kunder at udføre asfaltbelægninger som efterfølgende ofte viser sig at være ubrugelige.

ASFALTPRODUKTIONEN I EUROPA. 15

Der blev produceret ca. 330 mio. tons varmblandet asfalt i Europa i 2005.



ASFALTINDUSTRIEN

Lautrupvang 2² • 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

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: Colourbox

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

Velkommen til Lautrupvang 2 i Ballerup

I decembernummeret 2006 redegjorde jeg om baggrunden for, at Asfaltindustriens Hus med virksomhedsoverdragelsen af Asfaltindustriens forskningslaboratorium til Vejteknisk Institut var blevet for stort og at vi derfor – ved et tilfælde – på ny stod for at skulle holde skiftedag i forbindelse med en kommunalreform.

Få dage inden jul faldt aftalen om vort kommende domicil endeligt på plads og

sidste weekend i marts flyttede Asfaltindustrien ind i helt nyindrettede lokaler på Lautrupvang 2² i Ballerup.

Stedet opfylder forudsætningerne om såvel en trafikalt optimal beliggenhed som nogle pæne omgivelser i et lyst og grønt område.

Under de afsluttende forhandlinger tilsmilede heldet os, således at vi endte med for samme pris at kunne flytte ind i et noget større lejemål.

Ikke alle håndværkere var færdige til tiden – og i skrivende stund er man fortsat i gang med at sætte døre op.

Ej heller alle flyttekasser er pakket ud – og der er ikke kommet billeder på væggene endnu, men det fungerer!

Vi ser frem til at kunne byde medlemmer, samarbejdspartnere og andre venner af Huset velkommen herud senere på året.

Kommunernes veje er uransagelige

De første meldinger om forårets udbud på kommunevejenes vedligehold er indløbet og det er bestemt ikke opløftende læsning.

Skulle tallene vise sig at være retningssigende, må det sørgeligt nok konstateres, at kommunerne tager sig en ordentlig skraber i "år 0" efter kommunalreformen.

Det kan vel sagtens skyldes trangen til at søge mindste fællesnævner ud fra devisen, at "de amtsveje, som kommunerne har overtaget, er jo så fine, at vi ikke behøver at gøre noget ved dem i flere år".

Det er i sig selv en relativ betragtning af sørgelig karakter – men ikke nok med det!

Statistikken over asfaltproduktionen for de seneste 10 år, som nærmere beskrives på side 6-7, taler sit eget tydelige sprog.

I 2006 blev der på det kommunale vejnet kun udlagt 2/3 af den mængde asfalt, der blev brugt i 1996 (for 10 år siden, hvor trafikbelastningen tilmed var betydeligt lavere!).

Bortset fra et enkelt år har kommunerne over hele perioden i snit brugt ca. 20 pct. mindre asfalt på vejene end i 1996.

Der er derfor al mulig grund til, at kommunerne ser deres veje godt og grundigt efter i sømmene og hæver standarden til det tidligere amtslige niveau – i stedet for at spare yderligere.

Desværre forekommer det som om den kendte model med at man altid kan vente et år til med at gøre noget ved vejene, når der skal findes penge til sygehuse og det sociale område, får lov at fortsætte i de nye kommuner.

Når det kommer til stykket er det alene marginaler, der er tale om. Vejbudgetterne udgør bestemt ikke en skræmmende

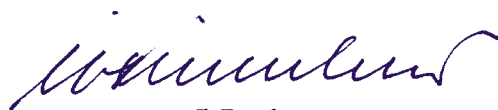
størrelse – men de kan komme til det, hvis man fortsætter den forsømmelige kurs.

Det er en kendsgerning at manglende rettidig vedligeholdelse koster 3 gange så meget, som det fornuftige vedligehold ville gøre.

For øvrigt må kommunerne gøre sig klart, at det er her og nu – og ikke til efteråret – de skal komme med deres udbud. Udbydes det hele for sent, vil der ganske enkelt ikke være kapacitet (hverken til at lægge asfalt eller at lægge de vigtige vejstriber).

Skal der bevares blot en smule optimisme, må man håbe på, at 2007 bliver året, hvor kommunerne endelig finder deres egne ben, forlader de uransagelige veje og følger fornuftens!

Alt andet er dybt uansvarligt.



Ib Frandsen

Tiden er inde for politisk nytænkning når det gælder finansieringen af såvel de statslige vejanlæg som vedligeholdelsen af samme.

Der kan slås flere fluer med ét smæk ved at frigøre finansieringen fra de tilbagevendende finanslovsforhandlinger og indføre den enkleste og sikreste form for "road-pricing" gennem øremærkning af relativt få midler fra brændstofafgifterne.

Danske Veje A/S

Af Ib Frandsen

Ved kommunalreformens gennemførelse voksede det danske statsvejnet med 2.159 km tidligere amts og kommuneveje og fik dermed på ny en mere 'naturlig' størrelse, ligesom Vejdirektoratet kom styrket ind i 2007 med dannelsen af de 6 nye vejcentre og overtagelsen af en række kompetente folk fra de hedengangne amter.

Der skulle således være banet vej for en solid oprustning. Men, når det hele kommer til stykket, synes alt dog at blive ved det gamle.

Selvom Transport- (og Energi) ministeriet på mange poster efterhånden er styret af tidligere "regnedrenge" fra Finansministeriet, har det alligevel (eller måske netop derfor?) knebet med at sætte sig igennem over for selv samme ministerium, hvis primære opgave synes at være en evig trang til nedskæringer – alle saglige hensyn til trods.

Senest blev dette paradoks tydeliggjort, da det efter pres fra Dansk Byggeri kom

frem, at Finansministeriet konsekvent – og bevidst - havde benyttet forkert inddeksering (nemlig boligbyggeri i stedet for vejbyggeri for igangværende anlægsarbejder, hvorfor der reelt manglede 650 mio kr. på budgettet!).

Det er nu spagfærdigt blevet tilkendegivet, at ministeriet fremtidig vil benytte det rigtige indeks. Men selv hermed løses ikke det bagvedliggende, evigt tilbagevendende budget- og finansieringsproblem.

Det er nødvendigt med nytænkning for at komme ud over de politisk-psykologiske hæmninger, der er knyttet til Folketingsbeslutninger om anlæg af og vedligeholdelse på det danske vejnet.

Beslutningerne må frigøres af de årlige finanslovsforhandlinger og tildeles rum for anderledes overordnede, langsigtede og holdbare overvejelser.

Situationen aktualiserer et forslag, som Asfaltindustrien lancerede i 2002 om opnåelse af større uafhængighed af

de bevilgende myndigheder gennem etablering af "Danske Veje A/S", der skal forestå såvel drift og vedligeholdelse som nyanlæg på statsvejnettet.

Det kan meget vel foregå i et statsligt selskab i lighed med eksempelvis "A/S Storebælt" – og det nuværende Vejdirektorat tæller allerede en stribe yderst kompetente personer, som fra første færd kan bemande det nye selskab.

Selskabet skal dels forestå gennemførelsen af fremtidige nye anlæg efter overordnede rammer, der selvsagt vedblivende fastlægges af Folketinget, og dels sikre den rettidige vedligeholdelse af det til enhver tid eksisterende statsvejnet - til gengæld uden først at skulle gennem samme tovtrækkeri som i dag – hverken med hensyn til finansiering af anlægsarbejderne eller den rettidige, optimale vedligeholdelse.

I stedet for at bruge tid, penge og mange fine rapporter med beregninger frem og tilbage om trafik, trængsel og



"Danske Veje A/S" kan varetage såvel drift og vedligeholdelse som nyanlæg på statsvejnettet.

infrastruktur samt alskens filosofien om begrebet road pricing kan man i øvrigt lige så godt gå til biddet og erkende, at den rigtige løsning som regel også er den enkleste (og billigst administrerbare).

Det ligger nogenlunde fast, at finansieringsbehovet for henholdsvis udbygning og vedligeholdelse af statsvejene ligger i størrelsesordenen 1.4 – 1.5 mia. kr. plus 800 – 900 mio. kr. – modsvarende i alt 2,2 – 2.3 mia. kr. per år.

Benzinafgiften indbragte allerede for et par år siden 15. mia. kr. per år og dieselaugiften ca. 7 mia. kr. – altså i alt 22 mia. kr. – og det fremgår af 2006-salgstallene for benzin og autodiesel, at disse tal endog vil blive højere, når det færdige provenu for 2006 foreligger.

I forbindelse med en omlægning af afgifterne, når registreringsafgiften skal sænkes og brændstofafgiften sættes op, vil 50 øre per solgt liter brændstof - afsat

som "road pricing" - give fuld dækning for udbygning og vedligeholdelse af motorvejsnettet.

Når man dels betænker, at det seneste halvårs voldsomme olie- og benzinpris-svingninger ikke i synderlig grad påvirkede brændstofsælget – og dels betragter bilisternes samtidige interesse i en reel afgiftsomlægning – vil det på ingen måde virke afskrækkende.

Tværtimod!

**Asfaltindustrien bor fra april 2007
i nye lokaler på adressen
Lautrupvang 2², 2750 Ballerup.**

I 2006 nåede produktionen af varmblandet asfalt op på 3,2 mio. tons blandt Asfaltindustriens medlemmer. Dette er en mindre stigning i forhold til året før. Amternes og kommunernes andel af asfaltmarkedet er historisk lav, men til gengæld er aktiviteten inden for Vejdirektoratets motorvejsbyggeri ekstraordinært høj.

Amter og kommuner holdt igen i 2006

Af Uno Helk

Asfaltindustrien foretager hvert år en opgørelse over medlemmernes asfaltproduktion. I 2006 landede tallet på 3,2 mio. tons.

ASFALTINDUSTRIENS PRODUKTIONSSTATISTIK

Udviklingen i asfaltproduktionen blandt Asfaltindustriens medlemmer i perioden 1996 til 2006 er vist i de to figurer. Asfaltproduktionen er opdelt efter kunde-grupper i den ene figur og efter asfalttyper i den anden.

Kunde-grupperne omfatter Staten (Vejdirektoratet), amterne, kommunerne og øvrige (primært stats- og lufthavne samt private virksomheder, grundejerforeninger og andre).

Asfalttyperne er opdelt i grusasfaltbeton (bærelag), asfaltbeton (slidlag), pulverasfalt (slidlag) og andre asfalttyper.

TENDENSER

Af asfaltstatistikken fremgår, at både kommuner og især amter har holdt igen med vejbevillingerne til asfaltbelægning

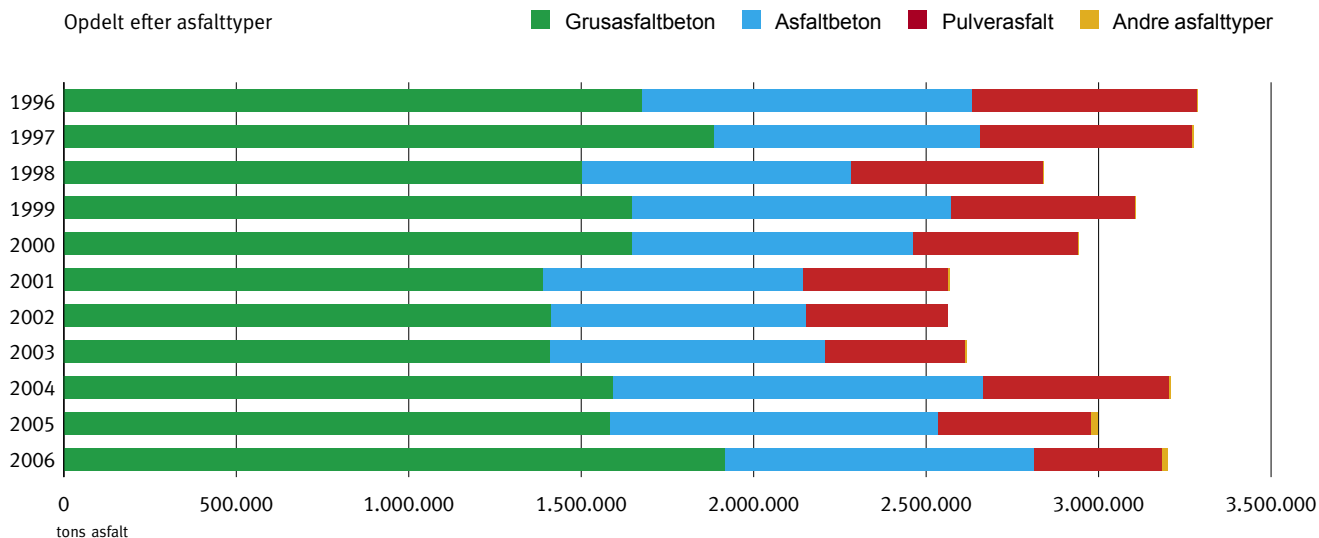
ger i 2006 i forhold til de foregående år.

Allerede i 2005 kunne man konstatere, at amternes markedsandel var historisk lav (seneste 20-25 år) og i 2006 er det blevet endnu værre. Dertil kommer, at kommunerne ifølge Asfaltindustriens opgørelse, samlet set også har neddroppet aktiviteterne i 2006. Kommunernes markedsandel er i lighed med amternes også historisk lav i 2006.

Den lave efterspørgsel på asfaltbelægninger blandt amter og kommuner kan sandsynligvis tilskrives en afventende

ASFALTPRODUKTION 1996-2006

Opdelt efter asfalttyper





Foråret har for længst smeltet den sidste sne fra snestormen som ramte de nordøstlige dele af landet i slutningen af februar. Forhåbentlig kommer der også snart et tøbrud i sæsonens asfaltlicitationer rundt om i landets nye storkommuner.

holdning forud for gennemførelsen af strukturreformen pr. 1. januar 2007, hvor Danmark gik fra tre til to vejbestyrelser, idet amternes vejnet på næsten 10.000 km. stort set blev delt i et 20/80-forhold mellem staten (Vejdirektoratet) og kommunerne.

At asfaltproduktionen alligevel steg en smule fra 2005 til 2006 skyldes primært den meget høje aktivitet inden for Vejdirektoratets motorvejsbyggeri. I 2006 blev der således åbnet motorvejssektioner ved Herning, Holbæk og på

stækningen Odense-Svendborg. Dernæst har der bl.a. været gang i udvidelsen af motortrafikvejen Ønslev-Sakskøbing til en motorvej.

Vejdirektoratets mange anlægsarbejder slår også igennem i statistikken opdelt efter asfalttyper, efter som der i 2006 er produceret flere bærelagsmaterialer (grusasfaltbeton) end i årene før.

Generelt har de senere års hårde pris-konkurrence på det danske asfaltmarked løftet niveauet for asfaltproduktionen en smule.

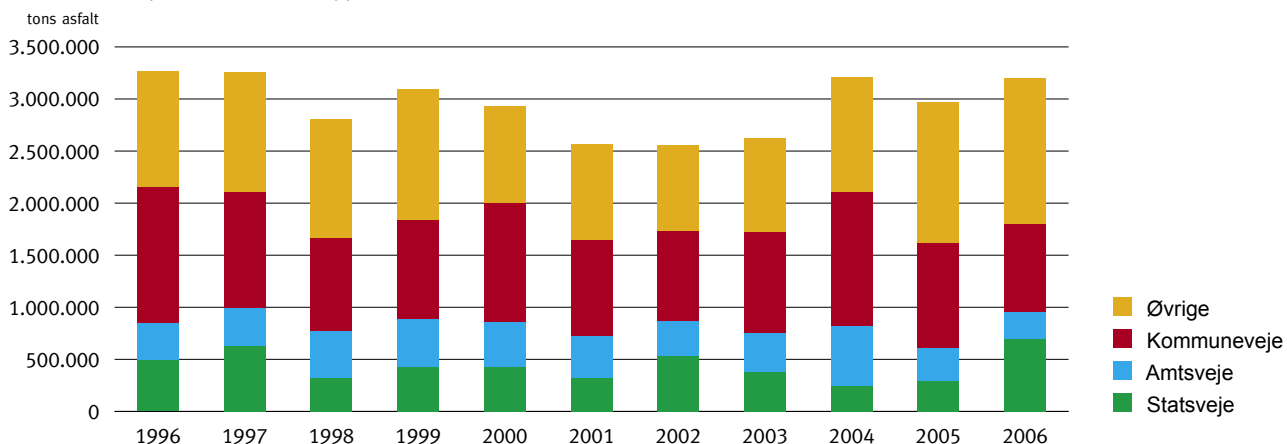
SÆSONEN 2007

De første meldinger for asfaltsæsonen 2007 er ikke alt for positive. Foreløbig har der nemlig været afholdt uhørt få asfaltlicitationer i de nye storkommuner.

Man må sandelig håbe, at de manglende asfaltudbud er udtryk for, at kommunerne i begyndelsen af året skal bruge lidt ekstra tid på at skabe sig et overblik over det nye vejnet og ikke skyldes en bevidst strategi om at nedprioritere vejområdet.

ASFALTPRODUKTION 1996-2006

Opdelt efter kundegrupper



Vejforum 2007

Af Tim Larsen,
formand for faggruppen i Vejforum

2007 er året, hvor vi siger goddag til en ny epoke i vejhistorien. Nu er der kun to offentlige aktører i vejsektoren i stedet for tre. Vi har alle fået nye kolleger og samarbejdspartnere. Lad os gøre status på Vejforum 2007. Reserver derfor allerede nu den 5. og 6. december i kalenderen, så du kan blive ajourført med den nyeste viden og erfaringer inden for vejsektoren.

FAGLIGT PROGRAM

I år har vi ud over vort normale program valgt at sætte fokus på de tre hovedtemaer:

- Udfordringerne i kommunerne
- Samarbejdet i vejsektoren
- Infrastrukturkommissionens arbejde.

Du har stadig en stor indflydelse på programmet for Vejforum 2007 ved aktivt at deltage med indlæg eller en workshop. Ligeledes er du meget velkommen til at tilkendegive, hvilke emner du er interesseret i at høre mere om. Klik ind på www.vejforum.dk og giv din mening til kende. Faggruppen vil på baggrund af tilbagemeldingerne sammensætte det faglige program for Vejforum 2007.

Er du i forbindelse med dit arbejde stødt på spændende vejtekniske projekter i udlandet er faggruppen også meget interesseret i at høre fra dig, enten med et indlæg om de udenlandske aktiviteter og erfaringer eller med en henvisning til en udenlandsk indlægsholder, der kan fortælle om, hvordan de dér har løst opgaverne.

Faggruppen mødes ultimo juni for at sammensætte det endelige program for Vejforum 2007.

Tidsfristen for at indmelde indlæg, workshops eller tilkendegivelse af egne ønsker er derfor den 24. maj 2007.

UDSTILLING

Vi arbejder i år på at få mere plads og bedre forhold til udstillerne i forhold til tidligere år. Standene bliver hver på

ca. 8 m². Reservering af udstillingsareal foretages også på www.vejforum.dk. Den endelige tildeling af stande til udstillerne vil blive foretaget ud fra sammenhæng med det faglige program, således at alle parter kan få et optimalt udbytte af udstillingen og samtidig åbne mulighed for at kunne fortsætte diskussionen fra de faglige indlæg og workshops ud i et bredere forum sammen med leverandørerne til vejsektoren. Ønsker om deltagelse i udstillingen skal ske på www.vejforum.dk senest den 24. maj 2007.

INDLÆG

Som i de tidligere år er der også i år rig mulighed for at komme til orde med at fortælle om praktisk viden eller erfaring fra dagligdagen i vejsektoren. Denne viden og praktiske erfaring kan være guld værd for dine kolleger, så hold dig ikke tilbage. På www.vejforum.dk findes en emneliste, som faggruppen har udvalgt, men listen skal ikke opfattes som statisk. Hvis du føler, at dit indlæg ikke falder inden for listens udvalg, så tilføj blot et nyt emne, som du mener passer bedre.

Selv om du ikke bidrager med et indlæg, vil vi gerne have en tilbagemelding på, hvad der interesserer dig at høre mere om på dette års Vejforum.

Husk at indlæg på Vejforum giver gratis deltagelse i Vejforum for indlægsholderen den pågældende dag, dog kun for én indlægsholder pr. indlæg. Der må højst være 2 om at dele præsentationen af et indlæg.

WORKSHOPS

Ved sidste års afholdelse af workshops havde vi stor succes med anvendelse af facilitatorer, der var medvirkende til, at workshoplederne blev aflastet, deraf navnet. De enkelte workshops kunne derved holdes på sporet af, hvad der er formålet med en workshop, nemlig at der indledes med et par indlæg, hvorefter der diskuteres i grupper. Resultatet fra diskussionen i grupperne samles efterfølgende i en plenumdebat, og der forsøges at komme frem til en fælles konklusion.

Succesen med facilitatorer tilknyttet enkelte workshops vil vi også fortsætte med ved dette års Vejforum.

Alle med interesse for at deltage i workshops opfordres til at gå ind på www.vejforum.dk og angive ønske om emner mv. eller til selv at forestå arrangementet af en workshop. Belønningen for selv at forestå arrangementet er gratis adgang til Vejforum den pågældende dag.

En workshop strækker sig fra 1½ til 3 timer.

NETVÆRK

Et af hovedformålene med Vejforum er ud over det faglige også hele netværksdannelsen, hvor der er mulighed for at møde fagfæller, leverandører, kunder og kolleger, alt sammen noget der kan få stor betydning for fremtidens vejsektor. Jo mere netværk – desto mere videndeling.

FESTARRANGEMENT

Vi afslutter traditionen tro den første dag på Vejforum med lidt god mad og underholdning for dem, der har lyst til at deltage i denne fornøjelighed. Vejforum har lyttet til ønskerne fra sidste år og har igen i år forsøgt at sætte et program op, der kan tilfredsstille næsten enhver smag.

Der vil således være rig lejlighed til at få stivheden ud af kroppen med en hurtig svingom eller bare sidde og tage sig en hyggestund i rolige omgivelser med forretningsforbindelser og kolleger.

GLEM NU IKKE:

- at indmelde dit oplæg til indlæg eller workshop
- at tilkendegive hvilke emner du er interesseret i at høre mere om
- at søge om udstillingsstand
- at orientere dig om hvad der sker alt sammen på www.vejforum.dk

VEJFORUM 2007



Call for Papers Indlæg, workshop og udstilling

Alle i vejsektoren indbydes til at komme med forslag til Vejforum 2007

Nu er det tid til indsendelse af papers til VEJFORUM 2007. Alle har mulighed for at præsentere et indlæg eller være med til at arrangere en workshop.

Nyheder

På Vejforum 2007 vil der som noget nyt være aktuelle temaer:

- De udfordringer som kommunerne står med
- Samarbejdet i sektoren
- Infrastrukturkommissionens arbejde

Derudover vil Vejforum 2007 indeholde en bred vifte af faglige emner, som har kendetegnet Vejforums tidligere konferencer.

Indlæg

Vi imødeser en bred vifte af papers, som kan sikre, at Vejforum 2007 bliver mindst lige så spændende at deltage i som tidligere år.

Indlæg, der handler om erfaringerne i kommunerne og om de nye samarbejdsrelationer efterlyses. Har du forslag til indlæg, emner eller andet med interesse for vejsektoren, og du ikke selv ønsker at fremlægge det, så hjælper faggruppen gerne med at finde en indlægsholder.

Udenlandske indlæg

Vi efterlyser forslag til udenlandske indlægsholdere og indlæg om udenlandske erfaringer. Giv os et tip, hvis du har et forslag eller en idé.

Workshop

En workshop på Vejforum 2007 handler typisk om et aktuelt emne, hvor der ønskes en diskussion af viden og erfaringer mellem fagfolk, men hvor der endnu ikke foreligger endelige forsknings- og/eller udviklingsresultater, analyser eller kun få praktiske erfaringer.

Til hver workshop knyttes en facilitator og en faglig ansvarlig for workshoppen.

Udstilling

På Vejforum 2007 er der en udstilling, hvor vejsektorens leverandører har mulighed for at vise deres specialer frem. Der vil være en faglig sammenhæng mellem udstillingen og det faglige program.

Faggruppen

Alle indkomne forslag vil blive vurderet af faggruppen, som sammensætter det endelige program.

Gratis deltagelse

På betingelse af, at der afleveres en artikel/præsentation, som vil blive bragt på Vejforums hjemmeside, kan én indlægsholder per indlæg deltage

gratis samme dag. Det samme gælder den fagligt ansvarlige for en workshop. Vejforum omfatter følgende temaer og faglige emner:

Tema 2007:

- De nye vejforvaltninger
- Infrastrukturkommissionen
- Samarbejdsflader

Faglige emner:

- Vejforvaltning
- Planlægning
- Projektering
- Trafiksikkerhed
- Trafikdrift
- Anlæg
- Vejdrift

Indmelding af indlæg, workshops og udstillinger kan kun gøres på www.vejforum.dk

Sidste frist for indsendelse af forslag til indlæg, workshops og udstillinger er den 24. maj 2007.

Flere oplysninger på www.vejforum.dk

**5.-6. december 2007
Hotel Nyborg Strand**



Ved blot at referere til den CEN-reviderede AAB Varmblandet asfalt kan bygherren sikre, at alle relevante forhold vedrørende CE-mærkning er beskrevet i henhold til EU byggevare- og udbudsdirektiverne.

AAB Varmblandet asfalt er "CEN-revideret"

Af formand for Vejregelgruppe U.21 "Asfaltarbejder", H. J. Ertman Larsen, Vejdirektoratet, Vejteknisk Institut og sekretær for Vejregelgruppe U.21 "Asfaltarbejder" Mikael Thau, LOTCON.

I november 2006 godkendte Vejreglerådet en revision af Udbudsforskrifter for Varmblandet asfalt, så de dermed kan indgå i denne sæsons asfaltarbejder.

Det indre marked i EF har medført initiativer til harmonisering af Europæiske standarder med det formål at undgå tekniske handelshindringer. På asfaltområdet er udkommet en række

europæiske standarder – de såkaldte CEN-standarder, som vi i Danmark skal implementere. En række arbejdsgrupper under vejreglarbejdet har gennem længere tid arbejdet energisk med at indarbejde de nye standarder i de danske Udbudsforskrifter.

På asfaltområdet gælder, at varmblandede asfaltmaterialer, der er beskrevet i Udbudsforskrifter for Varmblandet asfalt, fra marts 2008 skal CE-mærkes for lovligt at kunne markedsføres i Danmark. Generelt gælder, at alle markedsførte produkter som kan CE-mærkes skal CE-mærkes. For at et produkt skal kunne CE-mærkes skal produktet være beskrevet i en harmoniseret CEN-standard eller alternativt via ETA-ordningen.

Det er dog ikke sådan, at velfungerende eksisterende produkter lige pludseligt bliver ulovlige, fordi der ikke findes standarder for det pågældende produkt. Kan et givent produkt ikke placeres i en harmoniseret CEN-standard eller via ETA, kan produktet stadig markedsføres dog uden CE-mærket. Nye produkter vil dermed også stadig kunne udvikles og markedsføres.

DEN NYE UDBUDSFORSKRIFT FOR VARMBLANDET ASFALT

Vejregelgruppe U.21 "Asfaltarbejder" har igennem en årrække konsekvensrettet Udbuds- og anlægfsforskrifter for Varmblandet asfalt, November 1998, (Almindelig Arbejdsbeskrivelse, AAB). Arbejds-



gruppen har gennemgået AAB'en side for side, så den i videst mulig omfang er fastholdt i den eksisterende struktur, og så den samtidig lever op til de nye europæiske CEN-standarde. Det drejer sig primært om produktstandarderne i EN 13108-serien og de tilhørende prøvningsstandarder i EN 12697-serien. U.21 har gennemført dette arbejde i nært samarbejde med to andre vejregelgrupper S.12 "Europæiske standarder for asfalt" og S.13 "Europæiske standarder for prøvning af vejmaterialer".

Revisionen er blevet gennemført så brugerne af AAB'en skulle opleve overgangen problemfrit. Dette af hensyn til en sikker og overskuelig implementering af de nye betingelser. Herved kan bygherren, blot ved reference til AAB'en sikre, at alle relevante forhold vedrørende CE-mærkning er beskrevet i henhold til EU byggevare- og udbudsdirektiverne.

Samtidigt med CEN-revisionen af AAB'en er Specifikationer for bitumen, bitumenopløsning og bitumenemulsion til vejformål også blevet CEN-revideret. Denne revision blev publiceret på www.vejregler.dk i september 2006.

ÆNDRINGER I KRAV TIL VARMBLANDET ASFALT

De CEN-relaterede ændringer i den nyreviderede AAB for Varmblandet asfalt fremgår af de indrammede punkter.

- V_B/V_S -forholdet afløses af krav til minimum bindemiddelindhold.
- Krav til kornkurver justeres og harmoniseres med CEN-standarderne.
- Krav til bitumenfyldning justeres og harmoniseres med CEN-standarderne.
- Marshall stabilitet og deformation ændrer status. Der vil således ikke længere blive stillet krav i AAB. Eksisterende værdier vil dog blive bibeholdt, men med notifikationen "Vejledende". På specifikke jobs kan Marshallkravene dog gøres gældende i SAB (Særlig Arbejdsbeskrivelse).
- Indstampningstemperaturer (Marshall) for asfalt, hvor der anvendes modificering af bindemidlet (forudfremstillet som in-situ), skal foregå ved den af leverandøren specificerede temperatur.
- De volumetriske egenskaber, som f.eks. hulrum og bitumenfyldning bestemmes i CEN-standarderne ved hjælp af asfaltmaterialets maksimale densitet. Det vil dog fortsat være tilladt at anvende hidtidig praksis, hvor densiteterne af bitumen og stenmaterialer samt deres indbyrdes masseforhold indgår i beregningerne af de volumetriske egenskaber. Da de to metodikker vil give lidt afvigende resultater er der i AAB'ens tabeller indført separate krav i forhold til hver af de to metodikker.
- For SMA udgår kravet til minimum H_s . Eksisterende værdier vil dog blive bibeholdt, men med notifikationen "Vejledende".
- Afsnittet om lyst tilslag er revideret rent sprogligt. Revideringen vil ikke ændre på hidtidig praksis.
- Kontrol af varmblandet asfalt er i princip og omfang uændret. Implementeringen af de nye CEN-testmetoder har dog medført visse justeringer.
- Vedrørende tolerancer for kornkurve harmoniseres AAB'ens krav til tolerancer med CEN-standarden for Factory Production Control (FPC).
- Vedrørende tolerancen for stendensiteten harmoniseres AAB'ens krav med CEN-standarden for Type Test, hvorved tolerancen hæves fra $\pm 0,03$ til $\pm 0,05$ g/cm³.
- For modificeret bindemiddel vil der ske visse tilpasninger i AAB'ens tekst. Bl.a. vil der i AAB nu refereres til udbudsforskriften for Bindemidler og klæbemidler, som ligeledes er CEN-revideret og udgivet september 2006.
- CEN-standarden for tilslagsmaterialer trådte i kraft, ved udgivelsen af revisionshæftet til AAB Varmblandet asfalt i 2004. Dette revisionshæfte er nu indarbejdet i den CEN-reviderede AAB.

Ud over disse ændringer besluttede U.21 at indarbejde procedurer vedrørende kontrol af asfalttemperaturer, som allerede igennem flere år har været praktiseret ved udførelsen af asfaltarbejder. Disse procedurer omfatter:

- Ved opstartskontrol af entreprise II jobs afløses kravet til genindvinding med de i kontrol af asfalttemperaturer.
- Maksimalde udlægnings temperaturer er indført.

Derudover besluttede U.21 at ændre den forældede term "Rumvægt" til "Asfaltdensitet" samt for SMA at tillade anvendelsen af 70/100 bitumen for mindre trafikerede arealer

Sammenlagt forventes revisionen ikke at medføre ændringer, der vil have nega-

tiv effekt på kvaliteten af de nuværende asfaltmaterialer.

Et eksempel på CE-mærkning for standardproduktet AB 11t, bitumentype 70/100 kunne se ud som vist på figur 1.

NYE TESTMETODER

CEN-standarderne indeholder en pakke af nye testmetoder. Testmetoderne udgives i Danmark som Danske Standarder, og skal i fornødent omfang implementeres. En oversigt over prøvningsmetoder, som er tilknyttet CEN-revisionen af AAB Varmblandet asfalt vil blive publiceret på www.vejsektoren.dk under love & regler og videre under CEN-standarder.

UDBUDSFORSKRIFTER FOR OB OG KA

CEN-revisionen af udbudsforskrifterne for Overfladebehandling og Koldasfalt er pt. under udarbejdelse, og forventes at

være færdig i løbet af 2007. Det forventes at de kan forelægges til godkendelse på Vejreglerådets efterårsmøde, så de kan anvendes fra sæsonstart 2008.

YDERLIGERE INFORMATION

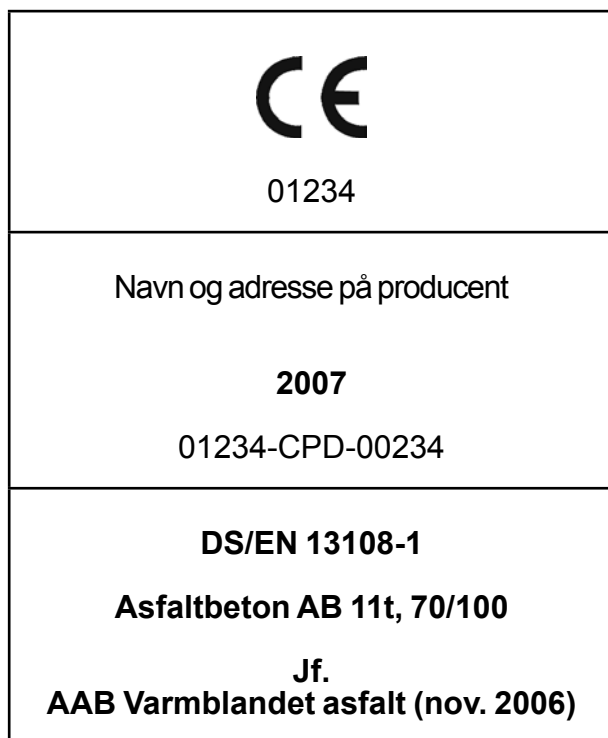
Yderligere information om stadiet af det igangværende arbejde med revision af Udbudsforskrifter for Varmblandet asfalt, Koldasfalt og Overfladebehandling kan fås ved henvendelse til formanden/sekretæren for Vejregelgruppe U.21 ved at benytte de nedenfor angivne e-mail adresser eller ved at følge den løbende opdatering på www.vejregler.dk.

Formand for U.21,

H. J. Ertman Larsen, e-mail: hje@vd.dk

Sekretær for U.21,

Mikael Thau, e-mail: mt@lotcon.dk



Figur 1. Eksempel på CE-mærkning for AB 11t.



Jens Erik Christensen, er tidl. adm. direktør i Codan A/S, VD i Trygg-Hansa og medlem af Executive Committee i Royal & SunAlliance. Jens Erik Christensen bestrider i dag en række bestyrelsesposter i bl.a. SAS AB, Falck A/S, Føroya Banki og Hugin Expert A/S. Jens Erik Christensen er medlem af regeringens Infrastrukturkommission.

Dansk Vejforening har fået en ny formand. På den ordinære generalforsamling 11. april blev Jens Erik Christensen valgt ind i bestyrelsen og bestyrelsen konstituerede sig efterfølgende med Jens Erik Christensen som formand. Der var genvalg til næstformand Erik Østergaard, adm. dir. i Dansk Transport og Logistik.

Kendt topleder ny formand for Dansk Vejforening

Af Søren Bülow

Den nye formand tiltræder på et tidspunkt, hvor der samler sig stor interesse om fremtidens infrastruktur. Dansk Vejforening er en af de organisationer, der i 2005 og 2006 i kølvandet på velfærdskommissionen efterlyste et langsigtet udspil fra en selvstændig kommission på trafikområdet. Det blev til infrastrukturkommissionen, der bliver det første forsøg siden 1993 på at opstille en samlet vision eller strategi for udvikling af infrastrukturen.

Det kommer derfor som et naturligt valg for foreningen, at netop Jens Erik Christensen, som er medlem af regeringens infrastrukturkommission, bliver formand.

Dansk Vejforening lægger vægt på, at infrastrukturkommissionen skal fremkomme med konstruktive løsninger af de trafikale udfordringer. At der samtidig er tale om store og komplicerede udfordringer, afskrækker ikke foreningen.

Jens Erik Christensen udtalte i forbindelse med valget til netmediet i dag.dk, at "vi er mange steder ved at nå kapacitetsgrænsen på vejnettet. Der er ingen tvivl om, at vi er nødt til at udbygge det. Det vil i praksis være en kombination af nye veje og

udbygning af de eksisterende veje fordi der altid vil være fysiske begrænsninger som gør, at man ikke nødvendigvis kan udbygge det eksisterende vejnet".

Bestyrelsesformanden tegner dermed et andet perspektiv end de fleste medier gjorde for nylig, da infrastrukturkommissionens trafikprognoser blev offentliggjort. Da prognoserne viste, at fremtidens efterspørgsel på veje i 2030 ville kræve en udbygning, der svarer til 500-800 km. firsporet motorvej, dømte mange medier udbygningsløsningen som urealistisk. Men der er altså 20-30 år til at realisere en sådan udbygning og ser man 20-30 år tilbage, er det ikke langt fra hvad, der er bygget i samme tidsrum.

For Dansk Vejforening er udbygningsløsningen derfor i høj grad realistisk. Også selvom der er fysisk mangel på plads

nogle af de steder, hvor en udbygning er påkrævet og selvom de fremtidige løsninger vil blive mere omkostningsfulde end de fortidige. Bl.a. hensynet til miljømæssigt acceptable løsninger vil øge ressourcebehovet.

En udbygningsløsning udelukker dog ikke, at der samtidig skal tænkes i en bedre kapacitetsudnyttelse. F.eks. i form af bedre trafikplanlægning og IT.

En del af opgaven for Dansk Vejforenings nye formand bliver, at være med til at gøre dansk erhvervsliv opmærksom på den rolle de har i debatten. Fremkommelighedsproblemerne kan komme til at ramme den vækst, som har præget Danmark de seneste mange år, men investeringerne til ny infrastruktur kommer ikke, hvis erhvervslivet – og andre brugere – ikke er med til at stille krav.

"Det er af vital interesse for hele erhvervslivet – og for samfundet i øvrigt – at vejsektoren er velfungerende og værdiskabende. Derfor glæder jeg mig til at indgå i det samarbejde om bedre vejtrafik, som erhvervslivet har etableret via Dansk Vejforening."

Jens Erik Christensen, nyvalgt formand for Dansk Vejforening

*Dette skulle være en flot asfalteret parkeringsplads.
Man behøver ikke være fagmand for at se, at denne
pirat-asfaltbelægning er elendig og ubrugelig.*

Foråret er på vej i Danmark og det samme er beklageligvis også de første rapporter om udenlandske "asfaltpiraters" dårligt udførte asfaltarbejder. De møder uopfordret op og tilbyder typisk at udføre asfaltbelægninger til "halv pris", hvis man slår til med det samme. De efterlader sig ubrugelige asfaltbelægninger som kunderne tillige ofte har betalt en overpris for.



Pas på asfaltpiraterne

Af Anders Hilbert

"ASFALTPIRATER"

Igen i år er starten på asfaltsæsonen blevet ledsaget af et stigende antal henvendelser til Asfaltindustrien fra private og virksomheder, der har stiftet bekendtskab med det man kunne kalde "asfaltpirater".

I de seneste par år har specielt irske asfaltarbejdere rejst rundt i hele Danmark og udført asfaltbelægninger hos både private og virksomheder. Og i år har de tilsyneladende fået følgeskab af kreative polske og lettiske asfaltsjak. De søger for hele tiden at være på farten, så

myndigheder og utilfredse kunder ikke kan finde dem.

PIRATERNES FREMGANGSMÅDE

Asfaltpiraterne møder typisk uopfordret op og tilbyder at asfaltere den udsete kundes indkørsel, parkeringsplads, eller lignende til "halv pris", hvis de slår til med det samme.

Nogle gange møder de ligefrem op med et vognlæs varm asfalt og en historie om, at de tilfældigvis har noget asfalt tilovers fra et arbejde i nærheden, som man kan få udlagt til en særligt fordelagtig pris. I disse tilfælde er asfalten typisk blevet oversprøjtet med diesel, således at den holder sig bearbejdelig i længere tid. Problemet ved denne behandling er dog, at den færdige belægning aldrig rigtig hærdner og derfor aldrig vil kunne tåle selv en persons vægt.

Når asfaltarbejdet er udført, får kunden derfor besked på ikke at gå eller køre på den færdige belægning inden for f.eks.

3 gode råd til private købere af asfaltbelægninger:

- Få alle aftaler skriftligt (pris, leveringstidspunkt, valg af belægningstype, evt. forarbejde af det eksisterende underlag/bærelag mv.).
- Check virksomhedens baggrund (f.eks. blot om den har et CVR-nummer og er momsregistreret).
- Check om den anbefalede belægning er den rigtige løsning i dit tilfælde (indhent f.eks. et alternativt tilbud fra et anerkendt asfaltfirma).

det første døgn, da den skal have tid til at hærde op. Det passer naturligvis ikke, men det giver piraten tilstrækkelig med tid til at være over alle bjerge, når kunden opdager snyderiet. I stedet for en ny asfalteret parkeringsplads har kunden fået ødelagt sin eksisterende parkeringsplads. Hertil kommer ofte omkostningerne til opgravning og bortkørsel af piratens elendige arbejde.

En alternativ metode går ud på at tilbyde et asfaltarbejde meget billigt til den uforberedte kunde, f.eks. til 10.000 kr. Hvis kunden accepterer tilbuddet, går

asfaltpiraten straks i gang med arbejdet og insisterer så senere på, at det aftalte beløb ikke var 10.000 kr., men 100.000 kr. Efterfølgende forsøger asfaltpiraten med alle midler at få så meget som muligt for det udførte arbejde.

Alle forhandlinger foregår på udenlandsk (engelsk), og intet bliver aftalt på skrift. Det eneste skriftlige er vejesedler fra de asfaltfabrikker, hvor piraten har købt asfalt, som alle andre kontantkunder. Asfaltpiraten misbruger vejesedlerne med navn og logo på asfaltproducenten til at overbevise tøvende kunder om, at

de faktisk samarbejder med anerkendte danske asfaltfirmaer. Men selv det bedste vognlæs asfalt kan blive til en elendig og ubrugelig asfaltbelægning, hvis den ikke bliver behandlet og udlagt korrekt.

Hvis kunden spørger om oplysninger om asfaltpiratens virksomhed, vil man som oftest få at vide, at firmaet er registreret på en konkret adresse i f.eks. Esbjerg. Indtil nu har der dog alene været tale om fiktive adresser.

Pas på med asfaltpiraterne – det kan hurtigt blive dyrt at købe "billigt"....!

Asfaltproduktionen i Europa

I 2005 var det europæiske marked for varmblendet asfalt på ca. 330 mio. tons.

Af Uno Helk

Den Europæiske Asfaltforening (EAPA) indsamler årligt oplysninger om asfaltproduktionen i 27 forskellige europæiske lande.

Asfaltproduktion i Europa har totalt set været svagt stigende igennem de senere år. I EAPA's seneste opgørelse fra 2005 er den samlede europæiske (de 27 lande i figuren) asfaltproduktion opgjort til ca. 330 mio. tons asfalt.

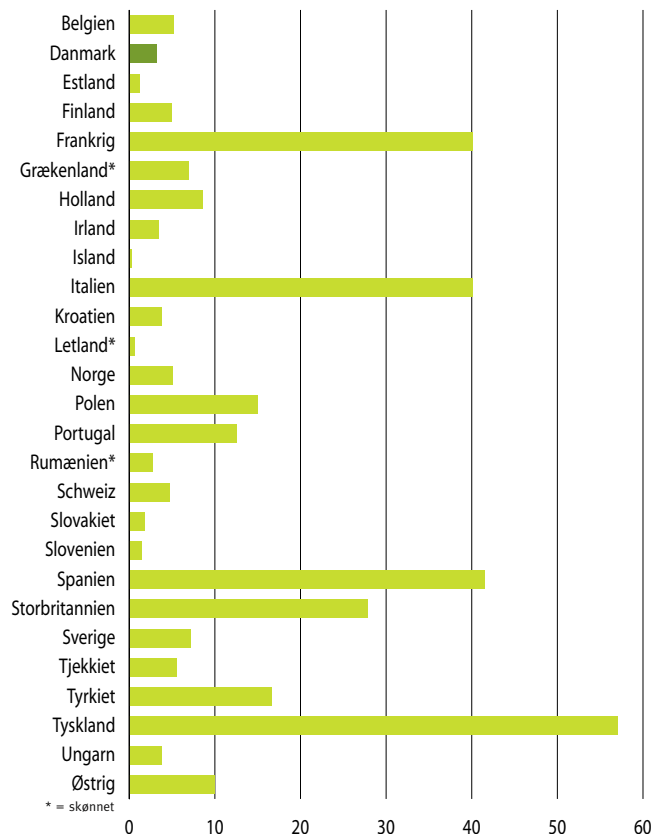
For 5 år siden lå niveauet på omkring 300 mio. tons asfalt, dvs. 10 procent lavere.

De fem store lande Frankrig, Italien, Spanien, Storbritannien og Tyskland tegner sig for 2/3 af den samlede asfaltproduktion. Danmark står for 1 procent af den europæiske asfaltproduktion.

I USA blev der i 2005 produceret omkring 500 mio. tons asfalt – altså en del mere end i Europa.

Det er muligt at finde flere nøgletal i relation til den europæiske asfaltindustri på EAPA's hjemmeside www.eapa.org.

ASFALTPRODUKTION I EUROPA 2005



Kilde: Den Europæiske Asfaltforening, EAPA



Sshhh ...



... Microville

De nye etaper mellem Gjellerup og Høgild samt fra Herning Øst til Vardevej er belagt med støjreducerende asfalt af typen Microville, som er udviklet af Colas.

Der er tale om det hidtil største projekt af denne art i Danmark – formentligt i hele Europa – hvor støjreducerende asfalt vælges til gavn for trafikanterne og miljøet langs motorvejen.

www.colas.dk