



ASFALTINDUSTRIEN
2017

BERETNING FRA
EN GRØN INDUSTRI

- Asfalt er et naturprodukt
- Asfalt indeholder ufarlig bitumen - ikke tjære
- Asfalt er 100 % genanvendeligt og bidrager til den cirkulære økonomi
- Industrien er langt fremme med genbrug af asfalt
- Vi producerer lavtemperatur asfalt
- Vi producerer støjdæpende asfalt
- Vi producerer klimaasfalt, der begrænser følger af monsteregn
- Vi har fokus på arbejdsmiljøet
- Vi udvikler asfalt med lav rullemodstand der sparer CO₂

Indhold

4	Danske investeringer i veje halter
5	Tanker om industriens ansvar - fra direktøren
6	Grønt genbrug i alle asfaltlag
7	Asfalt kan forhindre oversvømmelse
8	Kommunale løsninger på skybrud
10	Debat med politikere om sikre veje
12	Letforståelig bog om asfalt
14	Europæisk samarbejde om gode veje
16	Vi knækkede ulykkeskurven
18	Færre ulykker med veje i god stand
20	Tal om trafik og ulykker på danske veje
22	I må stadig gerne passe på min far
24	Voksenundervisning til asfaltarbejdere
26	Klimavenlig asfalt på vejene i 2018
28	Fabrikker giver vækst til byer
29	Stop larm fra trafikstøj med særlig asfalt
30	Vi kan rekruttere gennem 3F
31	Mærkesager i 2017
32	Asfaltindustriens medarbejdere
33	Lidt om Asfaltindustrien

Danske investeringer i veje halter

Det går godt i Danmark. Bruttonationalproduktet stiger, og samfundet investerer igen i infrastruktur. Men vejenes tilstand halter bagefter.

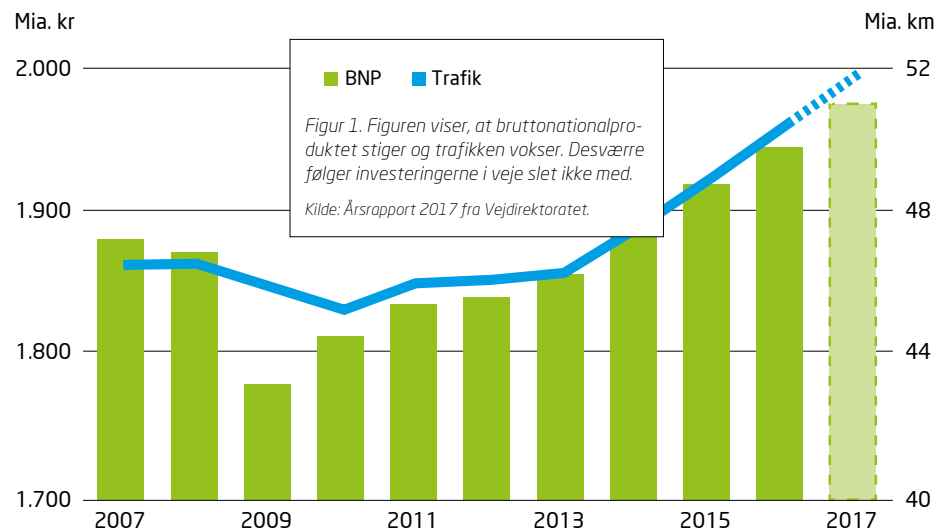


Danmark investerer igen i infrastruktur, men investeringerne i vejene holder slet ikke trit med stigningen i BNP og trafik. Især kommunevejene lider under mangel på vedligeholdelse. Ifølge SAMKOM, et samarbejde mellem kommunerne og staten, er efterslæbet på det kommunale vejnet 4,9 mia. kr.

Statsvejenes tilstand kan dog også blive truet. Staten vil ifølge Vejdirektoratets årsrapport de kommende år mangle 700 mio. kr. til vedligehold af veje og belægninger.

Investeringerne i veje halter samlet set efter den øvrige infrastruktur. I rapporten 'State of the nation 2016', fra Foreningen af Rådgivende Ingeniører, får den samlede infrastruktur karakteren 3,8 på en skala fra 1 til 5.

De kommunale veje flopper med bundkarakteren 2,5. Det er synd for Danmark, mener Asfaltindustrien. For gode veje er sikre og miljøvenlige veje, som skaber vækst og arbejdspladser.



Tanker om industriens ansvar - fra direktøren

Hvilken rolle har asfaltbranchen? Udover at skabe vækst og udvikling for industri og samfund er det vores ansvar at være med til at løfte sikkerheden på de danske veje og bidrage til grøn omstilling og cirkulær økonomi.

I min optik er det sådan, at vi som industri skal sikre ordentlig opgaveløsning, økonomisk overskud og arbejdspladser. Men vi skal også tage medansvar for de dele af samfundet, som vi selv er en del af.

I denne årsberetning kan du læse om, hvordan Asfaltindustrien bidrager til trafikikkerheden ved at medfinansiere forskning i sammenhængene mellem vejenes tilstand, trafikulykker og samfundsøkonomi.

Du kan også læse om, hvordan vi satte infrastruktur og veje på dagsordenen op til kommunalvalget med det ønske at bidrage til den demokratiske proces og få så mange som muligt til at stemme – gerne på kandidater, der vil gøre noget for vejene.

For os er det også vigtigt at være med til at hæve fagligheden i hele branchen. Det har vi blandt andet gjort ved at udgive en håndbog om det gode asfaltarbejde, der beskriver, hvordan vi bygger og vedligeholder veje på en – samfundsøkonomisk set – optimal måde.

Vi vil desuden gerne sikre, at vores medarbejdere får uddannelse og et godt og sikkert miljø at arbejde i. Også for vores egen skyld. Dygtige medarbejdere med gode arbejdspladser er glade, raske og produktive.

Det danske efterslæb

Danmark har i en længere årrække i gennemsnit kun brugt 0,6% af bruttonationalproduktet om året på investeringer i veje og jernbaner. Det viser Produktivitetskommissionens rapport fra 2014.

En række andre vesteuropæiske lande brugte i gennemsnit 0,9%. Denne forskel indikerer et dansk efterslæb. Asfaltindustrien ønsker, at politikerne og deres embedsmænd sætter investeringer i den trafikale infrastruktur højere op på den politiske dagsorden.

Sidst, men slet ikke mindst, ser vi det som vores ansvar at kæmpe for mere grønt genbrug i asfalten.

Med denne publikation, vil vi præsentere os selv. I al beskedenhed synes vi, at vi tager en væsentlig samfundsmæssig tørn og gør en forskel.

Tak fordi, du læser med.

Anders Hundahl, direktør for Asfaltindustrien



Grønt genbrug i alle asfalter

Danmark satser på cirkulær produktion af asfalt. En jysk teststrækning er den første vej med 30% genbrug i de øvre, specialiserede lag.

De fleste veje består af et nedre bærelag, der fordeler trykket, og et øvre slidlag, der sikrer kørekørført og sikkerhed. De nedre lag er ofte bygget af op til 50% genbrug.

Vejdirektoratet har hidtil været skeptisk over for genbrug i de øvre, stærkt specialiserede slidlag, men overvejer nu at ændre holdning på baggrund af udviklingsprojektet 'Cirkulær Asfaltproduktion i Danmark', som er støttet af Miljøteknologisk Udviklings- og Demonstrationsprogram.



”

Danmark kan spare et trecifret millionbeløb ved at genanvende asfalt til vejbygning

**Miljø- og fødevarerminister
Esben Lunde Larsen**

– ved udlægning af teststrækning

Projektet bygger på grundige laboratorieanalyser og eksperimenter med asfaltrecepter. Fokus har blandt andet været at håndtere genbrugsmaterialer uden at kompromittere kvaliteten af ny belægning.

I 2017 blev det første slidlag med 30% genbrug udlagt på en én-kilometer lang dansk motorvejsstrækning mellem Herning og Holstebro.

”Branchens ønske er at genbruge mere og mere asfalt i alle lag og dermed blive en endnu mere klimavenlig industri,” siger teknisk koordinator i Asfaltindustrien, Uno Helk.

Asfalt kan forhindre oversvømmelse

Drænende asfalt opsamler vandmasser ved regnskyl. Et samarbejde på tværs af branchen har ført til udvikling af en holdbar asfalt, som både dræner for vand og dæmper støj.

Et langsigtet forskningsprojekt er netop afsluttet. Fokus i 'Klimavejen' har været belægninger, som kan opstuve og bortlede regnvand og dermed forhindre oversvømmelser i byer.

Drænende asfalt har hidtil været udfordret på holdbarheden. Projektet har ført til udvikling af en ny robust drænasfalt, der holder lige så godt som almindelig asfalt og oveni købet dæmper støj med omkring 4 dB mere end normal belægning.

Belægningen er testet i et laboratorium med helt nye metoder og derpå afprøvet på en strækning i Rødovre Kommune. Projektet var støttet af Miljøstyrelsen og blev gennemført i et samarbejde mellem blandt andre Teknologisk Institut, Vejdirektoratet og repræsentanter fra asfaltbranchen.

Næste innovationsetape i løsningen af klimaudfordringerne er projekt **'Aquavejen'**, som er i gang og fokuserer på at udvikle teknologi til at rense og genanvende det regnvand, der opsamles i asfalten.

Kommunale løsninger på skybrud

Oversvømmelser i byområder er en følge af klimaændringer. Nogle kommuner løser problemet med drænende asfalt og grus, andre bygger render i vejen.

Regnvand udfordrer de kommunale kloakker, og der eksperimenteres mange steder med løsninger, hvor vejene rummer eller forsinker regnvandet, så det ikke trænger ind i bygninger.

Frederiksberg Kommune arbejder i samarbejde med Frederiksberg Forsyning på i en periode på over 20 år at anlægge skybrudssikrede veje. Målet er at opbygge en struktur, der kontrollerer regnvandets bevægelse gennem det tætte byrum.

“Vi lader vejene håndtere regnvandet. Permeabel asfalt leder vandet til en særlig form for grus med hulrum, som kan rumme vandet,” forklarer projektmedarbejder Mikkel Priess.

I landsbyen Nordenskov består vejene også af drænende asfalt på grus. En lokal beboergruppe har i samarbejde med Varde Kommune helt sløjfet regnvandsledningerne.

“Vi skulle sanere dem og besluttede i stedet at lade regnvandet sive ned til grundvandet. Det fungerer fantastisk. Der er ingen pytter,” siger Jens Dicksen Jensen, formand for den lokale tænketank Fællesvirke.

Nye byrum med render

Middelfart Kommune afprøver konceptet Vandvejen. Flere veje har fået profiler, der leder vandet til render, som er placeret midt på vejen eller mellem vej og fortov. Renderne opsamler vandet og leder det forsinket til undergrund eller overfladeafløb.

“Beboerne er glade for den nye vej og det flotte gaderum,” siger Jørgen Knudsen, chef for Middelfart Kommunes Plan- og Bygningsafdeling.

”

*Vi lader vejene håndtere regnvandet. **Permeabel asfalt** leder vandet til en særlig form for grus med hulrum, som kan rumme vandet*

Mikkel Priess,
Projektmedarbejder



I Middelfart opsamler render regnvandet. Nogle steder er vandet dækket af riste og andre steder af plantekasser eller bænke.

Foto: Schulze + Grassov

I landsbyen Nordenskov er der ikke længere fortove. Regnvandsledningerne er sløjfet og besparelsen er gået til at plante træer langs de snoede veje.

Foto: Jens Dicksen Jensen



Debat med politikere om sikre veje

Op til kommunalvalget, november 2017, arrangerede Asfaltindustrien fire møder for politikere og borgere. Debatemnerne var især sikkerhed, ulykker og trængsel.



Skal vi have omkørselsveje helt inde i Nykøbing Falster?

I Guldborgsund deltog 6 politikere samt 40 borgere og erhvervsfolk

Omdrejningspunkter for valgmøderne var frem for alt de for-sømte kommuneveje, som koster penge og forringer sikkerheden for borgerne. Journalist Trine Gregorius styrede de fire møder, som foregik i henholdsvis Odense, Køge, Guldborgsund og Aarhus Kommune.

I alt 28 politikere og 215 borgere og repræsentanter for erhvervslivet deltog. Forsker fra DTU, Kira Hyldekær Janstrup, fortalte om sammenhængen mellem veje, trafikulykker og samfundsøkonomi i hver af de fire kommuner.

"Gode velholdte veje kan redde liv. Vejenes tilstand har endnu større betydning for trafikikkerheden end hidtil antaget," sagde hun.

De fremmødte borgere og erhvervsfolk tog imod muligheden for at konfrontere politikerne med specifikke, lokale spørgsmål. I Aarhus var trængselsproblematikken i Midtbyen blandt de varme emner. I Guldborgsund gav borgere udtryk for bekymring over, at politikerne planlægger omkørselsveje både i og uden for byen.

Forfaldne veje hæmmer vækst

En indsats for at styrke infrastrukturen og vækstmulighederne står øverst på ønskelisten hos virksomheder i DI Transport, viser en rundspørge. I den seneste undersøgelse fra Lokalt Erhvervs-klima svarede cirka halvdelen af de deltagende virksomheder, at kommunen primært bør prioritere infrastruktur.

Der er altså et voksende fokus på vigtigheden af et velfungerende kommunalt vejnet.

"Hvis vejene forfalder, gambler vi ikke blot med sikkerheden. Forfaldet bliver også en hæmmende faktor for vækst og arbejdspladser rundt omkring i de danske byer. Der er brug for en vedvarende og proaktiv indsats," sagde Asfaltindustriens direktør Anders Hundahl.



"Vi må starte med at stoppe værdiforringelsen og nedslidningen af vores vejkapital. Det gøres ikke på én gang, men vi skal i gang."

Jane Jegind (V)
Rådmand i Odense Kommune



Hvad skal vi gøre med trængslen i Aarhus Midtby?

I Aarhus deltog 10 politikere samt 100 borgere og erhvervsfolk



"Mit mål for vejene i Køge er bedre fremkommelighed og trafikikkerhed. Jeg vil meget gerne tage hensyn til klimaet i det omfang, man overhovedet kan, for eksempel ved anvendelse af genbrugsmaterialer."

Marie Stærke (A)
Borgmester i Køge Kommune



"Det ser ud til, at veje og cykelstier blandt politikere flytter sig op ad 'sexiness'-listen. Det stemmer med min oplevelse af en generelt voksende forståelse for, at veje er samfundets ryggrad, og at vi skal passe på dem."

Hans Oluf Krog
Bestyrelsesformand i Asfaltindustrien

”

God basisviden til konstruktører og andre uden uddannelse i asfalt. Også god brush-up til vejingeniører

”

Overskuelig og nemt forståelig

”

Den var rigtig god som studiebog og der var flere på årgangen der bad Lektor om at inkludere den i pensum

”

Alt hvad man skal bruge, står let og forståeligt

”

Vi bruger Asfalthåndbogen som gave til nye kunder, som ikke har så megen faglig viden, men behov for en let tilgængelig måde, at blive asfaltkyndig på

Letforståelig bog om asfalt

Asfalt er meget mere end et køreunderlag. En ny håndbog beskriver asfaltens mange muligheder og giver bud på, hvordan samfundet i arbejdet med veje kan forbedre miljø, arbejdsmiljø og udbud.

Vejingeniørerne har fået en ny og opdateret faglig håndbog. Asfaltindustrien ønsker med håndbogen at være med til at sikre et højt fagligt niveau overalt, hvor asfalt er i anvendelse.

Ønsket er også at dele viden om teknikken bag asfalt og ikke mindst at gøre opmærksom på, at asfalt kan produceres af genbrugsmateriale og bruges til blandt andet at bortlede regnvand og mindske støj.

I 2017 blev 4.000 eksemplarer uddelt eller solgt til offentlige og private vejfolk, landskabsarkitekter, anlægsgartnere og universitetsstuderende. Efterfølgende har læserne besvaret et spørgeskema.

- **98%** finder bogen letforståelig og fagligt relevant.
- **80%** bruger den aktivt i deres arbejde med veje og infrastruktur.

HVAD SIGER LÆSERNE?

Værd at anbefale

Asfalthåndbogen retter sig mod alle fagfolk og studerende, der har lidt eller meget med asfalt at gøre.
95% af dens læsere synes, at den er så god, at de vil anbefale den til andre.

Asfalthåndbogen kan købes på schultzboghandel.dk

369 kr.
inkl. moms.

Bogen beskriver emner som

- Asfalttyper og opbygning af belægning
- Dimensionering og produktion
- Udlægning, vedligehold og reparation
- Kvalitetssikring, miljø og arbejdsmiljø



Europæisk samarbejde om gode veje

De europæiske landes asfaltindustrier samarbejder og deler faglig viden. Målet er at løfte vejnettet i Europa og at gavne klima og miljø.

Et gigantisk vedligeholdelsefterslæb på de europæiske veje kompromitterer sikkerheden og koster i længden mange penge. Formanden i den europæiske samarbejdsorganisation EAPA er danske John Kruse Larsen, næstformand i Asfaltindustrien.

"Mange europæiske lande mangler penge til vejene, og vedligeholdelsen består nogle steder af et nyt asfaltlag hvert 35. år. Det er selv sagt ikke nok. Vi må investere i endnu mere teknisk kunnen, vi må dele vores viden og forbedre vores fælles veje."

Vejnettet i EU er den vigtigste og største del af europæisk infrastruktur. Det er 5,5 mio. km langt og udgør en estimeret værdi på mere end 8.000 mia. euros. Det svarer til 64.000 euro pr. europæisk familie i gennemsnit, påpeger John Kruse Larsen.

Vejnettet i Europa

- Er 5,5 mio. Km langt
- Udgør en estimeret værdi på mere end 8.000 mia. €
- Løfter 85% af den samlede transport af passager og varer igennem EU

Mere genbrug i europæisk asfalt

John Kruse Larsen er optaget af den europæiske asfaltindustri opgave i forhold til klima og miljø.

"Mange lande arbejder ligesom Danmark ihærdigt med at reducere CO₂-udslip ved at genbruge asfalt og sænke rullemodstanden mellem dæk og belægning. Vi arbejder også med belægnings, der reducerer vejstøj og bortleder regnvand."

Branchen er ikke god nok til at fortælle om, hvad den kan bidrage med på det samfundsmæssige plan, mener John Kruse Larsen.

"Vi bør gøre borgere og politikere opmærksomme på de potentielle samfundsgevinster ved at investere i klima- og miljøvenlige belægnings. Med formandsposten har Danmark i disse år serveretten og kan sætte vedligeholdelse, miljø og sikkerhed på dagsordenen".

”
Det er vigtigt, at det europæiske vejnet er velholdt og sikkert og bygger på grønne produktionsprincipper

John Kruse Larsen,

Formand i EAPA og næstformand i Asfaltindustrien



Foto: Peter Mannell



Foto: Colourbox.com

Vi knækkede ulykkeskurven

I 2017 nåede asfaltbranchen sit mål. Ulykkesfrekvensen faldt til et nyt lavt niveau, og et nyt ambitiøst mål er sat.

Arbejde med veje og belægning er mindre farlig end det meste andet bygge- og anlægsarbejde. Men ulykker sker, og de skal forebygges. Det arbejder asfaltvirksomhederne ihærdigt på sammen med lokale sikkerhedsrepræsentanter og fagforeningen 3F.

Ulykkesfrekvensen er et tal, som fortæller om antallet af ulykker pr. million arbejdstimer. Det er for Asfaltindustriens virksomheder faldet støt siden 2007, hvor det var oppe på 19,3.

I 2016 var ulykkesfrekvensen faldet til 11,5, og i 2017 faldt den helt ned til 8,2. Dermed nåede Asfaltindustrien sit definerede mål om at knække kurven og nå under 10 i 2017.

”

Vores mål for de næste 5 år er en ulykkesfrekvens under 5

Trine Leth Kølby,
Arbejdsmiljøkonsulent i Asfaltindustrien

Vi nærstuderer hver ulykke sammen

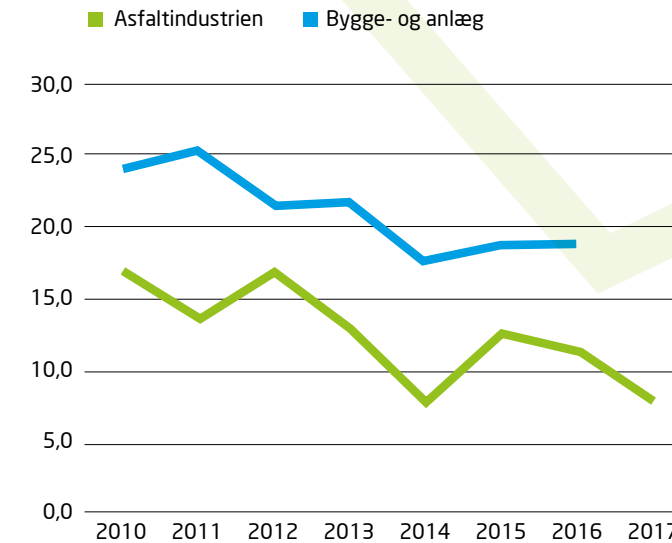
”Vi arbejder målrettet sammen med vores virksomheder på at nedbringe antallet af ulykker. Processen er støttet aktivt af både topledelse og medarbejdere i virksomhederne,” fortæller Trine Leth Kølby, arbejdsmiljøkonsulent i Asfaltindustrien.

Asfaltvirksomhederne udveksler erfaring og analyserer systematisk hver eneste – lille som større – ulykke.

”Så er vi sikre på at lære så meget som muligt af dem. Vores mål for de næste 5 år er at skubbe ulykkesfrekvensen helt ned under 5, og vi sætter hårdt ind for at nå det,” siger Trine Leth Kølby.

Udviklingen i ulykker Asfaltindustrien og den samlede bygge- og anlægsbranche

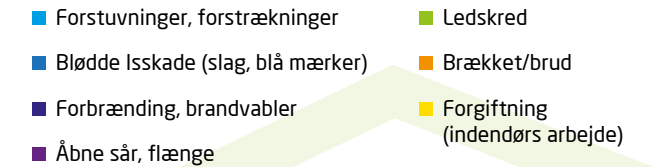
Kurverne viser ulykkesfrekvensen, det vil sige antallet af ulykker pr. million arbejdstimer. Frekvensen falder støt for hele bygge- og anlægsbranchen. Asfaltindustrien ligger langt under den samlede branche.



Tal for byggeri og anlæg findes kun til og med 2016.

Sådan fordelte skaderne sig på forskellige typer i 2017

Forstuvninger, forstrækninger, slag og blå mærker udgør til sammen hovedparten af de ulykker, der sker i Asfaltindustrien.





Kira Hyldekær Janstrups forskningsprojekt er finansieret af Asfaltindustrien, SIKRE VEJE og DTU Management Engineering/Transport DTU

”

Vi forventer at skabe et bedre grundlag for at prioritere midler til vedligeholdelse af veje og opdatering af infrastruktur. Vi vil gøre det muligt for ansvarlige vejejerere på kort tid at forbedre trafikikkerheden med en målrettet indsats

Kira Hyldekær Janstrup,
Forsker fra DTU

Færre ulykker med veje i god stand

Hvad betyder vejens tilstand for, hvor ofte ulykker sker? Det satte forsker Kira Hyldekær Janstrup fra DTU sig for at finde ud af.

Kira Hyldekær Janstrup forsker ved DTU i trafikikkerhed og er foreløbigt klar med tal for sammenhængen mellem cyklisteres sikkerhed og vejenes beskaffenhed.

”Mange cyklister kommer til skade i trafikken, fordi vejen og omgivelserne er uhensigtsmæssigt indrettet og vejen i dårlig stand. Det ser ud til, at dårligt vedligeholdte vejrabatter, ligesom forhøjede kantsten, gør uheld mere sandsynlige,” siger hun.

Hun forklarer, at dårlige forhold i belægning og omgivelser også øger risikoen for, at uheldet får alvorlige følger for den forulykkede cyklist.

”Vi håber med dette projekt at levere en statistisk funderet oversigt over de skader på veje, der – sammen med andre forhold som belysning og skiltning – gør det mest sandsynligt, at det går galt og ender med alvorlige skader.”

Viden er vejen til sikkerhed

Vejens betydning for trafikuheld er et emne, som hidtil ikke er undersøgt til bunds, oplyser Kira Hyldekær Janstrup. Hverken herhjemme eller internationalt.

”Vi forventer at skabe et bedre grundlag for at prioritere midler til vedligeholdelse af veje og opdatering af infrastruktur. Vi vil gøre det muligt for ansvarlige vejejerere på kort tid at forbedre trafikikkerheden med en målrettet indsats,” siger hun.

Nogle er mere udsatte for cyklistuheld end andre

- Unge cyklister er særligt sårbare for veje med meget høje kantsten
- Drengene og ældre mænd på cykel er særligt sårbare for veje med ringe belægning og fejl ved rabatten
- Kvindelige cyklister over 30 år er særligt sårbare for glat føre og dårlig belægning





Tal om trafik og ulykker på danske veje

Danskerne kører mere end nogensinde

Vejtrafikken er steget 11% i perioden 2010-2016.

Danskerne kører på motorveje

Antallet af kørte kilometer på motorvejene er steget 26% i perioden 2010-2016.

Flere og flere får bil

I perioden 2010-2017 voksede antallet af personbiler med 19%.

Lastbiltrafikken vokser også

Trafikken af store lastbiler over 12,5 meter voksede 9,4 % fra 2010 til 2016.

Antallet af dræbte er faldet lidt

Der blev dræbt 183 og 3.097 kom til skade i trafikken i 2017. I 2016 var de tilsvarende tal 211 og 3.228. Antallet af dræbte i trafikken er dog siden 2012 overordnet set stagneret med mindre udsving.

Investeringer i statsveje falder

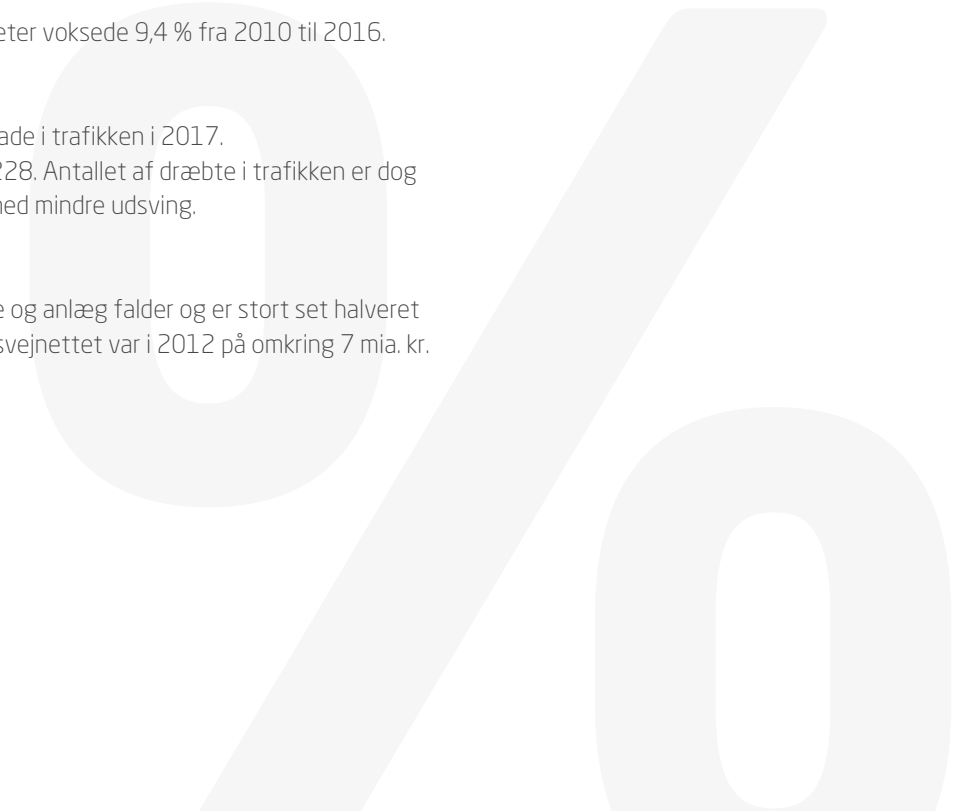
Især investeringerne i nye statslige veje og anlæg falder og er stort set halveret på 5 år. De samlede investeringer i statsvejnettet var i 2012 på omkring 7 mia. kr. og i 2017 på omkring 3,5 mia. kr.

Kilde: Vejdirektoratet

Ulykker koster personligt – men også samfundsmæssigt

- De samlede omkostninger pr. trafikdræbt udgør 17.297.952 kr.
- Omkostninger forbundet med alvorlig tilskadekomst udgør 2.963.577 kr.
- Omkostninger forbundet med lettere tilskadekomst udgør 446.405 kr.

Kilde: Transportministeriet



I må stadig gerne passe på min far

Bilister glemmer hurtigt, og for asfaltarbejdere er hensynsløs kørsel ved vejarbejde årsagen til et utrygt arbejdsmiljø. Derfor går en ny 'Pas på min far'-kampagne i gang i 2018.

I 2018 prøver Asfaltindustrien og 3F igen at råbe trafikanterne op. Det sker med en ny runde af 'Pas på min far'-kampagnen.

Kampagnen kørte første gang i 2000 og igen i 2004. De fleste husker pigen, der med et stort smil og fars hjelm på hovedet mindede bilisterne om, at asfaltarbejdere også har børn, de gerne vil hjem til.

I maj 2018 går kampagnen i gang igen. Denne gang bliver det med børnetegninger under samme stærke budskab: 'Pas på min far.' Målet er fortsat at få bilister til at respektere fartgrænser og vejarbejdere.

"Den første kampagne havde virkelig stor effekt. Det var let at forstå budskabet. Men vi glemmer hurtigt, når vi ikke længere ser den lille pige på plakater langs vejen,"

siger Trine Leth Kølby fra Asfaltindustrien.



Bilister i høj fart stresser asfaltarbejdere

For asfaltarbejdere er høj fart og anden hensynsløs kørsel forbi vejarbejder den største udfordring. De senere år er der sket mellem 200 og 250 ulykker ved vejarbejder i Danmark, som dog langt fra alle involverede personskade for asfaltarbejdere. Ofte var skaderne materielle, eller der var personskade på bilisterne.

"Det er under alle omstændigheder et virkelig ubehageligt tal, som vi gerne vil lave om på," siger Trine Leth Kølby.

3F og Asfaltindustrien har i 2016 og 2017 gennemført interne kampagner med fokus på, hvad virksomhederne kan gøre for at beskytte deres medarbejdere bedre. Men det er ikke nok.

"Vi håber, at den nye kampagne vil minde bilisterne om, at det ofte er forældre, der arbejder langs vejene. Det koster ikke noget at sætte farten ned, men der er meget at vinde."



Denne pige mindede i år 2000 bilisterne om de børn, der gerne vil have deres forældre hele hjem efter en arbejdsdag midt i trafikken.

Ordblindhed gør livet svært.

Undervisning i ordblindhed, men også i dansk, matematik, engelsk og IT på folkeskole-niveau er et stående tilbud til medarbejdere i Asfaltindustrien

Voksenundervisning til asfaltarbejdere

Medarbejdere i asfaltindustrien kan få ordblindundervisning og undervisning i dansk og matematik. Fra 2018 er engelsk og IT-undervisning også på skemaet.

Kravene til asfaltarbejders boglige færdigheder vokser. Alene at læse og forstå en arbejdspladsbrugsanvisning kan være vanskeligt, hvis læsefærdighederne er svage, eller hvis man ligefrem er ordblind.

I 2011 startede Asfaltindustrien og fagforeningen 3F det banebrydende projekt Asfaltskolen, som tilbyder et kompetenceløft til alle medarbejdere i Asfaltindustrien. Omkring 500 medarbejdere med læsevanskeligheder har siden modtaget ordblindundervisning eller forberedende voksenundervisning i dansk og matematik.



Uddannelse fastholder medarbejdere

Asfaltindustrien har lang tradition for at samarbejde med 3F på blandt andet uddannelsesområdet. Kongstanken er, at uddannelse tiltrækker og fastholder medarbejderne og løfter deres selvværd og kompetencer. Det øger i sidste ende produktiviteten.

Projektet blev sat på skinner af en opsøgende konsulent og derefter integreret i virksomhedernes uddannelsesindsats. De sidste par år er intensiteten faldet, men Asfaltindustrien har heldigvis fået midler fra Beskæftigelsesministeriet til en ekstra indsats i 2018 og 2019.

Pengene vil gå til at støtte virksomhederne i deres arbejde med grundlæggende kompetenceudvikling hos bogligt svage medarbejdere, der nu også kan få gratis undervisning i IT og engelsk.

”

Jeg er utrolig stolt af, at vi sammen med 3F tilbyder medlemmer at forbedre deres kvalifikationer. Uddannelse er vigtig for medarbejdernes selvværd, men gavner også virksomheder og samfund

**Lotte Karstad,
Projektkonsulent
i Asfaltindustrien**



Klimavenlig asfalt på vejene i 2018

Et nyt specialiseret asfaltlag nedsætter brændstofforbruget på statsvejene og skåner klimaet. 2018 bliver året, hvor Vejdirektoratet tager det i brug.

En ny klimavenlig asfalttype er udviklet i samarbejde mellem Vejdirektoratet, Asfaltindustrien og forskere fra DTU og RUC. Denne asfalttype nedsætter den såkaldte rullemodstand, der opstår, når dækket ruller hen over belægningen.

Det fører til et betydeligt fald i forbruget af brændstof og dermed mindre udledning af CO₂.

”Potentialet er enormt, fordi trafik er en anseelig belastning for klimaet. Som sidegevinst dæmper den nye asfalttype vejstøj, så den nye asfalttype har store samfundsøkonomiske fordele,” siger områdechef i Vejdirektoratet Gert von der Ahé.

Fuld skrue fra 2019

2018 er året, hvor Vejdirektoratet implementerer og udlægger den nye, brændstofbesparende asfalttype i stor skala. Planen er, at den fremover indgår i kommende udbud som et betydeligt, klimavenligt tiltag.

Der er med andre ord store og gode forandringer på vej med dette visionære projekt, der har kørt siden 2010 og er et godt eksempel på det gode samarbejde, der eksisterer på tværs af sektorer i den danske vejbranche og i forhold til internationale samarbejdspartnere.

”Den nye asfalttype fremstilles med mindre stentyper. Udfordringen har været at sikre, at de mindre sten blev fastholdt lige så godt og længe som i normal asfalt. Problemet er løst ved hjælp af særlige recepter med specifikke bindemidler, og produktet er testet med computersimulering, i laboratorier og på virkelige teststrækninger,” oplyser Gert von der Ahé.

Det danske tiltag nyder international bevågenhed på grund af sin innovationsgrad og sit potentiale i forhold til CO₂-reduktion. Herhjemme arbejder Vejdirektoratet nu på at optimere metoderne til at implementere denne asfalttype.

”

Potentialet er enormt, fordi trafik er en anseelig belastning for klimaet. Som sidegevinst dæmper den nye asfalttype vejstøj, så den nye asfalttype har store samfundsøkonomiske fordele

**Gert von der Ahé,
Områdechef i Vejdirektoratet**

Fabrikker giver vækst til byer

Byer behøver industri, men fabrikker passer ikke så godt sammen med nye lejligheders vue over havnen. En ny planlov tilsiger kommuner at tilgodese erhverv og vækst.

De fleste kommuner vil gerne have vækst og arbejdspladser, så de kan tiltrække og fastholde virksomheder. De vil også gerne sørge for grønne områder og bygge nye boliger til borgerne - ofte tæt på havne og i gamle industriområder.

For at skabe balance mellem erhvervsudvikling og miljø har samfundet lokalplaner, kommuneplaner og i Hovedstadsregionen fingerplanen. I 2017 fik vi en ny planlov, som fremhæver, at kommunerne skal tage større hensyn til produktionserhverv.

Asfaltindustrien har længe kæmpet for bedre forhold til fabrikker i byområder. Med den nye planlov i hånden kan brancheforeningen forbedre virksomhedernes rammebetingelser og dermed vækst. Det giver mening, for en asfaltfabrik er gennemreguleret og sikker. Den skaber arbejdspladser og bidrager til den cirkulære, grønne økonomi.

”

Det er forståeligt at borgerne går på barrikaderne, når der lander en ny fabrik i deres baghave. Det er skuffende, hvis politikerne ryster på hånden, for asfaltfabrikker er sikre og gennemregulerede

**Anders Hundahl,
Direktør for Asfaltindustrien**



Stop larm fra trafikstøj med særlig asfalt

Støj er et stort miljøproblem for mennesker, der bor tæt ved veje. Problemet kan mindskes med den rigtige asfaltbelægning.

Trafikstøj generer hver 3. eller 4. dansker. Støj fra trafikken er uden sammenligning den værste støjkilde i vores samfund.

Mere end 720.000 danske boliger eller 1,4 millioner danskere er påvirket af trafikstøj, der ligger over den vejledende grænseværdi, som er 58 dB i boligområder. Forskning dokumenterer, at trafikstøj sænker livskvaliteten og øger sandsynligheden for en række alvorlige sygdomme, herunder blodpropper.

Støjreducerende asfalt gavner dermed helbredet og livskvaliteten hos de mange, der lider under trafikstøj. Støjdæmpende asfalts levetid er lidt kortere end normalt. Til gengæld er CO₂-udslippet også lidt mindre.

Brems støjen med specialfremstillet asfalt

- Støjreducerende asfalt er fremstillet af sten- og grusmateriale i små kornstørrelser. Overfladen er jævn, åben og porøs. Dæmper med op til 3 dB.
- Drænasfalt er en tykkere og særligt porøs belægning, som også opsamler vand fra regnskyl. Dæmper med 2-4 dB.
- I poroelastiske belægninger er en del af stenmaterialet erstattet med gummigranulat. Belægningen er endnu kun testet som forsøg. Dæmper med 5-8 dB.

Kilde: Hvidbog om trafikstøj, 2016



Støj fra kontakten mellem dæk og vejbane dominerer ved en fart på over **35 km** i timen for personbiler og over **60 km** i timen for tunge køretøjer

Vi rekrutterer også gennem 3F

Asfaltindustriens virksomheder har brug for dygtige folk til at reparere det eksisterende vejnet og til at bygge de veje, som Danmark har brug for i fremtiden.

De seneste år er ledigheden faldet, særligt blandt de ufaglærte. Det er en opmuntrende udvikling, men eksperter og jobcentre ser også en risiko for, at brancher som asfaltindustrien kan få problemer med at rekruttere medarbejdere.

For at være på forkant og sikre, at asfaltvirksomheder også de kommende år kan tiltrække de bedste folk, har Asfaltindustrien og fagforeningen 3F lavet en aftale. Når asfaltvirksomheder ringer til 3F, fordi de står og mangler hænder, vender 3F tilbage med kandidater inden for højst to hverdage.

Aftalen skal sikre hurtig formidling af job til ledige asfaltarbejdere, når industrien mangler arbejdskraft til at bygge og vedligeholde de danske veje.

"Jeg er rigtig glad for, at vi har fælles fodslag med 3F, så vi effektivt kan matche opgaver og rekruttere ledige hænder."

Lotte Karstad, projektkonsulent i Asfaltindustrien.



” *Jeg har kørt lastbil alene i 32 år og trængte til at få kolleger. Nu er det sjovere at gå på arbejde. Konen siger, at jeg er mere glad. Jeg håber på at lære mere om, hvordan man laver fald og nivellering eller måler op.*

Mik Skovgaard,
nyansat maskinfører i asfaltindustrien

Mærkesager i 2017

Hellere jobfest end lønfest

Overenskomstforhandlingerne med fagbevægelsen blev afsluttet i 2017. Den hidtidige overenskomst var 2-årig. Overenskomsten i 2017 blev 3-årig. Den længere overenskomstperiode giver forudsigelige rammebetingelser og dermed bedre grobund for investering, udvikling af medarbejderne og jobvækst.

Mindstelønnen stiger 2 kr. om året i de tre år frem til 2020. Det er en ansvarlig lønstigning, der er med til at sikre arbejdspladser. Asfaltindustriens overenskomst med 3F er således skræddersyet til branchen.

Den danske models styrke

3-partsaftalen om uddannelse faldt på plads i efteråret 2017. Vi er meget tilfredse med, at en række af Asfaltindustriens mærkesager er kommet med.

F.eks. afskaffes den 14 dages karenperiode for kurser, som længe har gjort det svært at uddanne medarbejdere, som blev ramt af karenperioden hvis de f.eks. var hjemsendt pga. vejrlig. Det er en sejr for den særlige danske model, hvor arbejdsmarkedets parter – som jo ved, hvor skoen trykker – sætter reglerne på arbejdsmarkedet.

Lobbyarbejde på Christiansborg

Asfaltindustrien havde i gennem hele 2017 dialog om flere penge til veje med samtlige centrale politikere på Christiansborg. Vi talte med alle fra Transportminister Ole Birk Olesen fra LA til Henning Hyllested fra Enhedslisten samt flere finansordførere.

Vi kunne konstatere, at der trods alt kom flere penge til veje på den finanslov, der blev vedtaget den 22. december, sammenlignet med det forslag, der lå i efteråret.

Hvad kan vi gøre for dig?

Her er Asfaltindustriens 8 medarbejdere.

Trine Leth Kølby – miljø, arbejdsmiljø og uddannelse

“Sikre og veluddannede medarbejdere er glade medarbejdere. Og glade medarbejdere er produktive medarbejdere.”

T: 50 73 47 64 / tlk@asfaltindustrien.dk

Helene Drögemüller – kontorledelse, administration og medlemservice

“Virksomhederne skal føle sig hjemme og godt behandlet i Asfaltindustrien. Og så skal der være orden i tingene.”

T: 20 66 82 20 / hd@asfaltindustrien.dk

Anne Andersen (deltid) – reception og bogholderi

“Pengene skal passe. Og alle skal føle sig velkomne i receptionen.”

T: 20 77 94 79 / aa@asfaltindustrien.dk

Anders Hundahl – politik, lobbyvirksomhed og ledelse

“Velfærd og vækst bygger på god infrastruktur. Derfor er det vigtigt at tale vejenes sag på Christiansborg og i kommunerne.”

T: 40 43 93 70 / a@asfaltindustrien.dk

Anders Hilbert – personalespørgsmål og overenskomstforhandling

“Ansvarlige overenskomster er vigtige – for virksomheder, medarbejdere og samfundet. Vi vil hellere have jobfest end lønfest.”

T: 61 79 77 99 / ah@asfaltindustrien.dk

Helle Friman (deltid) – medlemservice og uddannelse

“Årets vej-asfaltører udgør en vigtig del af fremtidens arbejdskraft i branchen.”

T: 20 85 87 16 / hf@asfaltindustrien.dk

Uno Helk – teknik og økonomi og redaktør af magasinet ASFALT

“I Asfaltindustrien arbejder vi sammen om forsknings- og udviklingsprojekter som projekt ‘Asfalt med lav rullemodstand’, der sparer bilisterne penge til brændstof og Danmark for CO₂.”

T: 20 66 82 60 / uh@asfaltindustrien.dk

Lotte Karstad (deltid) – rekruttering og fastholdelse

“Vi skal være gode til at fastholde vores medarbejdere og gøre branchen synlig, så unge mennesker tænker på asfaltbranchen som mulig karrierevej.”

T: 26 74 08 01 / lk@asfaltindustrien.dk

Lidt om Asfaltindustrien

Vi er branche- og arbejdsgiverforening for danske virksomheder, der fremstiller eller udlægger asfaltbelægninger eller løser lignende opgaver.

Vores opgave er at fastholde og udbygge den position på vejbygningsområdet, som er opnået gennem virksomhedernes knowhow og kompetence.

Vi arbejder for en ensartet og klar kvalitetsangivelse i forhold til kunderne og for fastsættelse og gennemførelse af en fælles miljøpolitik.

Vi er også ramme om en række selvstændige sekretariater og foreninger:

Dansk Vejforening

Fokus: Overordnede planer og prioriteringer for vejinfrastruktur.

SIKRE VEJE

Fokus: Vejservice og trafiksikkerhed.

ITSDanmark

Fokus: Bilbranchen og bilister.

Ankenævn for biler

Fokus: Bilbranchen og bilister.

Asfaltbranchens Fællesudvalg

Fokus: Uddannelse i samarbejde mellem fagbevægelsen og Asfaltindustrien.



Asfaltindustrien 2017

Asfaltindustrien 2017
Beretning fra en grøn industri

Udgivelsesår 2018

Må citeres med kildeangivelse

Redaktionsgruppe

Anders Hundahl

Uno Helk

Trine Leth Kølby

Lotte Karstad

Tekst, redaktion, projektledelse

Mette Bender TXT

Layout og design

Dorthe Boye Scheel

Trykkeri:

DB Tryk ApS

Forsidefoto

Oleh Slobodeniuk/Getty Images

www.asfaltindustrien.dk

ai@asfaltindustrien.dk

Grøn industri med grønne resultater

Den danske asfaltindustri har gennem samarbejde og forskning været med til at udvikle:

- Asfalt, der dræner vejen og beskytter os mod oversvømmelse.
- Asfalt med lav rullemodstand, der sænker CO₂-udledningen.
- Asfalt af genbrugsmaterialer, der sparer på ressourcerne.
- Støjreducerende asfalt, der skåner os for trafikstøj.

Se mere på asfaltindustrien.dk

