

ASFALT

VORE VEJE

NR. 3 SEPTEMBER 2014

ASFALTINDUSTRIENS SLIDLAGSDATABASE

Asfaltindustrien råder over en enestående slidlagsdatabase med asfaltoplysninger om næsten 3.000 vejstrækninger udlagt på det overordnede danske vejnet igennem de sidste 40 år. Læs om status på databasens indhold og muligheder.

Læs side 4

TEMA: ASFALTINDUSTRIENS SLIDLAGSDATABASE

NY STATUSRAPPORT FRA ASFALTINDUSTRIENS SLIDLAGSDATABASE	4
UNIK DANSK DATABASE TESTER MYTER OM LEVETID	6
24 NYE VEJ-ASFALTØRER	8
GYLLEKØRETØJERS SLID PÅ VEJENE - IGEN	10
DRIVING GREEN '14	12
FINANSLOV 2015: ANLÆGSUDGIFTER TIL VEJE KLINGER AF	13
NOTER	14



Asfaltindustriens slidlagsdatabase indeholder oplysninger om næsten 3.000 vejstrækninger.



Det er på tide at få løst problemet med tunge gyllekøretøjers slid på små og svage veje.



Driving Green er Danmarks første fagmesse for grøn og energirigtig vejtransport.

Medlemmer af Asfaltindustrien

Arkil A/S
Åstrupvej 19
6100 Haderslev
Telefon. 7322 5050
Telefax. 7322 5000
www.arkil.dk

Colas Danmark A/S
Fabriksparken 40
2600 Glostrup
Telefon. 4598 9898
Telefax. 4583 0612
www.colas.dk

**Dansk Overflade-
behandling I/S**
Rugårdsvej 206
5464 Brenderup
Telefon. 6444 2533
Telefax. 6444 2507
www.dob.dk

A/S Dansk Shell
MIKADO HOUSE
Rued Langgaards vej
6-8, 5.
2300 København S
Telefon. 3337 2000
Telefax. 3337 2900
www.shell.com

Emineral a/s
Nefovej 50
9310 Vodskov
Telefon. 9654 1050
Telefax. 9654 1054
www.emineral.dk

Eurostar Danmark A/S
Tigervej 12-14
4600 Køge
Telefon. 5836 0099
Telefax. 5836 1099
www.eurostar.as

Guide-lines A/S
Østre Allé 6
9530 Støvring
Telefon. 7030 0033
www.guide-lines.dk

Lemminkäinen A/S
Nørreskov Bakke 1
8600 Silkeborg
Telefon. 8722 1500
Telefax. 8722 1501
www.lemminkainen.dk

LKF Vejmarkering A/S
Gugvej 150
9210 Ålborg SØ
Telefon. 9635 2950
Telefax. 9635 2959
www.lkf.dk

Munck Asfalt a/s
Toftegårdsvej 18
5800 Nyborg
Telefon. 6331 3535
Telefax. 6331 3536
www.munck-asfalt.dk

NCC Roads A/S
Fuglesangsallé 16
6600 Vejen
Telefon. 7996 2323
Telefax. 7996 2324
www.asfalt.dk

Nynas A/S
Lyngbyvej 20
2100 København Ø
Telefon. 3915 8080
Telefax. 3915 8085
www.nynas.com

Pankas A/S
Rundforbivej 34
2950 Vedbæk
Telefon. 4565 0300
Telefax. 4565 0330
www.pankas.dk

Total Danmark A/S
Birkedam 14, 1. tv.
6000 Kolding
Telefon. 7552 9544
Telefax. 7550 2959
www.bitume.total.com

Wirtgen Danmark A/S
Taulov Kirkevej 28
7000 Fredericia
Telefon. 7556 3322
Telefax. 7556 4633
www.wirtgen.dk

**ASFALTINDUSTRIENS
VURDERINGSORDNING:**

For en lægmand kan det være meget svært at vurdere om et udført asfaltarbejde opfylder alle krav og betingelser. I de tilfælde kan man bruge Asfaltindustriens vurderingsordning til at løse evt. tvister/uenigheder.

Læs mere på:
asfaltindustrien.dk

En finanslov uden flere penge til veje er uøkonomisk og skader trafiksikkerheden

I skrivende stund er forhandlingerne om finansloven for 2015 i gang. Desværre ser det ud til, at bevillingerne til asfaltbelægninger falder. Ærgerligt, for penge til veje er godt givet ud – for gode veje er sikre veje – om der er huller eller ej, og om striberne er synlige i regnvej og om natten, er afgørende for trafikanternes sikkerhed. Og så sparer vi endda mere på ulykkernes omkostninger, end vi skal bruge på at gøre vejene mere sikre.

Men det går den forkerte vej, for antallet af trafikdræbte steg fra 2012 til 2013:

"Hvis endnu flere skal redde livet i trafikken, så kræver det en fortsat stor indsats fra mange sider. Det vil sige mere sikre veje m.v....", som Mogens Kjærgaard Møller, adm. direktør i Rådet for Sikker Trafik, siger.

Historisk høje anlægsinvesteringer er en skrøne

I regeringens oplæg til finanslov står der også at: *"... regeringen fastholder det historisk høje niveau for investeringer i nye veje m.v..."*. Men det er en skrøne. Her er nogle fakta om veje og investeringer:

- Produktivitetskommissionen konkluderer, at Danmark i perioden 1995 – 2013 har investeret mindre i veje og infrastruktur end gennemsnittet af andre europæiske lande.
- Resultatet er, at Danmark er rutsjet ned fra en 6. plads til en 23. plads på 3 år på den konkurrenceskala som World Economic Forum beregner hvert år bl.a. på baggrund af vejenes kvalitet.
- Samtidig er der fra 2007 til 2013 kommet 10,5 % flere personbiler og lastbilerne er blevet større og slider derfor vejene mere.
- Det er nu så galt, at Dansk Industris årlige undersøgelse af erhvervsklimaet viser, at hver 4. virksomhed er så utilfreds med vejene, at de overvejer at flytte!

Derfor kræver Asfaltindustrien en finanslov med flere penge til vejområdet. Det er sund fornuft, der giver bedre sikkerhed, og det er god økonomi! ■



Anders Hundahl

Anders Hundahl
Adm. dir. Asfaltindustrien

ASFALTINDUSTRIEN

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

*Døgnvagt:
Ved vigtige spørgsmål
kan medlemmer ringe
til Anders Hundahl på
tlf.: 40 43 93 70.*

Annoncer: Jan Hesselberg
Tlf.: 74 87 10 36
e-mail: jh@asfaltindustrien.dk

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

*Må gerne citeres med
kildeangivelse*

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

Design og tryk:
Datagraf Communications
Forside: Vest Sjælland
Foto: Asfaltindustrien
Oplag: 2.000

NY STATUSRAPPORT »

FRA ASFALTINDUSTRIENS SLIDLAGSDATABASE

Asfaltindustrien har for nylig færdiggjort endnu en statusrapport for Asfaltindustriens slidlagsdatabase, der indeholder oplysninger om næsten 3.000 danske vejstrækninger. Halvdelen af alle strækninger med tæt asfaltbeton er stadig levende efter næsten 17 leveår.

ER VEJEN LEVENDE ELLER DØD?

Som den eneste i verden samler den danske asfaltindustri data, der gør både bygherrer og virksomheder klogere på, hvor længe forskellige typer af slidlag lever. Alle levende strækninger blandt databasens knap 3.000 strækninger bliver hvert år bedømt som ok, syge eller døde.

Læs om, hvad den nyeste statusrapport fra slidlagsdatabasen viser, og om, hvordan databasen er med til at sikre kvalitet i danske veje.



Asfaltindustriens slidlagsdatabase blev oprettet i begyndelsen af 1980'erne med henblik på med tiden at undersøge forskellige faktoreres betydning for slidlagenes levetid.

Her mere end 30 år efter udgør den et enestående værktøj til at vurdere levetiden for specielt ABt-strækninger. Senere vil også andre typer belægning mere grundigt kunne vurderes ud fra det statistiske materiale.

Statusrapporter

Asfaltindustrien udarbejder med jævne mellemrum opsamlende statusrapporter for slidlagsdatabase med levetidsstatistikker og udtræk på udvalgte parametre.

Den seneste statusrapport er fra august 2014. Database indeholder 2.873 strækninger, som er tilset fra 1973 og fremefter. Strækningernes slidlag fordeler sig på denne måde:

- 1.718 med ABt – tæt asfaltbeton
- 451 med ABå – åben asfaltbeton
- 391 med SMA – skærvemastiks
- 286 med TBk – kombineret tyndlagsbelægning
- 27 med ABS – asfaltbeton med nedtromlede skærver

Se fordelingen i figur 1, som også afbilder andelen af døde eller skiftede strækninger i databasen.

Databasens drift

Databasen administreres af Asfaltindustrien. Medlemsfirmaerne indrapporterer løbende nyudførte strækninger og gennemfører så vidt muligt et årligt vejsyn på egne levende strækninger i databasen.

Ved synet vurderes strækningen som enten OK, SYG eller DØD. Syge strækninger er så slidte, at de bør skiftes, mens døde strækninger er skiftede.

Flest ABt-strækninger

Databasens alders-, tilstands- og antalsmæssige sammensætning betyder, at den foreløbig først og fremmest anvendes til at gennemføre statistiske analyser på ABt-strækninger.

Fra midten af 1990'erne er databasen udvidet med oplysninger om bl.a. ABå-, SMA- og TBk-strækninger. For specielt de sidste to typer strækninger vil der dog skulle gå endnu nogle år, før man kan foretage tilstrækkeligt sikre levetidsbetragtninger.

Levetiden stiger fra 1981

Der er i tidligere statusrapporter dokumenteret et positivt spring på nogle år i ABt-strækningernes levetid fra årgang 1980 til 1981. Årsagen til springet kan forklares med, at den maksimale bitumenfyldning for ABt-recepter blev hævet i 1981 netop med henblik på at øge asfaltbelægningernes holdbarhed.

De statistiske opgørelser i den seneste statusrapport tager derfor primært udgangspunkt i ABt-strækninger udlagt fra 1981 og frem.

Levetidsbetragtninger

Levetidsfordelingen for databasens 581 døde ABt-strækninger udlagt fra 1981 og frem er vist i figur 2. Den gennemsnitlige levetid for de døde strækninger er 14,5 år. Da enkelte gamle, levende strækninger endnu ikke er erklæret

døde, vil tyngdepunktet i figur 2 de kommende år rykke mod højre med en højere gennemsnitlig levetid til følge.

Levetidsbetragtningen kan også foretages som akkumuleret levetid. Denne levetid er et udtryk for den del af det samlede antal af strækninger, som er enten levende eller syge. Den akkumulerede levetid giver et bedre billede af, hvad man kan forvente af den type belægning, det drejer sig om.

Figur 3 illustrerer den akkumulerede levetid for alle ABt-strækningerne udlagt fra 1981 og frem. Det fremgår, at 50 procent af strækningerne har en levetid på 16,8 år eller derover.

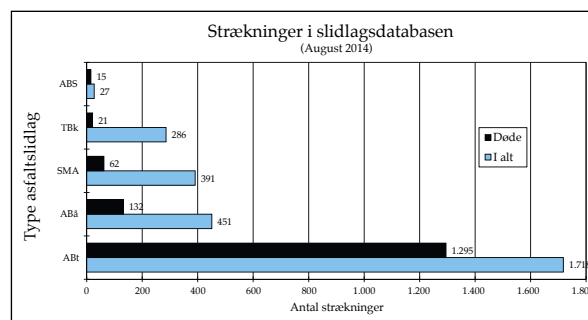
Statistiske udtræk

Databasen giver også mulighed for at gennemføre særlige statistiske udtræk på stort set alle oplysningsfelterne på strækningernes registreringsskema.

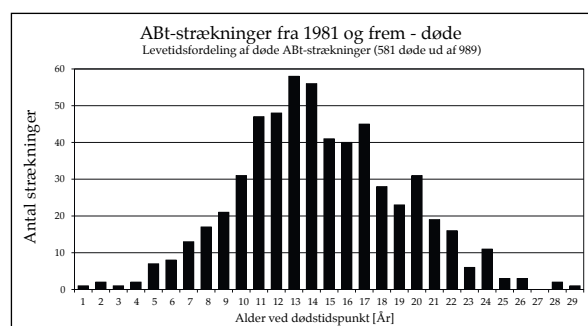
I 2014-rapporten er der især fokuseret på bitumenfyldningens indflydelse på strækningernes levetid, men resultaterne herfra er ikke entydige.

Fremtiden

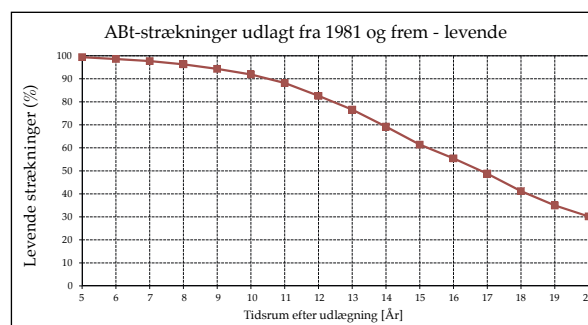
Når tiden er moden til mere dybdegående statistiske analyser af forskellige faktoreres indflydelse på levetiderne for ABå-, SMA- og TBk-strækningerne, bliver det spændende at se, om disse beregninger vil bekræfte eksisterende antagelser eller give anledning til overraskelser. ■



FIGUR 1



FIGUR 2



FIGUR 3



Unik dansk database **TESTER MYTER OM LEVETID**

Danske asfaltvirksomheder står bag en unik database, som samler data om den reelle levetid for forskellige typer asfalt. Statistiske udtræk gør det muligt at teste verserende myter om, hvad der skader og gavner. En ny statusrapport er netop kommet.

Af Mette Bender

Vejdetektiver i aktion

I Danmark foregår et enestående og systematisk detektivarbejde på vejområdet. Som de eneste i verden samarbejder danske asfaltvirksomheder om at afdække og bearbejde data, der gør hele branchen klogere på, hvor længe forskellige typer af slidlag holder.

– Virksomhederne holder øje med tilstanden på en del af de slidlag, vi selv lægger ud. Informationerne ryger i en database, og herfra udtrækker vi information, der giver os et pålideligt grundlag for at vurdere levetiden for forskellige typer slidlag. Vi har netop udgivet en ny rapport.

Sådan siger Lotte Josephsen, som er formand for Teknisk Udvalg i Asfaltindustrien og laboratoriefører i Lemminkäinen A/S.

Skærvemastiks på motorveje

Den ny rapport ser blandt andet på skærvemastiks, som er den type slidlag, der de seneste år er anvendt på hovedparten af renoverede, udbyggede eller nyetablerede motorveje.

– Vejdirektoratet ønsker aktuelt en forlænget levetid for SMA-belægninger og forventer at dette kan opnås ved en skærpelse af komprimeringskravet. For at belyse dette har vi lavet et udtræk, der viser sammenhængen mellem komprimering og levetid for dette slidlag, men databasen kan desværre endnu ikke bekræfte denne teori.

De fleste belægninger med skærvemastiks er nemlig højst 15 år gamle. Enkelte er ældre, men de er ganske få og ikke proportioneret på samme måde, som man gør det i dag. Derfor skal der gå omkring fem år mere, før et tydeligt billede viser sig.

– Vi må se tiden an, og indtil da være glade for, at slidlagene holder så godt, at de ikke viser sig i statistikken som døde belægninger, siger Lotte Josephsen.

Viden frem for tro

For det handler om at vide frem for at tro. Lotte Josephsen beretter om, da man i Vejdirektoratet for et par år siden kunne konstatere, at levetiden for tyndlagsbelægninger på statsvejene, var væsentlig mindre end antaget.

– Industriens medlemsvirksomheder gjorde en ekstra indsats for at besigtige tyndlagsstrækningerne og kunne konstatere, at den nedsatte levetid ikke gjaldt for strækningerne i databasen, som er et bredt udsnit af veje og ikke kun statsveje.

Myter manes i jorden

Tidligere formand for Teknisk Udvalg Ole-Jan Nielsen, NCC Roads, har i kraft af sit mangeårige medlemskab af Vejregalarbejdsgruppen for Asfalt stillet udtræk fra slidlagsdatabasen til rådighed for arbejdsgruppen.

– Arbejdsgruppen har herigennem fået mulighed for at danne sig et realistisk billede af asfaltens forskellige parametres betydning for holdbarheden af belægningerne, forklarer han.

Databasens tidligste tal stammer fra 1973, og databasen fik første gang afgørende betydning i starten af 80'erne. Det skete i forbindelse med forhøjelse af grænsen for tilladt bitumenfyldning og dermed for det mulige indhold af bindemiddel i tætgraderede asfaltbetonslidlag.

– Fra efterfølgende udtræk fra databasen kunne vi se en markant forbedring af levetiden som følge af denne ændring. Et andet markant resultat af databasens eksistens er, at vi har eftervist, at levetiden for åbengraderet asfaltbeton er længere end levetiden for tætgraderet asfaltbeton. Dermed kunne endnu en udbredt myte manes til jorden, siger Ole-Jan Nielsen.

Er vejen rask, syg eller død?

Databasen dækker det overordnede danske vejnet. Det vil sige en repræsentativ del af landeveje og motorveje, og vejene tilses årligt af de entreprenører, der i sin tid udlagde asfalten.

– Ved tilsynet bliver vejene bedømt som enten ok, syge eller døde. De syge slidlag er dem, der snart skal skiftes, mens de døde slidlag er skiftet ud med nyt slidlag eller overfladebehandling, forklarer Lotte Josephsen.

Rapporten for 2014 bygger på tal fra 2011. Lotte Joseph-

sen havde gerne set en rapport med tal fra 2012, men materialet var desværre ikke tilstrækkeligt.

– Jeg anerkender, at tilsynene er et stort og krævende arbejde, som bliver udført på frivillig basis. Jeg vil samtidig gerne opfordre til, at alle strammer op, så vi hele tiden har aktuelle tal i databasen. Det er vigtigt ikke at se opgaven som en sur pligt, men som adgang til væsentlig information, også internt i medlemsvirksomhederne, siger hun.

Data optimerer recepter

For virksomhedernes tilsyn med de belægnings, de har lagt ud, kan organiseres, så det også giver direkte afkast for dem selv, påpeger Lotte Josephsen.

– I Lemminkäinen er det folk fra laboratoriet, der kører rundt og tilser belægningerne. Vi rapporterer data til databasen, men bruger dem også i vores eget arbejde med at optimere recepter.

Alle har mulighed for at få gavn af den viden, som databasen repræsenterer.

– Alle aktører er velkomne til at kontakte os i Teknisk Udvalg, hvis de er interesseret i rapporten. Det samme gælder, hvis de har ønsker til, hvilke tal vi skal trække ud af det exceptionelt omfattende datamateriale, vi i den danske asfaltbranche har til rådighed, siger Lotte Josephsen. ■

Data om databasen

- Databasen dækker 2.873 danske strækninger
- Databasen indeholder data for 5 typer slidlag
- Strækningerne rapporteres hvert år som ok, syge eller døde
- Databasens ældste tal er fra 1973



ASFALT TIL ET HVILKET SOM HELST FORMÅL

TRADITIONEL ASFALT

KLIMA ASFALT

STØJREDUCERENDE ASFALT

ASFALT GENBRUG

SPECIAL ASFALT

Asfalt kan mere end bare være en vej man kører på. Trafikstøj, sporkøringer, tung trafik, 100% genanvendelse, CO₂-udslip og nedsvivninger til undergrunden er alt sammen noget, vi kan gøre noget ved, i valget af det rigtige produkt.

– vi har en bred vifte af produkter og løsninger - til et hvilket som helst formål.

KVALITET HELE VEJEN
pankas.dk



24 NYE VEJ-ASFALTØRER

Asfaltbranchen fejrede fredag den 15. august 2014 årets nye hold af færdiguddannede vej-asfaltører på Byggetek i Ulfborg, hvor 24 elever fik overrakt uddannelsesbeviset.

Af Uno Helk

Der blev gået koncentreret til værks på årets afsluttende prøve på vej-asfaltøruddannelsen der som altid løber af stablen i uge 33 på Byggetek i Ulfborg ved Holstebro.

Ny prøveform

I år skulle de 24 elever prøve kræfter med en hel ny prøveform, der gerne skulle give dem et bedre fundament i deres fremtidige arbejdsliv.

Prøven er delt op i en praktisk og en teoretisk del. Den praktiske prøve gennemføres på 2 dage hvor eleverne er delt ind i hold á 5 personer. Den teoretiske består af, at eleverne enkeltvis forsvare en projektopgave, de hver især har lavet.

God årgang

Både skuemestre, undervisere og de nyudklækkede vej-asfaltører kunne glæde sig over at prøvedagene forløb godt.

Faglærer Kim Larsen kunne berette om en særdeles god

holdånd blandt eleverne i løbet af de to år uddannelsen varer. Han kaldte holdet "et af de bedste der nogen sinde har været på Ulfborg Kjærgård".

Vej-asfaltøruddannelsen

Det er Fagforbundet 3F og Asfaltindustriens Arbejdsgiverforening, der i fællesskab driver Asfaltbranchens Fællesudvalg, AFU. Det er AFU, der udvikler kurser og efteruddannelse til asfaltbranchens ansatte, ligesom AFU har ansvaret for vej-asfaltøruddannelsen.

Vej-asfaltøruddannelsen blev etableret i 1993 som et samarbejde mellem arbejdsgivere og arbejdstagere i asfaltbranchen. Initiativet blev taget for at opkvalificere branchen i takt med stigende krav til vejentreprenører. ■

Læs mere om vej-asfaltøruddannelsen på asfaltindustrien.dk => **Vejfolk** => **Vej-asfaltør**.



DE 24 NYE VEJ-ASFALTØRER:

Fra venstre:

Bagerste række:

Kim Jørn Larsen, Underviser Ulfborg Kjærgaard - Byggetek
 Nikolaus Nielsen, Haslev, NCC Roads A/S
 Michael Martinsen, Hjørring, NCC Roads A/S
 Michael Usen Nielsen, Rødkjærsbro, Munck Asfalt a/s
 Gareth Francis Lucas, Køge, NCC Roads A/S
 Niels Petersen, Skærbæk, Lemminkäinen A/S
 Christian Ivan Christensen, Gørding, NCC Roads A/S
 Claus Brydebøl, Haderslev, Arkil A/S
 Karsten Jensen, Aalborg, Colas Danmark A/S
 Mads Fahlberg, Randers, NCC Roads A/S
 Jens Bjarke Melgaard Hansen, Randers, Lemminkäinen A/S
 Thomas Damtoft Møller, Næstved, NCC Roads A/S
 Rene Frank Rasmussen, Vordingborg, Colas Danmark A/S

Rene Rikki Johansen, Viborg, Colas Danmark A/S
 Lasse Nielsen, Flemming, Lemminkäinen A/S
 Martin Meyer Frederiksen (halvt skjult), Næstved, Pankas A/S
 Thomas Stage Østergaard, Middelfart, Lemminkäinen A/S
 Tom Kristensen, Nyborg, NCC Roads A/S
 Jesper Garberg, Herning, NCC Roads A/S
 Martin A. Jensen, Underviser Ulfborg Kjærgaard - Byggetek
 Forreste række
 Daniel Ariel Jensen, Hadsten, Arkil A/S
 Anders Wynne Niemann, Aalborg, Colas Danmark A/S
 Brian Toke Leth, Grevinge, Colas Danmark A/S
 Hans-Henrik Trap, Øster Assels, NCC Roads A/S
 Lars Christian Jensen, Hobro, Lemminkäinen A/S
 Martin Marcher Brandt, Odense, Munck Asfalt a/s



Invitation

3. – 4. december 2014 på NYBORG STRAND

Tilmelding åbner 15. september 2014

Hovedtemaet for Vejforum 2014 er "Flere biler på vejene – hvad gør vi?" I 2014 har vi som noget nyt valgt også at fokusere på ledelse.

Se program og læs mere på www.vejforum.dk

Vælg enkelt- eller deleværelse. Alle enkeltværelser i Nyborg fordeles ved lodtrækning blandt dem, som senest den 30. september 2014 har valgt enkeltværelse. Alle deleværelser er på Nyborg Strand.

Se mere om værelserne på www.vejforum.dk

Vejforum er den største nationale konference for ledere, medarbejdere og forskere i vejsektoren. Den afholdes for 14. gang på Nyborg Strand.

Priser for deltagelse i Vejforum

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

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

Vælger du at bo på deleværelse er prisen 540,- kr. Et enkeltværelse koster fra 750 – 1.300 kr. afhængig af hotel.

Festmiddag 700,- kr.

Sidste tilmeldingsfrist 15. november 2014

Tilmelding på www.vejforum.dk



GYLLEKØRETØJERS SLID PÅ VEJENE - IGEN

Ansporet af en ny undersøgelse af gyllekøretøjernes slid på vejene foretaget af GTS instituttet Agrotech på foranledning af organisationer med landbrugsinteresser har gyllevognenes belastning af vejene på det seneste været drøftet intenst i forskellige fagmedier og temaet er også nået til Christiansborg.

Med udgangspunkt i den nye undersøgelse og Asfaltindustriens tidligere 2 offentliggjorte rapporter om gyllekøretøjers slid på de mindre kommuneveje har Asfaltindustrien nu sendt et brev til alle relevant politiske instanser og udvalgte politikere for at slå industriens holdning fast samtidig med at opfordre til samarbejde for at få problemerne løst.

Af Anders Hundahl og Uno Helk

Problem – hvem skal betale?

Siden Trafikstyrelsen den 18. marts 2011 gav tilladelse til, at køretøjer, med kommunens accept, kan køre med forhøjet akseltryk (10 ton mod før 8 ton), har det været drøftet, om det giver mere slid på vejen med tungere (gylle) køretøjer. For slid koster ekstra i vejvedligeholdelse, og hvem skal nu betale? Kommunen, der ejer vejen? Landmanden, der kører med tungere køretøj? Eller entreprenøren, der måske har ansvaret for at vedligeholde vejen i en 15 års funktionskontrakt?

Asfaltindustriens to rapporter fra henholdsvis 2012 og 2014 om tunge gyllekøretøjers slid på svage veje findes på

asfaltindustrien.dk
=> Vejfolk
=> Gylletransporter.

Rapporten "Test af tryk under dæk" fra AgroTech findes på landbrugsinfo.dk
=> Maskiner
=> Transport og læsning (kræver login).

Der skal findes en løsning

Asfaltindustrien mener, at landbruget skal have gode rammebetingelser – herunder gode veje og ensartede regler fra kommune til kommune. Vi medvirker gerne hertil ved f.eks. at indgå i en hurtigt arbejdende faglig/teknisk arbejdsgruppe f.eks. i KL-regi, der skal finde ud af, hvad der er op og ned på tunge køretøjers tryk/slid på vejen/rabatten, idet der er udgivet forskellige undersøgelser med øjensynligt forskellige konklusioner vedrørende tryk/slid. Vi er åbne over for inddragelse af objektiv tredjepart heri – f.eks. Trafikstyrelsen.

Tunge køretøjer belaster i dybden

Såvel vores praktiske erfaringer som teoretiske undersøgelser foretaget af Grontmij

viser dog, at store, brede køretøjer slider mere på de svage vejkanter end sædvanlige lastbiler/køretøjer.

Det, som landbrugets, ved Danske Maskinstationer og Entreprenører, seneste undersøgelse korrekt viser, er, at de brede dæk trykker mindre pr. cm² på overfladen. Men problemet er, at trykket fra tungere vogne forplanter sig nedad i dybden og ødelægger veje nedefra. Og da store vogne med brede dæk oftere kommer ud i kanten/rabatten på smalle veje, gør de betydelig skade her.

Uden i øvrigt at gå i detaljer er problemstillingen anskueliggjort i figur 1.

Løsningsmuligheder

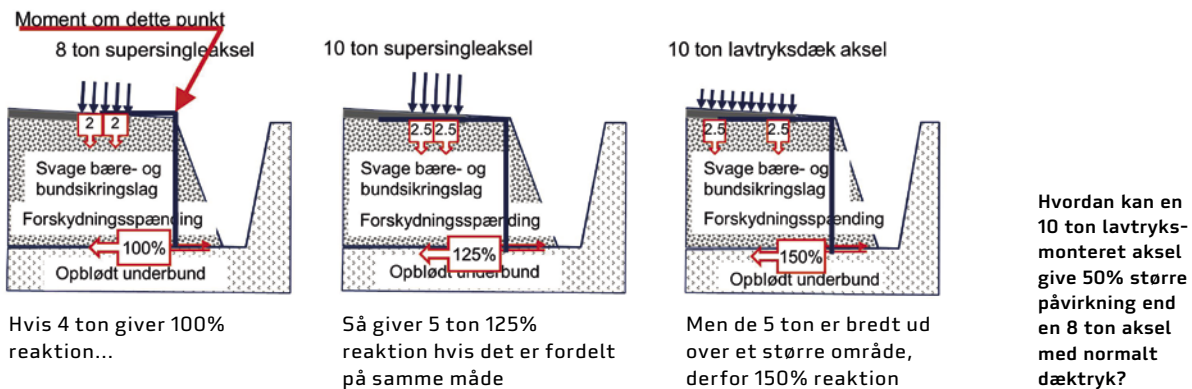
Heldigvis findes der gode, billige løsninger som kantforstærkninger og vigepladser. Kommunen behøver altså ikke lave helt nye veje for at give landbruget og deres nye store køretøjer gode betingelser.

Asfaltentreprenøren skal ikke have regningen

Det er godt, at landbruget investerer og øger produktivitet og indtjening ved brug af større maskiner. Også kommunerne tjener på, at landbruget trives. Men det er ikke rimeligt, at en entreprenør risikerer tab, fordi han har overtaget ansvaret for at drive en smal, svagt befæstet vej, f.eks. i en funktionskontrakt, og så pludselig opdager, at

Trykket fra tungere vogne forplanter sig nedad i dybden og ødelægger veje nedefra.

FIGUR 1: LÆGMANDBETRAGTNINGER



COPYRIGHT GRONTMIJ

kommunen har omdannet den til trafikeret vej for kæmpekøretøjer.

Asfaltindustrien har meldt klart ud

Asfaltindustrien har sendt et brev med sine holdninger til Kommunernes Landsforening, Transportministeren, Trafikudvalget, Transportstyrelsen og udvalgte politikere for at sikre, at industriens stemme bliver hørt.

De første meldinger tyder allerede på, at der snart vil blive indkaldt til et første dialogmøde mellem de berørte parter.

Stor interesse

Der har også været sat fokus på problemstillingen om gyllekøretøjers slid på de mindre veje i forskellige fagmedier. På Maskinbladet (maskinbladet.dk) har temaet været et af brugernes mest foretrukne emner at læse og på Ingeniøren (ing.dk) har temaet både været et af de mest læste og debatterede.

Dette understreger kun yderligere, at det haster med at finde en løsning, som forhåbentlig er tilfredsstillende for alle parter i denne sag. ■

Asfaltudlægger

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

KONTAKT Kudsk & Nisum
for en demonstration

Kudsk & Nisum ^{4/S}

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





Der var stor interesse for grøn og energirigtig vejtransport på Driving Green '14.

DRIVING GREEN '14

Danmarks første fagmesse for grøn og energirigtig vejtransport blev afholdt i Øksnehallen d. 27.-28. august 2014. Blandt de mange nye energirigtige løsninger var asfaltområdet flot repræsenteret med trillevenlige veje med lav rullemodstand.

Af Izzet Kevir

Messen

Driving Green er Danmarks nye mødested og netværk for nye transportløsninger og produkter, der er med til at mindske CO₂ aftrykket i dansk vejtransport.

Messen bød på et spændende og aktivt program, hvor deltagerne indledningsvis blev budt velkommen af Københavns Teknik- og Miljøborgmester Morten Kabell. Herefter var der rig mulighed for at se de nyeste løsninger indenfor området for grøn og energirigtig vejtransport.

Udstillerne præsenterede produkter, der spændte lige fra små og store køretøjer og tilbehør hertil til den nyeste forskning inden for vejbelægninger med lav rullemodstand med deraf følgende lavere energiforbrug for køretøjerne.

Energirigtige asfaltveje

For asfaltfolk var det især spændende at høre projektleder Bjarne Schmidt, Vejdirektoratet præsentere seneste status for COOEE-projektet, hvor man forsker i nye og smarte veje, der skal hjælpe bilen med at mindske benzinføbruget. Foruden Vejdirektoratet er bl.a. NCC Roads også med som samarbejdspartner i projektet.

COOEE har været i gang siden 2011 og nærmer sig nu målsætningen om at nedsætte benzinføbruget med 5 %. En nedsætning af benzinføbruget med 3-5 % svarer til minimum 48 millioner liter brændstof årligt, hvilket vil give 45.000 ton mindre drivhusgasser i form af CO₂ og 76 ton mindre kvælstofoxider NO_x.

Flere faktorer spiller ind, når man vil mindske benzinføbruget. Det er dog rullemodstanden som er den afgørende, og her spiller asfalt en betydelig rolle. Den primære opgave i forskningsprojektet er således, at finde frem til en blanding, hvor stenene er så tilpas små, at man nedbringer rullemodstanden – uden samtidig at nedbringe friktionen så meget, at det går ud over trafikikkerheden.

Fremtidsudsigterne

Foreløbig har man testet den nye belægningstype tre steder i Danmark: Stensved, Svendborg og Langeskov, alle udviklet af NCC Roads. De flotte resultater har gjort, at man til efteråret 2014 er klar til at teste den nye belægning på en stor vej med større slid fra trafikken.

Den nye asfaltbelægningstype vil på sigt kunne indgå som en mulig belægningstype, der kan anvendes på det danske motorvejsnet. Det kræver dog, som Bjarne Schmidt også påpegede, at der stilles flere finansielle midler til rådighed og en derefter nøje planlægning af midlerne, for at udnytte dem optimalt. Set i et socioøkonomisk perspektiv, så ville den nye asfalt, hvis den blev belagt på hele statsvejnettet, kunne spare 300 mio. kr. årligt i Danmark. ■

Læs mere om Driving Green og COOEE på henholdsvis www.drivinggreen.dk og www.cooee-co2.dk.

FINANSLOV 2015: ANLÆGSUDGIFTER TIL VEJE KLINGER AF

Der er udsigt til, at der vil blive bygget færre nye statsveje i de kommende år.

Finansminister Bjarne Corydon præsenterede i slutningen af august forslaget til Finansloven for 2015 med blandt andet en bemærkning om, at niveauet for offentlige investeringer – f.eks. veje – er blandt de højeste i 30 år.

Sådan ser det dog ikke helt ud, hvis man ser nærmere på summen af anlægsudgifter på vejområdet frem til 2020-2025.

Det står der i introduktionen til forslaget til Finansloven for 2015: "Niveauet for offentlige investeringer i f.eks. veje eller andre byggeprojekter ligger fortsat højt. I 2015 forventes offentlige investeringer på cirka 43 mia. kr. – hvilket fortsat er blandt de højeste niveauer i over 30 år."

Færre projekter i "pipelinen"

Summen af fremtidige anlægsudgifter fortæller noget om, hvor meget der er "i pipelinen" af anlægsprojekter i de kommende år. I modsætning til det enkelte års anlægsbudget, der kun fortæller noget om, hvor meget der er at lave det enkelte år.

Og på dette punkt viser summen af de fremtidige anlægsprojekter, at udsigten i 2015 vil være på det laveste niveau i 8 år.

Det skyldes blandt andet det stop for vejinvesteringer som regeringen fastholdt i de første 1½ år efter valget, og den tilbageholdenhed overfor vejinvesteringer, som den nu udviser i sit forslag til finanslov for 2015.

Vejudbygning understøtter vækst

Dansk Vejforening mener at den manglende investeringslyst ikke hænger sammen med regeringens ambitioner om at understøtte økonomisk vækst.

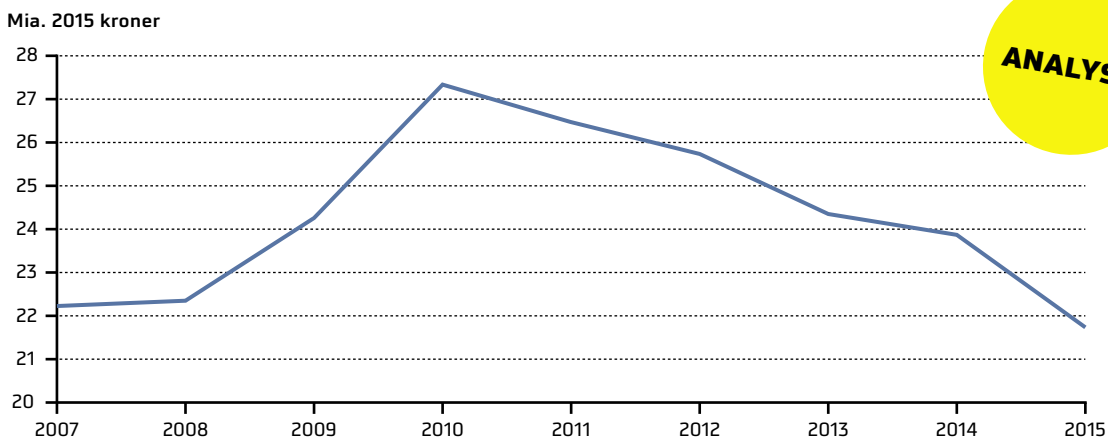
Uanset de seneste års succes med at forkorte anlægstiderne for veje, går der stadig væk mange år fra en vej besluttet, og til den kan tages i brug.

Det nytter ikke at tro, at man kan vente på væksten og så bygge vejene bagefter. Det er omvendt: Vejene er en del af forudsætningerne for vækst, og derfor bør der investeres fremadrettet i veje. Ellers kommer der næppe den vækst og sammenhængskraft, som regeringen ønsker. ■

Af Søren Bülow, cand. polit. og sekretariatschef i Dansk Vejforening

UDSIGTEN FOR ANLÆGSPROJEKTER PÅ STATSVEJENE

Vejdirektoratets samlede, fremtidige anlægssum set fra hvert enkelt år



Figuren viser summen af de anlægsbeslutninger der er truffet frem imod 2020-2025, og som fremgår af hvert års finanslov, omregnet til 2015-priser og ny anlægsbudgettering. I 2015 vil der således være udsigt til investeringer i anlæg af

veje for knap 22 mia. kroner i løbet af de næste cirka 10 år. Vejdelen af den nye Storstrømsbro og trafikforliget fra juni 2014 indgår, mens Femern forbindelsen, der ikke er en del af Finansloven, ikke indgår.

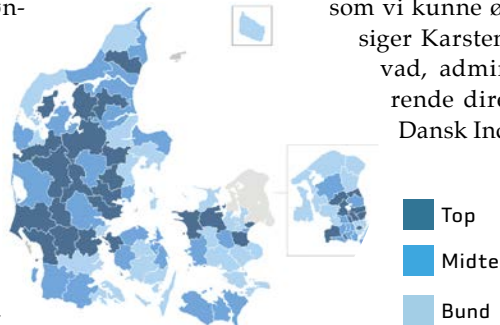
KILDE: FINANSLOVENE 2008-2014, FORSLAG TIL FINANSLOV FOR 2015 OG EGNE BEREGNINGER.

Virksomhederne prioriterer infrastruktur højt

En ny undersøgelse, som Dansk Industri har foretaget i forbindelse med kåringen af årets bedste erhvervskommune, viser, at der er mange dyre ønsker på virksomhedernes ønskesedler, hvis de skal skabe mere vækst og flere job herhjemme. En bedre infrastruktur topper listen. "Virksomhederne er meget opmærksomme på, at skatter og afgifter i Danmark ligger meget højt.

Mange er også presset af den kommunale dækningsafgift, som de gerne så sat ned. Men der er alligevel

et stort ønske om, at infrastrukturen bliver prioriteret højt. Det er lidt af et paradoks, for det er et af de områder, som kommunerne ikke prioriterer højt, og slet ikke så højt som vi kunne ønske," siger Karsten Dybvad, administrerende direktør i Dansk Industri.



Du kan finde din egen kommunes placering i DI's rapport på www.di.dk/le

Virksomhedernes
TOP 3
over tilfredsheden med
kommunens indsats på det
lokale vejnet er:

#1
Ikast-Brande
#2
Herning
#3
Vallensbæk

KLIMAVEJEN - STØJ OG VAND SKAL VÆK FRA VEJEN

Støj fra vejtrafik og klimaforandringer i form af stigende og voldsomme nedbørsmængder udgør to store samfundsmæssige udfordringer. Et nyt samarbejdsprojekt ledet af Teknologisk Institut skal udvikle fremtidens veje, hvor målet er at slå to fluer med et smæk og løse begge udfordringer på en gang.

Det nye projekt, som har fået navnet Klimavejen, har til hovedformål at udvikle konceptet bag klimavejen, der er et asfaltbaseret befæstelsessystem som både har støjdæmpende egenskaber og som lokalt kan bortdræne og magasinere vand fra både almindeligt regnvejr og skybrudshændelser. Projektet har dermed potentiale til at

løse problemer med både støj og vand, men derudover kan projektets løsninger også have en positiv effekt på folkesundheden. Projekt Klimavejen er et samarbejde mellem Teknologisk Institut (projektleder), Asfaltindustrien, Vejdirektoratet, HOFOR, NCC og Rødovre Kommune. Projektet løber indtil udgangen af 2016.

Gulpladen.dk - På www.asfaltindustrien.dk

Asfaltindustrien har mange gulpladebiler på vejene hver dag. Derfor har vi på Asfaltindustriens hjemmeside nu et link til Gulpladen.dk, der blev lanceret af Ford i foråret 2014. Gulpladen.dk dækker alle aspekter omkring varebilbrugernes arbejdsdag, fra myndighedskrav, regler og lovgivning til køretips og gode råd om service og økonomi. Gulpladen.dk leverer de aktuelle og relevante informationer, som varebilbrugere har brug for i deres arbejde – skrevet uden dikkedarer og i øjenhøjde med læserne. Læs f.eks. om grænserne for overlæs af din varebil eller dit vogntog som er blevet ændret. Hvor du tidligere måtte overlæse med max 3,0 % af den tilladte totalvægt, er grænsen nu på 6,0%. På samme måde er den tidligere grænse på 1.500 kg

sat op til 2.000 kg. Ændringen skyldes, at de gamle grænser gav en masse problemer for virksomheder, som f.eks. kører med entreprenørmaskiner eller grus.



Tilmeld dig allerede i dag på www.gulpladen.dk.



LOMMEBOG FOR AFMÆRKNING AF VEJARBEJDER

Lommebog for afmærkning af vejarbejder er for nylig udkommet som det sidste dokument i rækken af de opdaterede vejregler inden for afmærkning af vejarbejder, der er blevet færdiggjort inden for det seneste år.

Lommebogen indgår i nedenstående serie af håndbøger om afmærkning af vejarbejder:

- Afmærkning af vejarbejder m.m.
- Tegninger for afmærkning af vejarbejder på motorveje
- Tegninger for afmærkning af vejarbejder i åbent land
- Tegninger for afmærkning af vejarbejder i byområde
- Lommebog for afmærkning af vejarbejder.

Hensigten med lommebogen er at sikre trafikikkerheden og

sikkerheden for vejarbejdere ved brug af egnet afmærkning og afspærring.

Lommebogen er primært rettet mod afmærkning af vejarbejder i åbent land og byområde ved entreprenørens planlægning og udførelse herunder graveansøgninger og rådighedsansøgninger samt opstilling, ændring og fjernelse af afmærkning.

Opdateringen af området for afmærkning af vejregler har givet anledning til at der også er blevet udarbejdet følgende 2 tilknyttede Vejregel-dokumenter:

- Spørgsmål og svar til afmærkning af vejarbejder
- Tillæg til afmærkning af vejarbejder.



Du kan finde alle dokumenterne på Asfaltindustriens hjemmeside www.asfaltindustrien.dk under menuen "Vejregelsamling". Her er der linket til de vigtigste asfaltrelaterede vejregler som er tilgængelige på Vejregelportalen.



Stærke mærker,
innovativ teknologi,
lokal kundeservice
– mere succes
på pladsen

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



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



Fleksibilitet,
høj faglighed
og *nytænkning*...

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