

ASFALT

VORE VEJE

NR. 4 DECEMBER 09



Flere penge til vedligeholdelse af statsvejene

Vejdirektoratet får over de næste 4 år yderligere 2,7 mia. kr. til vedligeholdelsen af de forsømte statsveje. Nu mangler bare, at kommunerne når til samme erkendelse omkring vedligeholdelsen af deres vejnet.



LAV PRODUKTIVITET TRUER VELSTAND,
VELFÆRD OG KONKURRENCEEVNE 3

TIDLIGERE VEJMAND I SPIDSEN
FOR FOLKETINGETS TRAFIKUDVALG 4

VEJFORUM 2009 6

FLERE PENGE TIL DRIFT
OG ANLÆG AF STATSVEJE 7

ASFALT VS. BETONBELÆGNING 8

DANSKERE MERE POSITIVE OVERFOR
ASFALTINDUSTRIEN EFTER TEMAAVIS 10

SEMINAR OM UDDANNELSE
I ASFALTBRANCHEN 10

NOTER 12

NY RÅSTOFLOV HALVERER RAL-
OG SANDSUGERBRANCHEN 14



Medlemmer af Asfaltindustrien

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

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

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

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

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

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

LMK VEJ A/S
Nørreskov Bakke 1,
8600 Silkeborg
Tlf. 8722 1500
Telefax 8722 1501
www.lmkvej.dk

Munck Asfalt A/S
Slipshavnsvej 12,
5800 Nyborg
Tlf. 6331 3535
Telefax 6331 3536
www.munck-asfalt.dk

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

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

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

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

**ASFALTINDUSTRIENS
VURDERINGSORDNING:**

Før 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 www.asfaltindustrien.dk

Lav produktivitet truer velstand, velfærd og konkurrenceevne

Vi er ikke produktive nok. Det fastslog Økonomi- og Erhvervsministeren mandag den 23. november 2009 i analysen: "Den Danske Produktivitetsudvikling". Problemet er, at vi investerer for lidt, vi er for dårligt uddannede og vi er uopfindsomme.

I vej- og infrastrukturbranchen er vi kendte for at udvikle nye produkter som f.eks. støjreducerende asfalt. For at investere i effektive maskiner til asfaldudlægning. For at reducere CO₂-udslippet. Og for at være blandt verdens bedste på vejsikkerhed på grund af innovative producenter af striber, skilte og intelligente vej-systemer.

Men vi udfordres af udenlandske firmaer, der byder på danske vej- og anlægsopgaver, og som i stigende grad benytter billig arbejdskraft fra Polen og snart også Kina.

Den udfordring tager vi mod med oprejst pande, fordi vi ved, at vi er blandt de bedste og fordi globalisering, arbejdsdeling og samhandel er et gode.

Men vi klarer den kun, hvis vi også de kommende år bliver mere produktive. Det gør vi bl.a. gennem bedre uddannelse. Derfor har asfaltindustrien sammen med 3F, kommunerne og AMU-skolerne besluttet at give vejuddannelserne et løft. På et uddannelsesseminar i november gav vi hinanden håndslag på at skabe øget sammenhæng mellem skoleophold og praktik, på at forbedre kvaliteten

af uddannelsesmateriale og på at løfte elever og virksomheders motivation til uddannelse.

Men uddannelse alene gør det ikke. Stat og kommuner, som er storkunder i vej- og infrastrukturbranchen, har et ansvar for at vælge de bedste metoder og mest innovative leverandører. Dels fordi det er en økonomisk fordel at tænke i kvalitet og langsigtet holdbarhed frem for billigste pris her og nu. Dels fordi man ved at vægte miljø, produktivitet, og æstetik over pris, giver innovative virksomheder en hånd, og dermed er med til at højne den produktivitet, vi alle skal leve af.

Derfor er mit håb for 2010, at vi – kunder, medarbejdere og industri – sammen løfter produktiviteten.

“Stat og kommuner, som er storkunder i vej- og infrastrukturbranchen, har et ansvar for at vælge de bedste metoder og mest innovative leverandører”

Med ønske om en god jul og et indbringende nyt år.



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
Morten Friis Jørgensen
(freelance - MFJ Media)

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 A/S
Forside: Hillerød motorvejen.
Foto: Asfaltindustrien

Flemming Damgaard Larsen:

Tidligere vejmand i spidsen for Folketingets Trafikudvalg

Der er højt til loftet i Flemming Damgaard Larsens rummelige kontor på tredje sal på Christiansborg. Men selv om manden, der modtager mig, indtager en af de vigtigste poster i dansk trafikpolitik, ser han ikke ud til at tage sig selv højtideligt.

Af Søren Bülow, Dansk Vejforening

Jeg føler at jeg har fået en slags grunduddannelse som "vejmand"

Forklaringen på det uhøjtidelige indtryk er måske, at Flemming Damgaard Larsen har et personligt forhold til sin rolle i Trafikudvalget.

– Jeg har selv kørt lastbil, kørt ud om natten med grus og salt og har haft jobs i det kommunale vejvæsen. Det giver et meget konkret forhold til veje, forklarer han.

Interessen for veje og politik er han også vokset op med. Hans far var vognmand og selv aktiv i politik. Far og søn blev således valgt samtidig til kommunalbestyrelsen i Bramsnæs ved valget i 1974.

Den usædvanlige situation holdt i 28 år og gav dem en plads i Guinness rekordbog.

Tiden i kommunalbestyrelsen og senere i Amtsrådet gav Flemming Damgaard Larsen plads i Teknik- og Miljøudvalgene, hvor han kunne dyrke sin interesse for veje.

– Tiden i amtets Teknik- og Miljøudvalg gav blandt andet mulighed for at drøfte med amtets ingeniører hvilke af omkring 200 forskellige typer asfalt man skulle anvende. Jeg føler at jeg med mit praktiske kendskab fra vejområdet og den tekniske tilgang i Teknik- og Miljøudvalget fik en slags grunduddannelse som "vejmand".

Læser alt hvad der kommer til Trafikudvalget

I 2001 blev Flemming Damgaard Larsen valgt ind i Folketinget. Hans højeste ønske dengang var at komme i Trafikudvalget, hvilket lykkedes. Og da den tidligere formand for udvalget, Kaj Ikast trådte ud af Folketinget i 2005, blev Flemming Damgaard Larsen også formand for udvalget.

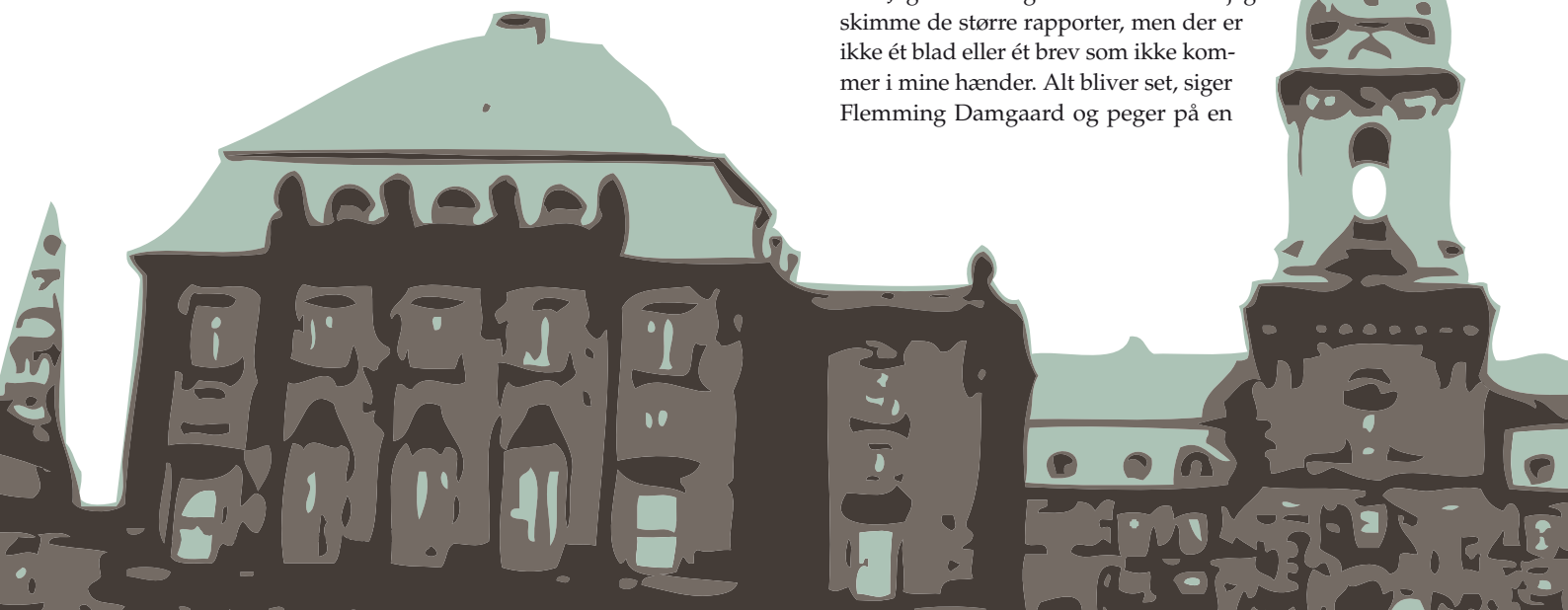
Det er tydeligt, at Flemming Damgaard Larsen stadig brænder for området.

– Det er utrolig vigtigt for et moderne samfund at have en så høj mobilitet som muligt. Det gælder om at infrastruktur og transport foregår så optimalt som muligt. Sammen med et højt uddannelsesniveau og en stærk forskning er det det, der bestemmer vækst og udvikling.

Arbejdet som formand for Trafikudvalget er nok mere krævende end de fleste umiddelbart forestiller sig. I Folketingsåret 2008-2009 modtog udvalget således over 700 bilag. Et bilag kan være alt fra et 1 sides brev til tykke rapporter på flere hundrede sider. Dertil blev der stillet over 1.500 spørgsmål med et eller flere tilhørende svar. Det hele omdeles på papir til udvalgets medlemmer.

– Jeg læser alt igennem. Måske må jeg skimme de større rapporter, men der er ikke ét blad eller ét brev som ikke kommer i mine hænder. Alt bliver set, siger Flemming Damgaard og peger på en

“Jeg har selv kørt lastbil, kørt ud om natten med grus og salt og har haft jobs i det kommunale vejvæsen”



bunke papirer i blåt omslag på cirka 20 centimeters højde. Det er dagens "høst" og så kommer der endda ikke så meget så tidligt på Folketingsåret (interviewet foregår i oktober).

Udover Trafikudvalget skal Flemming Damgaard Larsen også passe sine 8 andre udvalgsposter. Dertil har han cirka 40 omvisninger om året med ca. 1.000 gæster udefra.

– Kontakten til brancheorganisationerne er vigtig. De arbejder på et ret højt niveau og vi som politikere bliver udfordret af det.

Debatten har bestemt flyttet sig i de seneste år

Til gengæld kan Flemming Damgaard Larsen godt undvære det han kalder "spildtid" i udvalgenes møder. Altså hvis de samme synspunkter bliver fremført igen og igen uden at flytte debatten. Men i stedet for at ærgre sig åbenlyst, regner han i de situationer på, hvor meget spildtid der er i mødet ganget med antal deltagere. For nogle møder kan det løbe op i en fuld arbejdsuge...

Spildtiden er dog ikke noget der kan slukke entusiasmen for arbejdet.

– Jeg kan godt lide den politiske kamp om, hvad der skal i fokus. Og debatten har bestemt flyttet sig i de seneste år. Trafikaftalen fra januar viser, at de politiske partier er blevet mere fleksible. For eksempel det, at SF nu stemmer for nye motorveje.

Kommunerne skal være mere effektive i opgaveløsningen

Interviewet slutter med en samtale om et af de store problemer på vejområdet: den manglende vedligeholdelse.

– Det er vigtigt at kommunalbestyrelserne opprioriterer en bedre vejvedligeholdelse. De må have fokus på at sikre vejenes kapital, færdselssikkerhed og komfort. Ressourcerne kan fremskaffes ved at blive mere effektiv i opgaveløsningen. Der er en kæmpe forskel på ressourceudnyttelsen fra kommune til kommune.

En af måderne til at opnå en mere effektiv opgaveløsning er et tættere samarbejde med den private sektor, og det optager også Flemming Damgaard Larsen:

– Idéen om at benytte funktionskontrakter eller OPP tiltaler mig meget. Om ikke andet så bør det prøves for at få erfaringer med samarbejdet med den private sektor.

– Men brancherne bør også selv gøre noget mere ud af at oplyse om mulighederne. De skal henvende sig direkte til kommunalbestyrelsen. Det er ikke altid nok blot at kontakte embedsmændene. Dybest set handler det om at vejlede kommunerne så de kender mulighederne.



Klip fra Flemming Damgaard Larsens CV

- Født 10. marts 1951 i Kirke Hyllinge
- Medlem af Folketinget for Venstre siden 2001
- Advokat siden 1985
- Foredragsholder
- Slægtsforsker
- Advokatfuldmægtig 1981-85
- Cand.jur. 1981
- Sekretær ved Venstres Folketingsgruppes Sekretariat 1977-78
- Aftjent værnepligt ved Sjællandske Artilleri-regiment i Holbæk 1971-72
- Formand for Trafikudvalget
- Næstformand for Finansudvalget
- Udvalget for Forretningsordenen
- Erhvervsudvalget – Forbrugerordfører
- Kulturudvalget
- Kommunaludvalget
- Kirkeudvalget
- Færøudvalget
- Formand for Underudvalget under Forretningsordenen
- Venstres Gruppebestyrelse
- Medlem af Bramsnæs/Lejre Kommunalbestyrelse siden 1974
- Medlem af Roskilde Amtsråd 1990-2007.
- Formand for Udvalget for Teknik og Miljø i Roskilde Amt 1994-2007



Vejforum 2009

Den 2.-3. december 2009 var Hotel Nyborg Strand for 9. gang omdrejningspunktet for årets Vejforum. Finanskrisens og klimaforandringerne indflydelse på vejsektoren var et gennemgående tema for konferencen.

Af Uno Helik

Med 950 deltagere, 70 faglige indlæg, 14 workshops og 27 udstillere fra et bredt udsnit af vejsektoren overgik Vejforum 2009 igen sig selv.

Presset økonomi i kommunerne koster på sigt

I sin indledning kom formand for Vejforum, Jane Olesen, Frederikshavns Kommune, ind på kommunernes presede og dårlige økonomi, der gør det særligt vigtigt at dele viden i branchen. Vi lever nemlig i ekstreme tider, hvor pengene går fra teknik og veje til børn og gamle. Også selv om det på sigt er uøkonomisk.

Klima og vejsektoren

Årets hovedtaler var Martin Lidegaard fra den grønne tænketank CONCITO. Han talte om de kommende års klimaudfordringer og konkluderede, at det er nødvendigt at sætte ind over for et truende CO₂-udslip fra transportsektoren. Han vurderede bl.a. at elbiler kan give en reduktion på 12 %, mens kørselsafgifter giver mellem 7 % og 20 %. Og måske noget overraskende giver mere offentlige transport ikke mindre CO₂, fordi den mindre udledning bliver overgået af den øgede mobilitet.

Vejsektorens store udfordring i de kommende år bliver ifølge Martin Lidegaard ikke at udbygge infrastrukturen, men at skabe en mere effektiv udnyttelse af den infrastruktur vi har.

Årets miljøpris

NVF udvalgte 34's miljøpris gik til Dansk Overfladebehandling (DOB) og Colas Danmark for udviklingen af et nyt

100 % vegetabilsk 2. generations bindemiddel. Hvert ton af det nye bindemiddel binder 1,3 ton CO₂ – altså mere end det selv vejer. At det er 2. generations betyder, at det er udvundet fra planter, der ikke bruges til fødevarer. Midlet tager altså så at sige ikke brødet ud af munden på folk. Bindemidlet kan desuden benyttes ved temperaturer ca. 40 grader lavere end for traditionelt asfalt, hvilket er en fordel for miljøet og arbejdsmiljøet.

Bindemidlet er gennemsigtigt, og er derfor velegnet til overfladebehandling og farvet asfalt.

Klimaudfordringer

Miljø- og klimarelaterede temaer var en rød tråd i flere workshops og sessioner.

Inden for asfaltområdet blev der især sat fokus på den nye Warm Mix Asphalt, som i Danmark er døbt "klimaasfalt". Klimaasfalt dækker over en række teknologier som gør det muligt at reducere produktions- og udlægnings-temperaturen med 25-45 °C i forhold til traditionel varmblandet asfalt. Dette medfører, at CO₂-udledningen ved asfaltproduktion kan reduceres med op til 20 %.

I en opsigtvækkende undersøgelse af årsagerne til køretøjers rullemodstand konkluderedes, at belægningens stivhed ikke har nogen indflydelse på rullemodstanden for personbiler og max. 4 % af rullemodstanden for lastbiler. Den primære indsats for at reducere vejtransportens energiforbrug bør derfor rettes mod vejenes jævnhed og overfladestruktur.

Flere penge til drift og anlæg af statsveje

Der bliver afsat yderligere 2,7 mia. kroner over de næste 4 år til vedligeholdelsen af de forsømte statsveje. Dermed følger finanslovsaftalen anbefalingerne i en nylig analyse af den manglende vedligeholdelse. Der er nu endelig mulighed for at komme det stigende efterslæb i statens vejvedligeholdelse til livs. Dernæst er der også afsat godt 7,3 mia. kr. til nye vejprojekter.

Vedligeholdelsen øges kraftigt

I finanslovsaftalen for 2010 mellem Regeringen og Dansk Folkeparti er der afsat yderligere 2,7 mia. kroner til genopretningen af statens veje. Det er det niveau som en rapport fra McKinsey for nyligt anbefalede for at sikre den mest optimale udnyttelse af ressourcerne.

Dansk Vejforening har nøje fulgt statens vejvedligeholdelse igennem en årrække og vurderer at ca. 1 mia. kroner af efterslæbet er en ekstraregning for de skader veje og broer har fået ved ikke at blive vedligeholdt i tide. Men nu er der altså mulighed for at indhente det tabte og for at undgå at problemet opstår igen.

Asfaltindustrien mener, at de ekstra penge til statsvejene udgør et godt grundlag for en hensigtsmæssig vedligeholdelse, men bolden skal helt over målstregen. Der bør derfor fremadrettet indgås en aftale som sikrer en stabil bevillingssituation i en 10-årig periode sådan som McKinsey-rapporten også peger på. Og så skal der sættes fokus på, at pengene rent faktisk går til vedligeholdelse af veje og broer.

Udbygning af motorveje

Der er også netop indgået et politisk forlig om nye vejprojekter for godt 7,3 mia. kr. Den nye aftale omfatter bl.a. udbygningen af 4 motorveje og en omfartsvej samt anlæg af nye omfartsveje. De 4 motorveje som udbygges er:

- Køge Bugt Motorvejen på den 8 km lange strækning mellem Greve Syd og Solrød Syd fra 6 til 8 spor
- Den Østjyske Motorvej omkring Vejlefjordbroen på den ca. 13 km lange strækning Skærup-Vejle Nord fra 4 til 6 spor
- Motorvejen på Vestfyn på den ca. 10 km lange strækning mellem Middelfart og Nørre Aaby fra 4 til 6 spor
- Helsingørmotorvejen på den ca. 4 km lange strækning mellem Øverødvej og Hørsholm Syd fra 4 til 6 spor.

12 års bøvnl med statens vejvedligeholdelse

1996: Ved en politisk beslutning flyttes 3.000 kilometer statsvej over til amterne. Amterne får en kompensation som er 70 mil. kr. mindre om året end Vejdirektoratet har anvendt.

1997: Vejdirektoratets bevillinger til vedligeholdelse af belægninger beskæres med 82%. Resultatkontrakt i Vejdirektoratet sætter som mål at 5-doble omfanget af veje med udtjente belægninger.

1999: Efterslæbet i vedligeholdelsen opgøres til 780 mil. kr.

2001: Hårdt presset af kritik iværksætter transportministeren en undersøgelse af det fremtidige vedligeholdelsesbehov. Rapporten peger på et behov for at fordoble bevillingerne til 660 mil. kr. årligt.

2002: Politisk 4-års forlig om vedligeholdelsen. Bevillingerne forhøjes med ca. 95%. Ny resultatkontrakt lader efterslæbet vokse med 200 mil. kroner over 4 år.

2006: Efterslæbet opgøres til at have rundet 1 mia. kr.

2007: Kommunalreformen træder i kraft. Vejdirektoratet får 2.200 km. vej tilbage fra amterne (+140%). Bevillingsforøgelse på under 50%. 4-års aftale og resultatkontrakt er udløbet.

2007: Efterslæbet på det nye statsvejnet opgøres til 1,7 mia. kr. Ny flerårig vedligeholdelsesaftale forbigås i efterårets trafikforhandlinger.

2008: Vejdirektoratets vejvedligeholdelse kører videre på midlertidige bevillinger. Stadig ingen flerårsaftale.


2009: McKinsey opgør behovet for genopretning til 2,8 mia. kroner.

Kilde: Dansk Vejforening.



ASFALT VS. BETONBELÆGNING

– fordele og ulemper



Ofte står kunder og rådgivere overfor valget mellem asfalt eller betonbelægningssten. Derfor er det vigtigt at overveje, hvilken belægning der er bedst til prisen og hvad der er fordelene og ulemperne. Kort sagt er konklusionen, at beton normalt er billigst i starten, men asfalt bedst i længden.

Fordelen ved beton er prisen her og nu

Betonbelægningssten anvendes i mange styrker og udformninger, lige fra "herregårdssten" der anvendes i parcelhusenes indkørsler, over sf-sten der er meget anvendt på parkeringspladser til personbiler og lettere transport over til Coloc-sten, der er vinkelbyggede sten, som låser med hinanden, og som anvendes på tungt belastede områder.

En af fordelene ved betonbelægningsstenene er prisen. Tag f.eks. en parkeringsplads. Prisen for en nyudlagt sf-stensbelægning på 1.000 m² vil ofte være omkring 100 kr./m², mens prisen for et 7 cm asfaltbærelag og et 2 cm asfaltslidlag vil være ca. 140 kr./m². En anden fordel er, at der kan udlægges æstetisk smukke pladser ved anvendelse af belægningssten i forskellige former og farver. Endelig yder en plads af belægningssten stor modstand mod statiske påvirkninger.

Asfalt er billigst i længden og lettere at renovere

En betonstensbelægning nedbrydes og slides ligesom en asfaltbelægning, men ved en asfaltbelægning kan man efter 20 år påføre belægningen et nyt asfaltslidlag, der prismæssigt med en forudgående opretning vil koste 60-70 kr./m² på ca. 1.000 m². Ved betonbelægningsstenene bliver man nødt til at fjerne hele belægningen og udføre en ny. Prisen for dette vil skønmæssigt være 150 kr./m² på ca. 1.000 m². Så på den lange bane er det billigere med en asfaltbelægning, og generne ved udskiftningen af betonstensbelægningen er også større, da det varer ca. en uge at skifte stenene, hvorimod man udfører et nyt asfaltslidlag på én dag.

Ved opgravninger i en betonstensbelægning er det vanskeligt at retablere belægningen, så der opnås en tilfredsstillende jævnhed for færdselen på belægningen. Asfaltbe-

lægninger kan retableres, så der opnås en tilfredsstillende jævnhed.

Asfalt giver bedre komfort

Asfaltbelægninger giver en betydelig bedre komfort for f.eks. trucks, der ofte vipper på en betonstensbelægning, hvilket kan give nogle store bevægelser på de emner

som trucken kører med, måske endda så voldsomt at man taber det. Tillige vil truck-føreren få en bedre arbejdsmiljømæssig komfort, med mindre stød i ryggen.

Fugerne mellem stenene og mønsteret ved maskinudlægning af stenene bidrager til ujævnhederne på stenbelægningerne. På Århus Havn, Mærsk-

terminalen, er belægningsstenene allerede to-tre år efter udførelsen løbende udskiftet med asfaltbelægning.

Sten giver sætning

Der opstår ofte sætninger i belægninger med betonbelægningssten, med ovennævnte gener til følge samt afvandringsproblemer. Da fugerne mellem stenene ikke er helt tætte, kan der ske en blødgøring af afretningsgruset og evt. den underliggende stabile grus. Hermed falder bæreevnen, og der er dermed risiko for yderligere sætninger. Det er svært at oprette en betonstensbelægning, så den bliver som en ny belægning.

Fordelen ved en asfaltbelægning med hensyn til sætninger er, at man typisk udlægger bærelaget det ene år og slidlaget året efter. Hermed når bærelaget at sætte sig som følge af sætninger i underbelægningen, og disse sætninger kan så rettes op inden man udfører asfaltslidlaget. Skulle der opstå en sætning i en asfaltbelægning, er den enkel at rette op ved fræsning og udlægning af ny asfalt.

“Så på den lange bane er det billigere med en asfaltbelægning, og generne ved udskiftningen af betonstensbelægningen er også større”

Før i tiden var asfalt sort. I dag har asfalt mange farver og kvaliteter. Hertil kommer naturlige overfladebehandlinger der f.eks. bruges på kirkegårde, golfbaner og i naturområder, hvor man før brugte grus eller sten. Foto: Dansk Overfladebehandling.





Danskere mere positive overfor asfaltindustrien efter temaavis

Asfaltindustrien bragte mandag den 9. november 2009 et indstik i Jyllands-Posten med titlen: Asfalt Vores Veje. Indstikkets fokusområder var den mangelfulde vedligeholdelse af vejene, trafikssikkerhed, og miljø. En opfølgende undersøgelse viser, at indstikket har haft den ønskede gennemslagskraft.

Forside af Temaavisen som du kan downloade fra vores hjemmeside www.asfaltindustrien.dk.

Seminar om uddannelse i asfaltbranchen

Asfaltbranchens Fællesudvalg, der består af repræsentanter fra 3F og Asfaltindustrien, afholdt den 23. og 24. november 2009 et seminar om uddannelse i asfaltbranchen på Byggetek i Ulfborg (tidligere EUC Midt). Fremtidens uddannelser bygger på kvalitet i undervisningen og samarbejde mellem skoler, kursister og virksomheder.

Af Anders Hilbert

I seminaret deltog 35 medarbejdere og ledere fra asfaltvirksomhederne, repræsentanter fra branchens AMU-skoler, 3F og Asfaltindustrien. Formålet var at drøfte, hvordan branchen bedst muligt reagerer på fremtidens udfordringer, hvor vi skal forholde os til krav om bedre infrastruktur, øget fleksibilitet, f.eks. mere natarbejde, og til nye materialer, f.eks. klimaasfalt og støjsvag asfalt. Den overordnede konklusion var, at vi skal have højnet kvaliteten af undervisningen og vi skal have et bedre samspil mellem parterne – skoler, kursister og virksomheder.

Branchens udfordringer

Formand for Asfaltbranchens Fællesudvalg Jan Lykke Hansen, LMK Vej A/S, fremhævede i sin velkomst nogle af de udfordringer, der formentlig venter branchen. "Der skal investeres meget i infrastruktur de kommende år", fastslog Jan Lykke Hansen. "Alene infrastruktur fonden er på 94 mia. kr. og hertil kommer pengene fra finansloven i

år på 2,7 mia. kr. og kommunernes investeringer. Samtidig skal vi beholde fokus på miljø og arbejdsmiljø. Og endelig skal vi være klædt på til nye måder at arbejde på, f.eks. på tidspunkter af døgnet, hvor trafikken er minimal. Derfor skal vi opretholde og udvikle uddannelsesniveaue, så vi kan møde kravene."

Sekretariatschef for Efteruddannelsesudvalget for Bygge, Anlæg & Industri, Bill de Place, fastslog, at AMU-systemet indeholder alle muligheder for at imødekomme asfaltbranchens ønsker, både i form af f.eks. eksisterende kurser og i form af udviklingsmuligheder. "I AMU-systemet kan vi se, at asfaltfolkene allerede i dag er rigtig gode til at tage efteruddannelse og vi ved også, at asfaltbranchen altid har været langt fremme med udvikling af kurser mv. og f.eks. "opfundet" AMU-kurset Vejen som Arbejdsplads, der faktisk er det mest udbudte AMU-kursus. Og I bruger systemet optimalt ved f.eks. at bruge folk fra branchen som lærere på skolerne om vinteren, når der

Stor effekt

Den overordnede konklusion er, at temaavisen har virket tilfredsstillende og efter hensigten - danskerne er mere positive overfor veje og asfaltindustrien efter at have set temaavisen.

Især kan vi glæde os over, at vores temaavis set i forhold til andre indstik i Jyllands-Posten, har virket bedre end normalt; faktisk siger 29 % af læserne, at de synes bedre eller meget bedre om branchen efter læsningen mod 17 % for alle indstik/temaaviser.

Alt i alt er danskerne blevet mere opmærksomme på og positive overfor industrien, idet 100.000 læsere har fået styrket involvering og motivation i forhold til asfalt og veje. Dermed er formålet med indstikket opfyldt. Nemlig dels at øge det positive kendskab til branchen som nogen, der sætter miljø og uddannelse højt. Og dels at sætte fokus på efterslæbet på vejvedligeholdelsen.

34.000 læsere

Indstikket fra Asfaltindustrien er blevet bemærket af 45% af Jyllands-Postens læsere. Dette svarer til 213.000 personer. 16% af de læsere, som har bemærket indstikket, læste indstikket, hvilket svarer til 34.000 læsere af Jyllands-Posten.

Indstikket har dermed lidt færre læsere end indstik generelt, hvilket i øvrigt også var forventet på forhånd. Det viser undersøgelsen som er foretaget af Gallup og Medie-CenterDanmark og baseret på 215 interviews af Jyllands-Postens læsere.

Dykker man nærmere ned i undersøgelsens resultater og sammenligner med andre indstik om andre emner, kan man se, at indstikket skaber samme grad af motivation og involvering som andre indstik. Et tilfredsstillende resultat for asfaltindustrien.

Ser man på egenskaber ved indstikket scorer asfaltindustrien højt på især " troværdig " og " nyttig ", og lavt på " spændende " og " behagelig ".

ikke er så meget at lave", fastslog Bill de Place i sit indlæg på seminaret.

I sit indlæg sagde Steen Boesen, 3F: "Vi skal ikke konkurrere på lønnen, men på at være bedre. For uddannelse er et værn for medarbejderen – vi har bedre muligheder for at klare os, jo bedre uddannede vi er. Men det betyder ikke, at bare man er uddannet, så er alt klaret. Man skal hele tiden sørge for at efteruddanne sig. For dem, der er dårligst uddannede, er beviseligt også dem, der er dårligst til at klare sig. Ikke mindst i fremtiden, hvor efterspørgslen efter arbejdskraft med begrænsede almene og faglige kompetencer vil falde, mens efterspørgslen efter dem med brede faglige kompetencer og evnen til at omstille sig vil stige".

Seminarets konklusioner

Efter gruppearbejder og debat gav seminaret følgende overordnede konklusioner:

- Generelt fungerer den 2-årige vej-asfaltøruddannelse godt – bl.a. har den et godt miks mellem forholdsvis korte skoleophold og lange praktikophold. En midtvejsprøve kunne være en måde at udvikle den på, ligesom Asfaltbranchens Fællesudvalg kan overveje vægten mellem asfalt- og anlægsarbejde.
- Generelt skal lærebogsmaterialet forbedres og kvaliteten løftes, gerne med mere brug af IT.
- Skolen og virksomheden skal samarbejde endnu mere. Når man har været på kursus, skal man have bedre mulighed for at afprøve sine nye færdigheder, når man kommer tilbage til virksomheden. Og så vil lærerne have

godt af at komme mere ud i virksomhederne, ligesom formænd og ingeniører vil have godt af at komme mere på skolerne.

Herudover gav seminaret en lang række forslag til justeringer og forbedringer af alt lige fra kurser, efter-skoleaktiviteter og undervisningsmetoder. Asfaltbranchens Fællesudvalg vil nu arbejde videre med og gøre disse forslag til virkelighed.



Vej-asfaltøruddannelsen er med til at højne medarbejdernes færdigheder omkring både tekniske og miljømæssige aspekter ved asfaltarbejder.

Valgmøder i Aalborg og Køge

For at få gang i dialogen med politikerne om kommunernes mangelfulde vejvedligeholdelse arrangerede Asfaltindustrien sammen med byggeriet to valgmøder i henholdsvis Aalborg og Køge op til kommunevalget den 17. november 2009.

I Aalborg var der mødt knap 30 veloplagte folk fra anlæg, asfaltindustri (hovedparten) og fagbevægelsen op i Galleri Wolfsens smukke og prisbelønnede lokaler midt i Aalborg. De indbudte politikere var Mariann Nørgaard, rådmand, teknik og miljø, og Venstres borgmesterkandidat, og Arne B. Schade, Soc.dem., medlem af teknik og miljøudvalget.

I Køge var der også mødt knap 30 personer op i Diba Banks lokaler midt i byen. Her udgjordes politikerpanelet af borgmester Marie Stærke, Soc.dem., og oppositionens Flemming Christensen, Kons.

Begge steder var der en god debat om den kommunale infrastruktur og hvordan de pågældende politikere havde tænkt sig at tackle problemerne med pressede budgetter og nedslidte veje.

Pause i valgmødet i Galleri Wolfsen i Aalborg.



Licitation på den sønderjyske OPP-motorvej

Den 17. november 2009 var der licitation på den kommende OPP-motorvej mellem Sønderborg og motorvej E45 ved Kliplev. Licitationen vedrørte ansvaret for anlæg, drift og vedligehold samt finansiering af den ca. 26 km lange motorvej i en driftsperiode på 26 år.

Tre konsortier bød på opgaven (tilbud ekskl. moms):

KMG – Kliplev Motorway Group: 1.535.125.000 kr.
Team Vejcon OPP: 1.696.945.148 kr.
Pihl DIF Gruppen: 1.959.074.398 kr.

Af de tre bydende konsortier var dansk/tyske Kliplev Motorway Group billigst. Vejdirektoratet er nu gået i gang med en nærmere granskning af tilbuddene, idet prisen vægter 60% og de mere bløde værdier 40% i den endelige vurdering. Vejdirektoratet forventer at den endelige udvælgelse af entreprenør sker medio februar 2010.

Vejen ud af dilemmaet – Konference 24. marts 2010

I dag indebærer vejvedligeholdelsen i mange kommuner hovedsagelig, at:

- kommunen bruger de tildelte midler, og ser, hvor meget vedligeholdelse man får for pengene. Kommunen kan så konstatere, at vejene er ringere, når året er omme, end de var ved årets begyndelse.
- eller kommunen kan undersøge vejenes tilstand og planlægge vedligeholdelsesindsatsen, så alle veje får den standard, kommunens borgere forventer. Det koster dog mere, end der er råd til.

Men der findes en tredje vej! En vej ud af dilemmaet. En vej, hvor vejkapitalen ikke nedbrydes, og hvor kommunens ressourcer slår til! Den tredje vej kræver samarbejde. Kom og vær med til at sætte sådan et samarbejde i gang på konferencen og workshoppen "Vejen ud af dilemmaet".

Konferencen arrangeres i et samarbejde mellem Dansk Vejforening, Grøntmij Carl Bro og Asfaltindustrien og afholdes **den 24. marts 2010 på Ledernes ConferenceCenter i Odense**. Se mere på www.vej3.dk, hvor du også kan tilmelde dig.

Nyhed



Nyhed



Asfaltfræsere
Stabiliserings-
fræsere
Koldasfalt værktøj



Asfaltudlæggere
Tandemvalser
Knækstyrede valser
Valsetog



Skov maskiner
Hårdmetal værktøj
Infra - elementer



Mobil kæbeknuser
Mobil slyngknuser
Mobilt sigteanlæg



Totalleverandør af jord og asfaltmaskiner



WIRTGEN DENMARK

Ny råstoflov halverer ral- og sandsugerbranchen

En ny råstoflov belaster fra nytår landets ral- og sandsugerbranche med et vederlag på 6-8 kr. pr. m³ materiale. Beløbet svarer ofte til virksomhedernes dækningsbidrag. Loven er en katastrofe for erhvervet, for det giver unfair konkurrence, når importerede granitskærver og hjemlige grusgravmaterialer ikke pålægges en tilsvarende afgift. Mindst halvdelen af erhvervet bliver tvunget til at dreje nøglen om, forudser branchen.

Af Morten Friis Jørgensen

– Den nye råstoflov pr. 1. januar 2010 er en katastrofe for vores erhverv. Loven indeholder en række nye reguleringer af markedet for sømaterialer, men det altoverskygende problem består i fastsættelse af et vederlag til staten på 6-8 kr. pr. m³, vi pumper op og bringer i land. De otte kroner svarer i mange tilfælde til virksomhedernes dækningsbidrag. Og når der ikke er noget dækningsbidrag tilbage, er der heller ikke nogen forretning tilbage. Så en stor del af især de mindre virksomheder i branchen bliver formentlig tvunget til at dreje nøglen om.

Så dystert lyder meldingen fra formanden for bestyrelsen i Ral- og sandsugersektionen under Dansk Byggeri, Victor Jensen.

Han pointerer, at det nye vederlag på oppumpede materialer fra havbunden ikke får en pendant for materialer, der er gravet ud af landets grusgrave eller importeres i form af granitskærver fra typisk Sverige, Norge og Finland.

Det nye vederlag til staten bliver alene pålagt sømaterialerne, og når prisen på grus fra havbunden alt efter kvalitet ligger på mellem 30 og 120 kr. pr. kubikmeter, vil et vederlag til staten på 8 kr. naturligvis blive en særdeles mærkbar prisforhøjelse at tage stilling til ude hos kunden. Og så kan kunden lige så godt købe de lidt dyrere men også ofte kvalitetsmæssigt bedre tilslagsmaterialer til beton i form af importerede granitskærver eller grusgravsmaterialer.

Med andre ord sender regeringen med den nye råstoflov nu, i en tid med generel samfundsøkonomisk opbremsning og decideret pitstop for bygge- og anlægsbranchen, en rigtig grim Sorteper over til landets ral- og sandsugerforetagender.

Partitaktik

Der eksisterer allerede en generel råstofafgift i Danmark. Afgiften er på 5 kr. pr. kubikmeter og pålægges alle råstoffer, også de importerede.

Tidligere har ral- og sandsugerbranchen ikke betalt noget ud over råstofafgiften for at hente jomfruelige materialer op fra havbunden – og der har været og er også fortsat en helt generel forståelse i branchen for, at der naturligt skal betales et vederlag eller en afgift til samfundet for oppumpning og kommercialisering af materialer, som rettelig tilhører os alle.

EU har for længst fastsat regler for området. Daværende miljøminister Connie Hedegaard fremsatte da også i 2007 et forslag til ny råstoflov, der bl.a. indeholdt et gebyr eller vederlag for oppumpning af materialer fra havbunden. Lovforslaget opererede med en kubikmeterpris for oppumpede sømaterialer på 1,6-2,0 kr. pr. kubikmeter.

– Det var selvfølgelig ikke rart, men et afgiftsniveau vi nok kunne lære at leve med i branchen, siger en centralt placeret kilde, der har fulgt processen med den nye lov igennem flere år meget nøje, men som her ønsker at være anonym.

Han forklarer, at VK-regeringen i 2007 netop havde indgået aftale med Socialdemokraterne i Folketinget om ændring af planloven angående storcentre, uden om den ellers så faste forligspartner i Dansk Folkeparti. Og da Connie Hedegaard ydermere aldrig har været Dansk Folkepartis helt store kop te, ja så hævnedes Dansk Folkeparti sig ganske enkelt ved at spænde ben for Connie Hedegaard og hendes forslag til ny råstoflov ved at stemme imod.

Lovsjusk

Så ligger sagen og vander sig et par år.

Men da Danmark altså fortsat ikke har fået implementeret EU's mineaffaldsdirektiv, og da vi også mangler at implementere nogle konkurrenceforhold i sammenhæng

11/16
Durasplit

Den nye råstoflov indebærer en unfair konkurrencesituation for ral- og sandsugerbranchen i forhold til bl.a. importerede granitskærver.

med råstoffer, ligger der pludselig to åbningskrivelser og en begrundet udtalelse fra EU på regeringens bord og sender stadig kraftigere advarselsrøg til vejrs.

Derfor må Folketinget 'pludselig' sande, at sidste frist for at gennemføre en ny råstoflovgivning, der tilfredsstillende EU-systemets krav og eliminerer en både økonomisk og politisk dyr sag ved EF-Domstolen, er i forårssamlingen 2009.

Denne erkendelse udløser et hidtidigt hastværk med at få vedtaget en ny lov, der i branchen bliver kaldt alt fra "bizart", "grotesk", "pinligt" til "Kafkask".

Fredag den 13. marts 2009 bliver den nye råstoflov således sendt i høring, under følgende betingelser: Den førstkomende mandag derefter vil By- og Landskabsstyrelsen orientere om loven og dens tre tilhørende bekendtgørelser (hhv. om vederlag, om auktionsbestemmelser og en bekendtgørelse om udlæg af fælles områder).

Høringsfristen er fastsat til fredag den 20. marts kl. 12. Altså i praksis under en uge til det hele, hvorpå loven bliver pisket igennem 1., 2. og 3.-behandling i Folketinget.

Daværende miljøordfører Steen Gade fra SF udtaler fra Folketingets talerstol, at lovgivningsprocessen, har været stærkt kritisabel, men hensynet til at opfylde EU's krav gør, at også SF stemmer for. Så sagen ender med at alle partier undtaget Enhedslisten vedtager loven...

Derefter er der dog alligevel siden foregået en del drøftelser og forhandlinger om indholdet i de tre bekendtgørelser, der skal udmønte lovens bogstav. Og her, hvor nærværende artikel faktisk var sendt i trykken, er der uventet åbnet for nye forhandlinger med miljøminister Troels Lund Poulsen (V), så der nu er opstået nyt håb om, at ministeren vil reducere vederlaget i et omfang, der muliggør fortsat indvinding...

Provenuet fortaber sig

Siden loven blev vedtaget i maj 2009, har de tilhørende overgangsparagraffer, som den nye råstoflov skulle indføres efter, været sat ud af kraft.

Det har medført, at når ral- og sandsugervirksomhederne er gået til forhandlinger med By- og Landskabsstyrelsen om f.eks. forlængelse af tilladelser ind i 2010, så har myndigheden måttet trække på skuldrene og erkende, at man ikke har kunnet svare.

– Vi ved reelt ikke nu her 1. december, hvilket juridisk grundlag vi har at indvinde på efter årsskiftet, siger en kilde i branchen og kalder situationen 'uhørt pinligt'.

Flere ral- og sandsugervirksomheder står nu overfor at skulle lægge skibene op og sende folkene hjem. I branchen og hos Sømændenes Forbund/3F anslår man, at der er omkring 500 mand beskæftiget alene til søs med oppumpning og hjemtagning af sømaterialerne. Hertil skal lægges et tilsvarende antal job i land på værfter og følgeindustrier samt oplags- og kajpladserne i havnene.

Regeringen regner med et provenu på 25 mio. kr. i 2011 som følge af lovens nye afgift på sømaterialerne.

Men hvis blot 100 mand i branchen mister deres arbejde, vil hele provenuet være væk som dug for solen i mistede skatteindtægter og udgifter til dagpenge.

Og miljøet får sig også en begmand.

Netop det, at sømaterialerne kan sejles direkte ind og leveres i mange af landets bykerner, gør sømaterialerne til et aktiv, set med miljøbrillerne på og ud fra et CO₂ regnestykke. Sømaterialerne kan leveres uden en masse forurenende lastvognstransporter, tæt på de steder materialerne skal anvendes. Men det spiller tilsyneladende ikke nogen rolle for lovgiverne, der ellers i en nærmest uendelig strøm af middage og skåltaler i ind- og udland, ikke mindst i anledning af det stort anlagte klimatopmøde i København, taler om og skåler for hensyn til CO₂ og miljøet...

– Dette er jo ikke en sexet branche som IT og biotek, så der er nærmest ingen medier, der gider beskæftige sig med sådan en sag. Så der sker intet, mens branchen forbløder. Så skål og velbekomme, lyder kommentaren fra vor velunderrettede kilde.

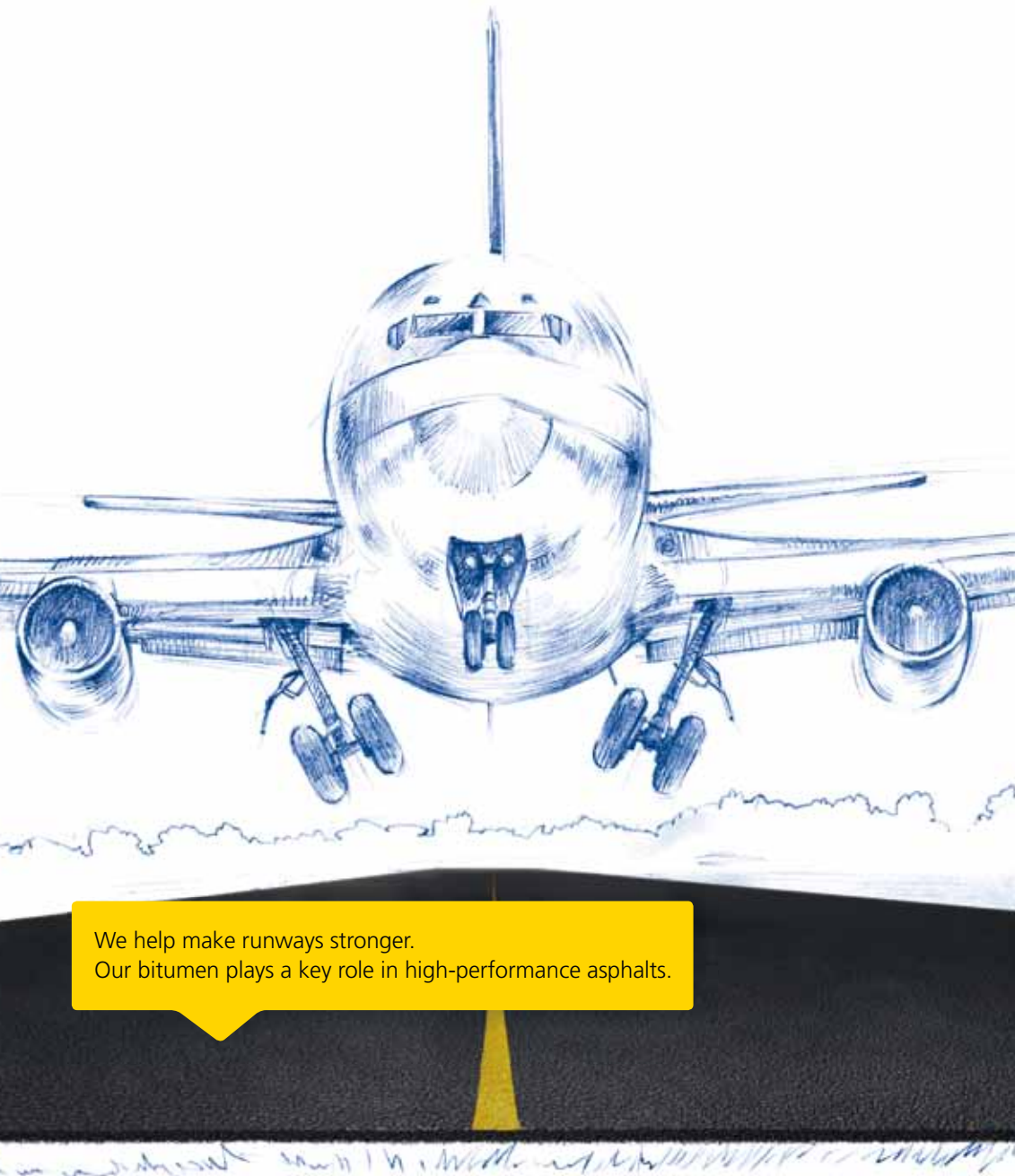
Asfaltindustrien holder julelukket fra 23. december til og med 3. januar.

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

Vi ønsker alle vores læsere en rigtig Glædelig Jul og et godt Nyt År 2010

Næste års generalforsamling i Asfaltindustrien afholdes den 18. marts 2010





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

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

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

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

