

# ASFALT

## VORE VEJE

NR. 2 JULI 2014



I Kolding har vi valgt at afsætte de midler, der skal til for over fire år at indhente efterslæbet på vedligeholdelse af veje, udtaler borgmester i Kolding og formand for KL's Teknik- og Miljøudvalg **Jørn Pedersen** (V).

## BORGERNE DUMPER KOMMUNEVEJENE

- POLITIKERNE SKRIDER TIL HANDLING

Ifølge en undersøgelse fra Kommunernes Landsforening er 56 procent af danskerne utilfredse med den kommunale vejstandard. ASFALT har spurgt KL's Teknik- og Miljøudvalg hvad de vil gøre for at rette op på de forsømte kommuneveje.

Læs side 4



|   |    |
|---|----|
| Kommuner synliggør efterslæb på veje. ....                            | 4  |
| Øget vejslid fra gyllevogne kan afhjælpes .....                       | 7  |
| Dansk Vejhistorisk Selskab .....                                      | 8  |
| Trainee i vejsektoren vinder 2. præmie i NCC Roads A/S' idépris. .... | 10 |
| Lavere anlægsramme vil presse vejområdet i 2015 .....                 | 12 |
| Nem adgang til vejregler for asfalt .....                             | 13 |
| Arbejdsklausuler og kædeansvar .....                                  | 14 |
| Noter .....   | 15 |



Hvad vil kommunerne gøre ved de for-  
søgte kommuneveje?



Dansk Vejhistorisk Selskab  
– Beretning fra året der gik.



Idépris til Viadania-trainee.

#### 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

Toftgårdsvej 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](http://asfaltindustrien.dk)

# Kommunalreform har givet dårlige veje

Sådan lød overskriften i Månedens Synspunkt i Trafik & Veje i april 2014. Forfatteren er en erfaren mand med ekspertise i veje, Karsten Thorn, forhenværende teknisk chef i Sæby Kommune. Hans pointe er, at kommunerne skubber et dyrt vejvedligeholdelsesefterslæb foran sig, fordi de har nedprioriteret vedligeholdelsen, efter de overtog amternes veje.

I januar udkom Produktivitetskommissionens 5. rapport om infrastruktur. Den fastslår, at Danmark i perioden 1995-2010 har investeret 0,6 pct. af BNP om året i transportinfrastruktur svarende til 30 % mindre end sammenlignelige, vesteuropæiske lande. Og intet tyder på det er blevet bedre siden.

For i maj bekræftede Martin Damm, formand for Kommunernes Landsforening, KL, at de kommunale investeringer, bl.a. veje, i Danmark ligger forholdsvist lavt sammenlignet med andre lande.

I juni indgik KL og regeringen så en aftale om den kommunale økonomi for 2015, hvor den kommunale anlægsramme, der omfatter anlæg og drift af veje, falder for 3. år i træk - fra 20 mia. kr. i 2013, til 18,1 mia. kr. i 2014 og til 17,5 mia. kr. i 2015.

Vi er altså på galt spor med hensyn til vejvedligeholdelsen.

Det er politikerne i kommuner og regeringen godt klar over. Derfor har de netop aftalt at: "der skal udarbejdes

en analyse af muligheder for fælles løsninger vedr. kommunal vejvedligeholdelse". Asfaltindustrien mener, at vejområdet er et af de mest gennemanalyserede, og det, der mangler, er penge - ikke analyser, og at politikerne træder i karakter og foretager de nødvendige prioriteringer.

Når det er sagt, medvirker asfaltindustrien gerne med udvikling og nye løsninger. Blot det ikke overskygger den grundlæggende udfordring - at Danmark og danske kommuner investerer for lidt i transportinfrastruktur. Til skade for borgerne. For dårlige veje er dyre og usikre veje; og god infrastruktur skaber vækst og velfærd.

**PS** - læs også hvad politikerne i KLs nytiltrådte Teknik- og Miljøudvalg vil gøre for vejene - se side 4



*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: Ved Birkerød Skole  
Foto: Asfaltindustrien  
Oplag: 2.000



# KOMMUNER SYNLIGGØR EFTERSLÆB PÅ VEJE

**56%**  
af danskerne er  
utilfredse med  
den kommunale  
vejstandard.

Mens kommunevejene forfalder, diskuterer politikere og kommuner, hvad der skal gøres. En undersøgelse fra KL afslørede stor utilfredshed hos borgerne. Kommunerne arbejder nu målrettet på at synliggøre efterslæbet.

Af Mette Bender

## Dumpekarakter til kommuneveje

"Danskerne dumper kommunale veje og bygninger". Sådan lød overskriften på en artikel i Kommunernes Landsforenings nyhedsbrev Momentum sidst i april.

Baggrunden var en analyse udført for Momentum, som viste, at næsten halvdelen af danskerne finder deres kommunes bygninger og anlæg utidssvarende. Særligt kommunevejene dumper i danskernes øjne. Hele 56 procent er utilfredse med deres standard. Eksempelvis er de tilsvarende tal for utilfredshed med kommunebygninger til ældrepleje og daginstitutioner henholdsvis 32 og 24 procent.

"KL fik i 2009 udarbejdet en analyse, som gennemgik behovet for nybyggeri og vedligeholdelse på alle de kommunale områder. Den viste desværre et betydeligt efterslæb og behov for investeringer, og selv om vi faktisk i de seneste år har fået hævet niveauet for anlægsinvesteringer, har det slet ikke været nok til at indhente efterslæbet," sagde KL-formand Martin Damm i april til Momentum.

Asfaltindustriens direktør Anders Hundahl sætter sin lid til, at de nye tal for utilfredshed blandt borgerne vil sætte større kraft bag initiativer til indhentning af efterslæbet.

- Det koster kommuner og borgere to til tre gange så meget at rette op på et efterslæb som at vedligeholde i tide.

Det er sagt mange gange før, men denne pointe er uhyre vigtig, for at vedligeholde i tide giver råd til mere. Fx. flere pædagoger, bedre infrastruktur eller skattelettelser.

## Brug for penge i stedet for analyser

Det er håbet fra Asfaltindustrien, at kommunerne snart får økonomisk støtte til en gang for alle at hæve vejenes standard så meget, så kun den mindre bekostelige, løbende vedligeholdelse står tilbage.

- Vi støtter SAMKOM's projekt "Synliggørelse af kommunal vedligeholdelsestilstand", som nok vil gøre det endnu tydeligere, at der er brug for at handle nu. Der er i økonomiaftalen mellem kommunerne og regeringen for 2015 aftalt en analyse af vedligehold af kommunale veje. Min kommentar hertil er, at vedligeholdelsen af de kommunale veje i forvejen er ret veldokumenteret gennem de to vejforvaltningssystemer 'vejman' og 'ROSY'. Der er brug for flere penge. Ikke flere analyser, mener Anders Hundahl.

Han peger desuden på vigtigheden af initiativer fra KL's Teknik- og Miljøudvalg for synlighed omkring problemet. Pladserne i udvalget var på valg dette forår, og den nye gruppe er på plads. ASFALT spurgte til hvert enkelt medlems holdning til efterslæbet og fik svar fra fem ud af ni. Svarene findes på de følgende sider.



## PROJEKT UNDER SAMKOM: SYNLIGGØRELSE AF KOMMUNAL VEJVEDLIGEHOUDSESTILSTAND

Det strategiske direktørforum mellem Vejdirektoratet, KL og Kommunal Teknisk Chefforening har i regi af SAMKOM iværksat projektet "Synliggørelse af kommunal vejvedlighedsstilstand". Ideen er at synliggøre vejvedlighedsstilstanden i de enkelte kommuner og at udføre gennemsnitsbetragtninger på landsplan. Inspirationen kommer fra København og Odense kommuner, der begge har synliggjort vejvedlighedspotentialer i deres kommuner for deres respektive kommunalbestyrelser. Der vil blive fokuseret på syv elementer.

### 7 VEJELEMENTER

1. Kørebaner - kørebaner på offentlige veje
2. Afvanding - brønde og stikledninger, som afvander hele vejanlægget
3. Cykelstier - anlagte cykelstier med kantsten mod kørebanen, samt cykelstier i eget tracé
4. Fortove - fortove langs offentlige veje
5. Broer/Bygværker - broer og bygværker med spændvidde på minimum 2 meter
6. Gadebelysning - belysningen på både offentlige veje og private fællesveje
7. Signalanlæg - alle byens lyssignaler med tilhørende styringscentral

Planen er at indsamle data ved hjælp af de mest gængse metoder. Findes en sådan ikke, er det planen at anvende en så enkel fremgangsmåde som muligt til vurdering af vejelementets tilstand. Projektet er blevet præsenteret på KL's Vej- og Trafiknetværk den 2. juni 2014. I projektet medvirker en række kommuner til at kvalificere metoden. Når resultaterne af analysen foreligger, vil de blive drøftet i KL's politiske udvalg.



**JØRN PEDERSEN (V)**

Borgmester i Kolding Kommune, formand for KL's Teknik- & Miljøudvalg



**PETER SØRENSEN (S)**

Borgmester i Horsens Kommune, næstformand i KL's Teknik- og Miljøudvalg

## SAMLET OVERBLIK PÅ VEJ

Kommunernes udgifter til vejvedlighedsstilstand ligger stabilt på omkring 3 milliarder kroner, og der er i dag mange forskellige bud på, hvor stort efterslæbet er. Disse bud varierer fra 3,5 til 22 milliarder kroner. Den store divergens medfører en del forvirring.

Derfor har det strategiske direktørforum mellem Vejdirektoratet, KL og Kommunal Teknisk Chefforening i regi af SAMKOM iværksat projektet "Synliggørelse af kommunal vejvedlighedsstilstand".

I økonomiaftalen for 2015 mellem regeringen og KL er det endvidere aftalt at lave en analyse af vedlighedsforholdene på kommunale veje. Analysen skal afdække forventede kvalitative og økonomiske effekter af fælles løsninger.

Analysen skal samtidig føre til konkrete modeller for, hvordan disse effekter vil kunne indhøstes. Analysearbejdet forventes iværksat gennem udbud i efteråret 2014. Når resultaterne af analysen foreligger, vil de blive drøftet i KL's politiske udvalg.

I Kolding, hvor jeg er borgmester, har vi valgt at afsætte de midler, der skal til for over fire år at indhente efterslæbet på vedlighedsforholdene af veje. Vi har sikret os et præcist overblik over vejenes tilstand dels gennem initiativet fra regeringen og dels gennem årlig opfølgning på skadespointssystem. Vejene prioriteres fagligt og sagligt efter skadespointssystemet og ikke efter en politisk vurdering.

Vi har desuden afprøvet funktionsudbud på kommunens store hovedveje. Derved opnår vi, at niveauet løftes på kort bane og betales af på lang bane. Samtidig får vi løbende vedlighedsforholdene i et fast og bundet forløb, så vejene efter 15 år går retur til kommunerne i tip-top stand.

Ulempen kan være, at den kommunale handlefrihed omkring tung transport på vejene indskrænkes. Dog alt i alt et positivt indtryk her i det første år efter kontraktens indgåelse. Vi overvejer derfor om funktionskontrakter kan indføres på flere kategorier af veje.

## BRUG FOR ET OPLYST GRUNDLAG

Billedet af størrelsen på efterslæbet er indtil videre lidt kulørt. Derfor er det godt, at der i den økonomiske aftale med regeringen for 2015 indgår en planlagt afdækning af den reelle udfordring. Min fornemmelse er, at der er store geografiske forskelle afhængigt af omfanget af landområder i de enkelte kommuner.

Der er dog ingen tvivl om, at kommunerne generelt har nogle udfordringer, og det er vigtigt at påtage sig ansvar herfor. Eftersom kommunerne har selvstyre, kan vi fra udvalgets side kun rejse spørgsmålet i forbindelse med økonomiforhandlingerne. Vigtigt er det dog, at alle beslutninger sker på et oplyst grundlag. Vi er nødt til i første omgang at kende efterslæbets omfang.

I denne forbindelse er det relevant at nævne, at kommunerne i forbindelse med kommunesammenlægningen overtog en række statslige og amtslige veje, som går på tværs af kommunerne, og som har et stort efterslæb på vedlighedsforholdene. Kommunerne har brug for indbyrdes aftaler for disse nye, regionale vejes standard, og der er brug for at italesætte udfordringerne på dette område.



**STEEN  
DAHLSTRØM (S)**

Borgmester i Middelfart Kommune, medlem af KL's Teknik og Miljøudvalg



**CARSTEN  
KISSMEYER (V)**

Borgmester i Ikast-Brande Kommune, medlem af KL's Teknik- og Miljøudvalg



**BIRGIT  
HANSEN (S)**

Borgmester i Frederikshavn Kommune, medlem af KL's Teknik- og Miljøudvalg

## ANSVARET LIGGER I KOMMUNERNE

Først og fremmest støtter jeg SAMKOM's plan for synliggørelse af det manglende vejvedligehold. Gennem dette tiltag kan området lettere sammen med de øvrige kommunale serviceområder indgå i en samlet prioriteringsdebat.

Det er dog væsentligt at gøre sig klart, at KL's rolle inden for vejvedligehold i høj grad er et spørgsmål om analyser og sammenligninger. Det politiske ansvarsområde for vejvedligehold er klart lagt i de enkelte kommuner, og der hører det hjemme.

I Middelfart Kommune har vi i de senere år sat flere og flere midler af til vejvedligehold, og har nu det højeste investeringsniveau siden kommunalreformen. Det går derfor hos os i den rigtige retning med hensyn til vejenes stand, og jeg mener, at det er et vigtigt område fortsat at fokusere på, ikke mindst med det mål at tiltrække og fastholde lokale virksomheder.

## KOMMUNER BØR SIKRE KONKURRENCE

At de kommunale veje lider under et efterslæb er en velkendt problemstilling, som vel også er generelt accepteret. I Ikast-Brande Kommune, hvor jeg er borgmester, har vi gennem de senere år øget indsatsen i forhold til vejvedligeholdelse, uden at vi dog føler, at vi er helt på højde med behovet.

Arbejdet i KL's Teknik- og Miljøudvalg omfatter ikke den enkelte kommunes prioritering i budgettet. Et overordnet KL-synspunkt må dog være, at kommunens samlede mængde og form på udbud til stadighed bør sikre den maksimale konkurrence på markedet.

Personligt ser jeg frem til arbejdet i Teknik- og Miljøudvalget.

## VÆGT PÅ INFRASTRUKTUR

Infrastruktur er vigtig for erhverv, bosætning og vækst. Det gælder veje, broer og IT, for bare at nævne nogle faktorer. Det vurderes, at der er et efterslæb på vedligehold af vejene, og jeg mener, at vejenes beskaffenhed skal prioriteres.

Derfor er det godt, at det strategiske direktørforum mellem Vejdirektoratet, KL og Kommunal Teknisk Chefforening i regi af SAMKOM har iværksat projektet "Synliggørelse af kommunal vejvedligeholdelsestilstand".

Det er desuden i økonomiaftalen med regeringen for 2015 aftalt at lave en analyse af vedligehold af kommunale veje. Analysen skal afdække forventede kvalitative og økonomiske effekter af fælles løsninger og konkrete modeller for, hvordan disse effekter vil kunne indhøstes og iværksættes gennem udbud i efteråret 2014.

### MOMENTUMS UNDERSØGELSE

#### Danskerne syn på kommunale anlæg og bygninger

- 49% finder deres kommunes bygninger og anlæg generelt utidssvarende
- 42% finder dem tidssvarende
- 9% har ikke taget stilling

#### Danskernes syn på de enkelte områder

- 56% finder veje utidssvarende
- 43% finder folkeskolebygninger utidssvarende
- 37% finder kloakker utidssvarende
- 32% finder ældreplejebygninger utidssvarende
- 24% finder daginstitutionsbygninger utidssvarende
- 24% finder idrætsanlæg utidssvarende
- 15% finder kulturbygninger utidssvarende

# ØGET VEJSLID FRA GYLLEVOGNE KAN AFHJÆLPES

En ny undersøgelse fastslår, at tunge gyllevogne øger vejsliddet med 34 % og skaber en reel risiko for kollaps på de svageste veje. For at undgå meget kostbare reparationer, anbefaler Asfaltindustrien kommunerne at iværksætte arbejde med sideudvidelser, forstærkninger og vigepladser.

Asfaltindustrien har i maj 2014 udsendt et brev til samtlige 98 kommuner i Danmark om den nye undersøgelse af tunge gyllekøretøjers øgede vejslid, herunder anbefalinger om hvad kommunerne kan gøre for at imødegå problemet i praksis.

De to rapporter fra henholdsvis 2012 og 2014 om tunge gyllekøretøjers slid på svage veje findes på [asfaltindustrien.dk](http://asfaltindustrien.dk)  
> Nyheder.

## Trafikstyrelsens dispensation

De seneste år har konsekvenserne af sliddet på de mindste kommuneveje, hvor gyllekøretøjer ofte kører, været drøftet af forskellige parter bl.a. i medierne. Baggrunden er, at Trafikstyrelsen har givet tilladelse til at køre med 10 tons akseltryk, såfremt der anvendes lavtryksdæk med et oppumpningstryk på 3 bar. Nogle har fremført, at sliddet på vejen er stort, andre at de tungere køretøjer stort set ikke slider mere på vejene pga. bredere dæk.

## Ny undersøgelse

Derfor har Asfaltindustrien fået Grontmij til at udarbejde endnu en analyse af forholdene omkring "Accelereret nedbrydning af svage belægninger under gylle-transport", der supplerer analysen af 19. februar 2012 og som tager hensyn til de ting, der er kommet frem i debatten.

Konklusionen er:

*Sammenfattende vurderes det, at gylletransportvognenes aksler efter den aktuelle dispensation vil forøge vejsliddet med ca. 34 % for de undersøgte belægningstyper, og at der under uheldige omstændigheder vil være en reel risiko for kollaps på de tyndeste belægningstyper.*

Den nye undersøgelse bekræfter altså, at tunge gyllevogne øger vejsliddet.

## Brede dæk er problematiske på svage veje

Mange kommuner har rost vores initiativ

og er glade for opdateringen med den nye undersøgelse. Andre har stillet spørgsmålstegn ved konklusionen, fordi landbrugets erfaringer med brede dæk er, at de mindsker trykket pr. kvadratcentimeter.

Og det er også korrekt - når de kører på marken og på ordentligt vedligeholdte veje og rabatter. Men på misligholdte, små veje med bløde rabatter, gør bredere dæk, selv om trykket er mindre, mere skade end gagn. Sagen er at momentet, "kraft gange arm", er så meget større på bredere dæk, der ofte kommer lidt ud i rabatten, at det mere end opvejer det lave tryk og derfor ødelægger både mere og dybere ned - der hvor bærelaget tilmed er svagest. Det er derfor at 10 tons lavprofildæk skader lige så meget i dybden som 10 tons singledæk.

## Løsningsmuligheder

For at undgå meget kostbare reparationer efter øget slid og i værste fald kollaps af vejen, anbefaler Asfaltindustrien kommunerne at iværksætte arbejde med sideudvidelser, forstærkninger og vigepladser. Det vil dels give landbruget ordentlige arbejdsforhold og gode veje at køre på, dels være en fordel for kommunens økonomi, for det er, alt andet lige, billigere at vedligeholde i tide end at rette op på en kollapsede vej.

Af Anders Hundahl





DVS på byvandring i København i jagten på Helsingørvej.

Af Henning Elkjær Kaas, Colas Danmark A/S

# DANSK VEJHISTORISK SELSKAB

Tidligere på året blev der afholdt generalforsamling i Dansk Vejhistorisk Selskab (DVS), hvor der blev gjort status over det forgangne års aktiviteter på det vejhistoriske område.



## DANSK VEJHISTORISK SELSKAB

Dansk Vejhistorisk Selskab (DVS) blev stiftet i 1982 og har til formål at fremme interessen for den historiske udvikling af Danmarks veje og deres brug ud fra samfundsmæssige og tekniske synspunkter.

Selskabets formål søges realiseret ved indsamling, og registrering af effekter samt kortlægning og bevaring af historisk interessante vejstrækninger og bygværker. Der samarbejdes i den forbindelse med andre relevante institutioner, selskaber og personer samt ved kontakt med tilsvarende institutioner i de andre nordiske lande.

Som medlemmer af Selskabet kan optages enkeltpersoner, virksomheder, organisationer, institutioner, foreninger og andre sammenslutninger. Årskontingentet er 150 kr. for enkeltpersoner, 75 kr. for juniormedlemmer (studerende mv.) og 750 kr. for øvrige medlemskategorier (organisationer, institutioner, virksomheder mv.).

Dansk Byggeri og Asfaltindustrien er i fællesskab repræsenteret i DVS' bestyrelse ved direktør Henning Elkjær Kaas fra Colas Danmark A/S.

Mere info på:

[vejhistorie.dk](http://vejhistorie.dk)



Generalforsamlingen 2014 i DVS.



Æresmedlem Carl Johan Hansen takker for udnævnelsen.

### Årets aktiviteter

Formanden for bestyrelsen i Dansk Vejhistorisk Selskab (DVS), Bo Tarp, Vejdirektoratet, kom i sin beretning ind på, at aktiviteterne i foråret 2013 havde været præget af den triste lukning af Danmarks Vej- og Bromuseum. Større glæde skabte den årlige vejhistoriske ekskursion, som i 2013 gik til Vestsverige. Her gik turen ad Kongevejen fra Helsingborg gennem de gamle danske besiddelser til Svinesund på grænsen mellem Sverige og Norge.

Glæde skabte det også da DVS i juni 2013 under ledelse af dr. phil. Karl Erik Frandsen drog på byvandring i det gamle København i jagten på Helsingørvej.

Efterårets aktiviteter rummede besøg af professor Roland Paxton fra Edinburgh, som fortalte om Scotland's Historical Engineering Landmarks. Derudover blev der i efteråret afholdt et møde mellem DVS og Teknisk Museums Venner for en snak om fremtiden og samarbejds muligheder. Danmarks Tekniske Museum har overtaget en række effekter fra det nedlagte Danmarks Vej- og Bromuseum.

Selskabet har derudover udgivet tre publikationer i årets løb.

### Regnskab og budget

Selskabets regnskab for 2013 fremviste et mindre underskud på kr. 7.000 efter en aktivitet på kr. 200.000 og en balance på kr. ca. 250.000. Budgetforslag for 2014 blev vedtaget med omtrent samme aktivitetsniveau som i 2013.

### Hædersbevisninger

På det personlige plan bød generalforsamlingen også på fest og hæder, idet mag.art. Kirsten-Elizabeth Høgsbro efter mange års medlemskab af bestyrelsen valgte at nedlægge sit hverv. Hun fik mange rosende ord og fine vine med på vejen fra Bo Tarp.

En særlig hæder blev af generalforsamlingen tildelt bestyrelsens næstformand, akademiingeniør Carl Johan Hansen som tak for mange års indsats for Dansk Vejhistorisk Selskab. Carl Johan blev udnævnt til æresmedlem af DVS.

### "Milestensgruppen"

Og så fulgte et spændende foredrag af civilingeniør Viggo Launbjerg om "Milestensgruppens" arbejde gennem en række år og hvad deraf har set dagens lys. Han fortalte om planlægning af byers trafiksystemer startende med Pompei, som blev ødelagt af vulkanudbruddet i år 79. Derefter om de mange milestene, der står langs vore veje. Og så kan det tilføjes, at al den nymodens snak om Roadpricing åbenbarede sig som "gammel vin på nye flasker." Det har jo all været prøvet tidligere, sågar i Danmark i form af bompeng. Det var på de nye landeveje, der blev anlagt i 100-års perioden 1764-1864.

Der kan læres meget af historien, også af vejhistorien.



## TRAINEE I VEJSEKTOREN VINDER 2. PRÆMIE I NCC ROADS A/S' IDÉPRIS

På sit første virksomhedsophold i Viadantias traineeprogram har den nyuddannede bygningsingeniør Matthias Fuglsang-Damgaard allerede gjort sig positivt bemærket ved at vinde 2. præmien i NCC Roads A/S' idépris.

Af Semihha Eydigogun, VEJ-EU, Viadantia

### Traineeprogram

Matthias Fuglsang-Damgaard er trainee i Viadantias traineeprogram. Han kommer gennem 3 virksomheder på 2 år. Den 1. juni 2013 startede han sine første 8 måneder i NCC Roads A/S i København, Herlev, og hans tid i virksomheden stoppede 31. januar 2014. Nu sidder han i rådgiverfirmaet MOE A/S, Buddinge, mens han til sidst i sit forløb skal tilbringe 8 måneder i Vejdirektoratet, Fløng.

### NCC Roads' idépris

Allerede på sit første stop hos NCC Roads A/S har Matthias fået succes. Han har vundet 2. præmien i firmaets idépris grundet idéen og udarbejdelsen af en digital dagsrapport, der kan tilvejebringe de nødvendige dokumentationsmaterialer til realisering af store projekter, i et let overskueligt format. Dette giver ham en præmie på

5.000 kr. samt den uvurderlige præmie at repræsentere de unge ingeniører, som i højere grad bør anerkendes og fremhæves i branchen.

NCC Roads' idépris gives til kreative nye tiltag og i bedømmelsen lægges der vægt på en lang række faktorer, herunder bl.a. det nyskabende og kvalitetsforbedrende ved idéen. 1. præmien på 10.000 kr. gik i øvrigt til Søren Bundgaard.

### Viadantias målgruppe

Matthias blev i 2013 færdiguddannet som diplom bygningsingeniør på Det Tekniske Universitet i Lyngby. Hermed repræsenterer han traineeprogrammets målgruppe, som er nyuddannede ingeniører inden for infrastrukturområdet.





Matthias Fuglsang-Damgaard fik overrakt NCC Roads A/S' Idépris 2013 af Sonja Rasch, HR Partner, NCC Roads, på den årlige job- og karrieremesse på Danmarks Tekniske Universitet i Lyngby den 14. maj 2014.

## VIADANIA

Viadania arbejder sammen med virksomheder, vejledere og uddannelsessteder om sikring af behovet for unge ingeniører i trafik- og anlægssektoren, da det skønnes, at der om 5-10 år kommer til at mangle 1.000 ingeniører indenfor disse områder.

For at øge interessen for vejsektoren, har der de sidste par år kørt en traineeordning, som er administreret af VEJ-EU (Vejsektorens Efteruddannelse) i samarbejde med branchens større firmaer.

Hver trainee ansættes for 2 år i VEJ-EU, og i den periode skal vedkommende være beskæftiget i 3 forskellige jobs á 8 måneders varighed. Jobbet er fordelt på tre forskellige virksomheder med forskellige tilgange til vejsektoren.

Målgruppen er nyuddannede civil- og diplomingeniører, som har uddannelse inden for sektorens fagområder.

Basislønnen er 26.000 kr. om måneden.

For tiden er der 3 trainees i gang ude i et asfaltfirma.

### HVEM STÅR BAG?

Følgende organisationer og offentlige myndigheder har repræsentanter i Viadania's bestyrelse:

- Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI)
- Danske anlægsejere
- Vejdirektoratet (VD)
- Kommunalteknisk chefforening (KTC)
- Ingeniøruddannelsernes lærere i vej- og trafikfagene (ILVT)
- Asfaltindustrien – ved Jette Madsen, Munck Asfalt a/s.

## AVS Danmark har løsningerne til asfaltindustrien



**SIKKERHEDSFILTER  
- HOLD VAND, SNAVS OG OLIE  
VÆK FRA TRYKLUFTE!**



**PNEUMATISKE VENTILER  
- DER KAN KLARE BELASTNINGEN  
I DET HÅRDE MILJØ**

**AVS**

AVS Danmark ApS  
Skelvej 18  
DK-2640 Hedehusene  
Tel. +45 46564343  
Fax +45 46590143  
mail@avs danmark.dk  
www.avs danmark.dk

AVS er medlem af DALTEK -  
Dansk Luftrensings Teknologi

Rudersdal Kommune er for tiden ved at ombygge Vasevej. Der er dog risiko for, at den samlede kommunale anlægsaktivitet inden for veje reduceres i 2015 i forhold til de foregående år.

# LAVERE ANLÆGSRAMME VIL PRESSE VEJOMRÅDET I 2015

Aftalen om kommunernes økonomi i 2015 indebærer, at anlægsrammen reduceres med cirka ½ mia. kroner i forhold til 2014. Rammen er i forvejen faldet med næsten 2 mia. kroner fra 2013 til 2014. I aftalen for 2015 kaldes det en tilpasning efter en periode med et højt niveau, men sandsynligvis kommer det til at betyde en lavere aktivitet på kommunernes anlæg af veje i 2015.

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

## Slut med kick-starter og vækstpakker til anlægsområdet

Anlægsaktiviteten er blevet brugt som et konjunkturinstrument af skiftende regeringer igennem en årrække. Indenfor de seneste år skete det bl.a. i forbindelse med aftalen om kommunernes økonomi for 2010 og for 2012. Begge år blev kommunernes anlægsramme forhøjet, og der blev stillet låneordninger til rådighed i håb om at øge aktiviteten i en periode, hvor farten var ved at gå helt af dansk økonomi.

Situationen nu er en anden og derfor er der ikke længere politisk vilje til at opretholde samme niveau på anlægsområdet som i 2010 til 2013, og et boost til anlægsrammen er f.eks. ikke en del af den vækstpakke som regeringen fremlagde i maj måned.

## Reduceret anlægsramme slår direkte igennem på vejområdet

Anlægsrammen omfatter al byggeaktivitet i kommunerne, og har i perioden 2010 til 2013 ligget på cirka 20 mia. kroner om året, når man også regner de forskellige låneordninger med. Anlæg på vejområdet udgør 15-25% af de samlede, kommunale anlægsudgifter. Det er derfor nærmest uundgåeligt, at ændringer i den samlede anlægsramme også vil slå igennem på vejområdet.

Som det fremgår af figuren, var niveauet for anlæg på vejområdet cirka 2 mia. kroner højere per år i 2011-2013 end i de foregående år.

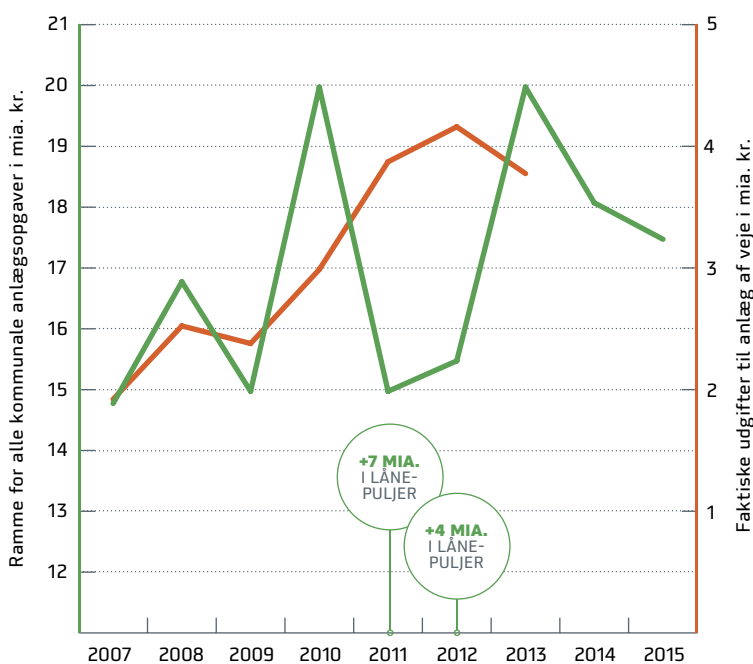
## Store bykommuner kan ændre det samlede billede

Den kommunale anlægsaktivitet på vejområdet vil være under pres i 2015. Ikke mindst fordi det er andet budgetår i træk, hvor rammen er nedjusteret. Det kan anslås,

at anlægsaktiviteten på vejområdet i 2015 som udgangspunkt bliver cirka på samme niveau som 2014, men cirka 0,5 mia. kroner lavere end i 2013.

Området er dog meget påvirket af de store bykommuner som i disse år investerer væsentligt i omdannelser og fornyelser af deres byområder, herunder af veje og andre færdselsarealer. Enkelte investeringsbeslutninger i disse kommuner kan derfor opveje det forventede fald i anlægsaktiviteten.

## KOMMUNERNES ANLÆGSRAMME OG VEJANLÆG



Note: Figuren viser de forskellige års aftale om rammerne for kommunernes anlægsudgifter samt de realiserede anlægsudgifter på vejområdet ifølge kommunernes regnskaber. Låneordningerne på cirka 11 mia. svarer til, at der effektivt har været en anlægsramme på cirka 20 mia. kroner årligt fra 2010 til 2013.





# ARBEJDSKLAUSULER OG KÆDEANSVAR

- Hvad er det? Hvad handler debatten om lovligheden om? Hvad skal entreprenøren være opmærksom på, når der indgås aftaler med arbejdsklausuler og bestemmelser om kædeansvar?

## Hvad er arbejdsklausuler og kædeansvar?

Arbejdsklausuler er, når der i offentlige kontrakter stilles krav om, at dansk overenskomstmæssige løn- og arbejdsvilkår overholdes af leverandører.

Kædeansvar er, når kontrakten også bestemmer, at hovedentreprenøren har ansvaret for, at også underentreprenører og disses eventuelle underentreprenører overholder kontraktens arbejdsklausul.

## Hvad går striden på?

Mange bygge- og anlægskontrakter har som bekendt en beløbsmæssig størrelse, som kræver, at de skal udbydes i overensstemmelse med udbudsreglerne. Her gælder et krav om, at arbejdsklausulerne er udformet i overensstemmelse med de EU-retlige regler. Det omfatter bl.a. udstationeringsdirektivet, der giver adgang til at stille krav om løn- og arbejdsvilkår, hvis de er fastsat ved lov, eller svarer til kollektive overenskomster, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter i Danmark og gælder for hele landet. Det lægges dog almindeligvis til grund, at den danske overenskomstmodel medfører, at de danske overenskomster ikke lever op til kravene i den definition. Derfor er arbejdsklausuler med krav om overenskomstmæssige løn- og arbejdsvilkår ikke i overensstemmelse med udstationeringsdirektivet ved en tekstnær fortolkning.

Det kan argumenteres for, at staten godt kan stille krav om overenskomstmæssige løn- og arbejdsvilkår. Det skyldes, at Danmark har ratificeret ILO-konventionen og dermed har en international pligt til at overholde den, hvilket EU-retten respekterer. ILO-konventionen forpligter staten til at bruge arbejdsklausuler, og dermed har staten både ret og pligt til at gøre det. Den samme konklusion kan man dog ikke drage, når det kommer til kommunerne. Her skal EU-retten overholdes, og derfor må man bero sig reglerne og den retspraksis, der er på området.

EU-domstolens praksis på området vedrører sager fra andre medlemslande. Det betyder, at forholdene ikke sva-



**Andreas Christensen,**  
Partner, Horten



**Marie Løvbjerg**  
Advokatfuldmægtig, Horten.

rer helt til de danske og kan være svære at sammenligne. Den juridiske diskussion drejer sig derfor om, hvorvidt EU-domstolen vil kunne nå frem til, at danske kommuner ikke er berettigede til at stille andre krav til løn- og arbejdsvilkår, end dem der følger af udstationeringsdirektivet, og dermed fx ikke kan stille krav om overholdelse af overenskomstmæssige løn- og arbejdsvilkår.

Økonomi- og Indenrigsministeriet og det kommunale tilsyn har i forbindelse med konkrete sager fundet, at kommunale arbejdsklausuler ikke er i strid med EU-retten.

## Hvad skal entreprenøren være opmærksom på ved aftalen?

En arbejdsklausul stiller krav til entreprenøren om, at overenskomstmæssige løn- og arbejdsvilkår overholdes. Det fordrer helt basalt, at entreprenøren har sat sig ind i reglerne og handler derefter i sine ansættelsesaftaler og arbejdsprocesser. En arbejdsklausul vil ofte også indeholde krav til medarbejdernes identifikation, ophold på arbejdspladsen, orientering om underleverandører til ordregiver samt krav til skiltning af, hvilke virksomheder der er

på arbejdspladsen. Der stilles ofte krav om, at overholdelsen kan dokumenteres, og derfor skal entreprenøren sikre sig de relevante dokumenter til brug for det. Kravet gælder fra opgavens begyndelse, og entreprenøren skal derfor være forberedt på at kunne dokumentere overholdelsen fra første arbejdsdag.

Pålægges entreprenøren kædeansvar, er entreprenøren også ansvarlig for andre, nemlig for at underentreprenøren også holder sit på det rene. Derfor er det vigtigt, at entreprenøren begrænser sin risiko gennem vilkår i aftaler med underentreprenører. Det kan bl.a. ske ved at videreføre arbejdsklausulen i underentreprenøraftalen, at sikre garanti for betaling ved eventuelle krav som følge af underentreprenørens manglende overholdelse af arbejdsklausulen, samt at begrænse underentreprenørens mulighed for at anvende underleverandører.





## DOBBELT OP PÅ FARTBØDER VED VEJARBEJDER

I april 2014 vedtog Folketinget en lov, der fordobler bøden til bilister, som overskrider hastighedsgrænserne ved vejarbejder. Samtidig kan fartsyndere ved vejarbejder nu få en betinget frakendelse af kørekortet allerede ved hastighedsoverskridelser på 40 procent mod før 60 procent.

Asfaltindustrien hilser loven velkommen og er tilfreds med, at det vedvarende pres fra branchen og dedikerede politikere om at få loven vedtaget har båret frugt. Forhåbentlig kan udsigten til fordoblede fartbøder få sænket antallet af fartsyndere, der passerer forbi et vejarbejde, og dermed gøre det mere sikkert for vejarbejderne at udføre deres daglige job.

### NYT OM NAVNE

## DANSKER TIL TOPS INTERNATIONALT



John Kruse Larsen, adm. direktør i Pankas, er netop blevet valgt til vicepræsident i den europæiske asfaltforening EAPA.

Den Europæiske Asfaltindustri brancheforening, European Asphalt Pavement Association, EAPA, valgte den 12. juni 2014 John Kruse Larsen, adm. direktør i Pankas, til vicepræsident. Til præsident valgtes Ayberk Özcan fra Tyrkiet.

EAPA, der har 35 medlemmer og hovedkvarter i Bruxelles, er industriens talerør overfor politikere i EU og netværk for faglig/teknisk vidensdeling.

"Jeg er stolt over, at Danmark og dansk asfaltindustri har markeret sig så positivt internationalt, at en dansker nu bliver valgt ind i topledelsen", siger John Kruse Larsen.

"Jeg lægger vægt på arbejdet

internationalt og i Bruxelles, for flere og flere love og regler kommer derfra. Desuden vil jeg have fokus på vedligeholdelse af veje, der overalt i Europa er ved at forfalde. Det er dels en dårlig forretning, for misligholdte veje er dyre veje, dels til skade for europæernes velfærd, for infrastruktur er afgørende for at skabe vækst og få genoprettet økonomien", fastslår John Kruse Larsen, der er 61 år, adm. direktør i asfaltvirksomheden Pankas, der er aktiv i Tyskland, Polen, Ukraine, Tjekkiet, Ungarn, Slovakiet og Rumænien. John Kruse Larsen sidder i bestyrelsen for Asfaltindustrien i Danmark og i virksomheden Eurostar.

### NY KONSULENT I ASFALTINDU- STRIEN

Trine Leth Kølby starter den 15. august 2014 som konsulent for miljø, arbejdsmiljø og uddannelse i Asfaltindustrien. Trine afløser Karin Hammer, der valgte at fratræde efter 6 år i jobbet. Trine, der er 36 år, er civilingeniør fra miljøretningen på DTU og kommer fra en stilling som ingeniør i Miljøstyrelsen, hvor hun har arbejdet med bl.a. fortolkning og administration af miljølovgivning, udført kontrolaktioner i samarbejde med SKAT og Rigspolitiet, etableret og driftet et innovationspartnerskab for øget genanvendelse af industriaffald og desuden deltaget i faglige arbejdsgrupper i EU og OECD.

Lemminkäinen



Shhh!  
Skrud ned  
for vejstøjen...

...med **Whisper**  
by Lemminkäinen

Støjreduktioner over 7 dB !

Lemminkäinen har udviklet en række støjreducerende slidlag, som dækker anvendelse fra trafikerede villaveje til tungt trafikerede motorveje.



De nye belægningstyper er blevet støjmålt efter CPX-metoden og giver støjreduktioner fra 3 til over 7 dB !

Se de tilhørende SRS-støjdeklarerationer på [www.lemminkainen.dk](http://www.lemminkainen.dk).



## Om Lemminkäinen

Lemminkäinen A/S varetager alle opgaver inden for produktion, udlægning af asfalt, vedligeholdelse af veje samt specialopgaver med bl.a. broer og industrigulve.

Med 7 asfaltfabrikker og 5 kontorer fordelt over hele Danmark, beskæftiger vi samlet ca. 300 medarbejdere.

Lemminkäinen A/S er en del af den finske Lemminkäinen Group, Helsinki, med ca. 7.000 ansatte.

### Hovedkontor

Nørreskov Bakke 1 · 8600 Silkeborg  
Tel. 8722 1500 · Fax 8722 1501 · [info@lemminkainen.dk](mailto:info@lemminkainen.dk)

### Regionskontorer

**Nord:** Tel. 8727 5030

**Midt:** Tel. 7567 8355

**Syd:** Tel. 7466 2444

**Øst:** Tel. 5664 6800

**Specialafd.:** Tel. 7640 1220

**Fræseafd.:** Tel. 7567 8355

**Vejmarkering:** Tel. 7567 8355

[www.lemminkainen.dk](http://www.lemminkainen.dk)

ASFALTINDUSTRIEN  
Lautrupvang 2, 2750 Ballerup