

ASFALT

VORE VEJE

NR. 1 APRIL 2013

Asfaltgenbrugstur til **HAMBORG**

I Hamborg har vejmyndighederne stor fokus på maksimal udnyttelse af asfaltgenbrug. For at fremme genbrugstanken i Danmark inviterede Asfaltindustrien i april derfor fagfolk fra hele den danske vejsektor til Hamborg for at høre om de tyske erfaringer.





04 Nye reviderede vejregler for funktionsudbud er lige på trapperne.



Leder03

Realistiske priser og arbejdsro.....04

Del risikoen og spar penge.....07

Statsvejene trækker læsset.....09

Hamborg fokuserer på maksimalt asfaltgenbrug 10

Vejinvesteringer er tilbage på den politiske dagsorden.... 12

Generalforsamling i Asfaltindustrien 14

Noter 15

Indstik: Vejforum 2012 - Rapportering

10 Hamborg er langt fremme med asfaltgenbrug.



14 Hans Oluf Krog, adm. dir. Colas Danmark A/S, er valgt til ny formand for Asfaltindustrien.

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 Overfladebehandling 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

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
 Slipshavnsvej 12
 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 Denmark A/S
 Birkedam 14, 1. tv.
 6000 Kolding
 Telefon. 7552 9544
 Telefax. 7550 2959
 www.bitume.total.com

Wirtgen Denmark 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:
www.asfaltindustrien.dk

Tre udbud slog fejl...

...lød overskriften i Dagbladet Licitationen forleden. Det drejer sig om udbud i Odense, Aarhus og Lyngby-Taarbæk. De aflyste udbud har kostet entreprenører og kommuner millioner af kroner. I en tid, hvor kommunerne mangler penge og entreprenørerne er pressede, skal vi gøre, hvad vi kan for, at det ikke gentager sig. Derfor sætter dette nummer af ASFALT fokus på, hvad vi kan gøre bedre. For der er to forhold, der giver udfordringer i de tre udbud – nemlig hvilket indeks man skal bruge, og hvor man bedst bruger funktionskontrakter.

Hvad angår indeks - så minimerer kommunen risikoen i et udbud ved at bruge det mest præcise indeks: Byggeindeks ved byggearbejder og asfaltindeks ved vejarbejder. Og når risikoen bliver mindre, bliver arbejdet billigere, og kommunen får mere vej for pengene: "På grund af risiciene var der for få penge tilbage at få veje for", som Jeanette Sandeberg Sørensen, medlem af byrådet i Odense Kommune, udtrykte det i forbindelse med aflysningen af udbuddet i Odense.

Hvad angår funktionsudbud - så skal vi holde os til vejreglerne. De regler er udarbejdet af de dygtigste eksperter fra statens Vejdirektorat, fra kommunernes tekniske afdelinger, fra rådgiverne og fra entreprenørerne. På baggrund af en grundig proces, kommer der i vejregelregi

anbefalinger for, hvordan man bedst gør tingene. Og vejreglerne er klare: Langvarige funktionskontrakter egner sig til ukomplicerede veje på landet. Kortere varige partneringaftaler egner sig til komplicerede veje i byerne.

Tre udbud der slog fejl – det må ikke gentage sig. Men det må heller ikke forhindre nytænkning. Derfor opfordrer vi til øget samarbejde og dialog og øget fokus på innovation i vejregel-regi.

Med ønske om en god asfaltsæson og en fortsat god dialog!



Anders Hundahl
Adm. dir Asphaltindustrien

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
Karin Hammer

*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
Forside: Asfaltgenbrugstur til Hamborg
Foto: Asfaltindustrien
Oplag: 2.000



Som udgangspunkt bør kommunerne bruge funktionskontrakter uden for byskiltene og partnering inden for byskiltene.

Af Mette Bender TXT

REALISTISKE PRISER OG ARBEJDSRO

med vejregler for funktionskontrakter

Efter måneder med uro omkring funktionskontrakter ser ASFALT nøjere på denne nu 12 år gamle udbudsform. At følge de reviderede vejregler skaber sikkerhed og dermed arbejdsro, mener en række implicerede aktører.

Ny generation af vejregler for funktionskontrakter

Nye vejregler for funktionskontrakter er stort set på plads. Anden generation af paradigmet for kommunale funktionskontrakter vil slå fast, at funktionskontrakter hører til på landet og ikke i byer.

”Hvis alle parter følger vejreglerne, kan vi sammen arbejde for et godt kommunalt vejnet,” siger Ole-Jan Nielsen, der er medlem af Vejregelgruppen for funktionskontrakter, formand for Teknisk Udvalg i Asfaltindustrien og udviklingschef i NCC Roads.

De reviderede vejregler kommer efter en periode, hvor flere kommuner har forsøgt sig med aftaler, der ikke fulgte vejreglerne. Udbud i tre kommuner er løbet ud i sandet, fordi ingen eller kun en enkelt entreprenør bød på opgaven.

To kommuner udbød funktionskontrakter i byområder, hvor vejreglerne fraråder denne kontraktform. Udbuddene afveg desuden fra vejreglerne ved at foreskrive regulering af betalingerne efter KLS indeks for entreprenør- og håndværkerydelser i stedet for Danmarks Statistiks indeks for asfaltarbejde.

To konkrete ændringer

Susanne Baltzer er ingeniør i Vejdirektoratet og formand for Vejregelgruppen for funktionskontrakter.

”Det er et reelt problem for kommunerne, at asfaltpriserne de sidste år er steget mere end budgetterne. Det skal vi lytte til. Men at vælge at fremskrive asfaltpriser med et prisindeks, der ikke afspejler, hvilken vare man køber, er ingen god løsning. I stedet skal vi sikre, at kommunerne fra start er opmærksomme på forskellen mellem udviklingen i asfaltindekset og indekset for kommunale budgetter. Vi skal lægge budgetter, som tillader, at funktionskontrakten år for år koster relativt mere,” siger hun.

Susanne Baltzer oplyser, at det nye vejregelparadigme

Hvad er vejregler for noget?

- Vejregler er betegnelsen for en omfattende samling af publikationer, der har som formål at støtte hele den danske vejsektor i arbejdet med at planlægge, projektere, udbyde og drive veje.
- Vejreglerne dækker også over Udbudsforskrifterne, der består af en række paradigmer og vejledninger til brug i forbindelse med udbud inden for vejområdet.
- Vejreglerne medvirker til at sikre, at det danske vejnet er fremkommeligt, tilgængeligt og trafiksikkert, og at vejarbejde udføres med fokus på miljø, klima og bæredygtighed.
- Fagfolk og eksperter fra hele vejsektoren står bag udarbejdelsen af vejreglerne, hvilket er et med til at sikre bred opbakning hos alle hovedinteressenter.
- Vejreglerne bliver til i en række vejregelgrupper, der varetager hver deres område. Et af disse områder er funktionskontrakter.
- Inden en vejregel offentliggøres, præsenteres den for Vejreglerådet, som er vejregelorganisationens øverste faglige organ.

Kilde: Vejdirektoratet.dk

for funktionskontrakter indeholder to konkrete ændringer i forhold til det gamle. Det udvider for det første muligheden for at inddrage markering eller afstriking i kontrakten.

”Det er nu muligt ikke kun at indlemme nymarkering i kontrakten. Også genmarkering, det vil sige vedligeholdelse af striber, kan dækkes. Dette sker i så fald som tillægsarbejde,” forklarer hun.

For det andet anbefaler de nye regler præciserede funktionskrav, når det gælder bæreevne.

”Hvis kommunen stiller krav til bæreevnen, skal den nuværende bæreevne måles og dokumenteres i udbudsmaterialet. Sådan bliver det muligt for entreprenøren at vurdere behovet og risikoen og dermed at prissætte så korrekt som muligt.”

Vejregler til partneringskontrakter

Bortset fra disse ændringer er de nye vejregler for funktionskontrakter frem for alt en stadfæstelse af de gamle, som lå færdige i 2011.

”Vi anbefaler fra Vejregelgruppen, at man følger vejreglerne. De afspejler ‘best practice’ og bygger på erfaringer høstet gennem de sidste 12 år,” siger Susanne Baltzer.

Hun oplyser desuden, at mange nye funktionskontrakter i disse måneder går i udbud.

”Det må siges at være en populær kontraktform. Vi har i løbet af foråret delta- get i funktionsudbud i tre kommuner. Når vi i Vejdirektoratet indgår i funktionskontrakter er det som rådgivende part, der foretager et indledende hovedeftersyn, rådgiver omkring udbudsmaterialet og derpå løbende måler vejenes tilstand.”

Samtidig med ledelsen af arbejdet omkring anden generation af vejregler for kommunale funktionskontrakter har Susanne Baltzer ledet udarbejdelsen af første generation af vejregler for partneringskontrakter, som også er på trapperne.

”Vi ser flere kommuner, som laver parallelle udbud af funktionskontrakter til landområder og partneringskontrakter til byområder. Partnering er ved at være en velkendt kontraktform, som fungerer rigtig godt for vejnet i byområder.”

Funktionskontrakter på veje med tung trafik

Allerede det første sæt af vejregler slog fast, at funktionskontrakter ikke bør anvendes i byer, med mindre der er tale om rene parcellusvarterer uden egentlige bymæssige funktioner. Ole-Jan Nielsen fra arbejdsgruppen bag vejreglerne forklarer hvorfor.

”Funktionskontrakter løber typisk over 15 år, og i en sådan periode sker meget uforudset i et byområde. Her er opgravninger i forbindelse med kloak og fibernet, og her er omlægninger af busruter og fornyelser af kantsten. Alt sammen vejarbejde, som ændrer vilkårene og gør vedligeholdelsen af belægningen så uoverskuelig, at entreprenørens risiko vanskeligt lader sig kortlægge.”

Han understreger, at når funktionskontrakter omfatter

tungt trafikerede veje på landet, skal supplerende oplysninger om bæreevne og befæstelsens opbygning og sammensætning ifølge de nye vejregler være til stede i udbudsmaterialet.

”Sådan sikrer vi, at entreprenørerne har tilstrækkelig viden om den opgave, de påtager sig,” siger Ole-Jan Nielsen, der kort opridser den historiske baggrund.

”Den første kommunale funktionskontrakt blev udbudt af Rønnede Kommune tilbage i 2001. Siden kom struktur-reformen, og en række tidligere amtsveje endte på kommunale hænder. Kommunerne har så ønsket at vedligeholde disse ofte mere trafikerede veje på et højt niveau gennem funktionskontrakter, og det er fint. Men entreprenøren skal for de tungt trafikerede vejes vedkommende have de om-talte supplerende oplysninger for at kunne give en realistisk pris.”

Præcist udbud giver lavere priser

Bjarne Bylov Jensen er konsulent i den rådgivende virksomhed Grontmij, der ligesom Vejdirektoratet rådgiver kommuner om udbudsmateriale og funktionskontrakter.

”Vi har ikke rådgivet i nogle af de konkrete udbud, som endte uden aftaler. Jeg kender derfor ikke fakta,” siger konsulent Bjarne Bylov, der ligesom Ole Jan Nielsen og Susanne Baltzer først og fremmest opfordrer til, at alle parter bruger vejreglerne.

”Den store fordel ved disse retningslinjer er, at de er gennemarbejdede og godkendt af repræsentanter for alle aktører. Det betyder, at de er udtryk for afstemte kompromiser, der skaber

balance mellem modsatrettede interesser.”

Som rådgivende virksomhed har Grontmij ofte som opgave at samle data og regne sig frem til forskellige mulige løsninger på et konkret behov for vedligeholdelse eller nyetablering af veje i en kommune.

”Derefter vælger vi sammen med den pågældende kommune en konkret løsning, som vi fremlægger for relevante politikere i kommunen. Det er vigtigt at have det politiske niveau med tidligt i processen.”

Grontmij indgår altså også i den forberedelsesproces, der ligger i en længere periode op til det konkrete udbud. Målet er at afklare kommunens behov og muligheder i forhold til de konkrete rammer og budgetter.

Her er det efter Bjarne Bylov Jensens mening afgørende, at beslutningsgrundlaget er i orden. Materialet skal være så gennemarbejdet som muligt, således at entreprenøren kan byde så præcist som muligt.

”Jo flere konkrete og aktuelle oplysninger materialet leverer, jo mindre bliver entreprenøren nødt til at dække sin risiko ved at hæve prisen.”

Fordel for kommune med mange bud

Grontmij anbefaler som tommelfingerregel sine kunder at bruge funktionskontrakter uden for byskiltene og partnering inden for byskiltene.

”Vi vælger dog sommetider en kombinationsløsning

 **Vi anbefaler fra
Vejregelgruppen,
at man følger vejreglerne.**

sammen med en kommune. Som da Svendborg Kommune udbød veje i selve Svendborg til partnering, men lod veje i kommunens småbyer indgå i funktionskontrakter."

Også ved at udelade elementer i udbuddet kan en kommune gøre det lettere for entreprenører at byde realistisk, uddyber Bjarne Bylov Jensen.

"Større sikkerhed i prissætningen er en fordel for kommunen. Den debat, vi nu har været igennem, har efter min mening været god og vigtig. Min holdning er, at kommunen sikrer god konkurrence mellem entreprenørerne ved at gøre udbuddet så tilpas attraktivt, at mange vælger at byde."

For entreprenørernes force er, at de løbende kan udvikle knowhow og langtidsplanlægge, hvilket minimerer omkostninger til glæde for begge parter, mener Bjarne Bylov Jensen.

"Men det sker kun, hvis entreprenørerne får rammer, som gør det muligt for dem at udfolde deres potentiale. Det er i sidste ende borgerne, som nyder godt af en god aftale."

Vejregler samler erfaringer

Steen Larsen er ingeniør i Slagelse Kommune og med i gruppen bag vejregler for både funktionskontrakter og partneringskontrakter.

"I Slagelse Kommune har vi gamle funktionskontrakter i byerne. Vi vidste ikke bedre, dengang vi udbød dem. Næste gang skal byområderne i Slagelse, Skælskør og Korsør ind i partneringskontrakter, hvis det på nogen måde er muligt."

Lige nu fungerer funktionskontrakterne i Slagelse Kommune kun, fordi kommunen strækker sig.

"Jeg kan ikke slå entreprenøren i hovedet, hver gang en ledningsejer igen har gravet vejene op. Jeg kører i virkeligheden en form for partnering i de tre byer. Ellers kan det ikke lade sig gøre."

Steen Larsens anbefaling er, at alle kommuner bruger vejreglerne.

"Branchen har gjort sig mange erfaringer siden de første funktionskontrakter. Noget fungerer, andet fungerer slet ikke. Vejreglerne samler disse erfaringer. Hvis man som kommune ikke afviger fra anbefalingerne i dette regelsæt, kommer man rimeligt sikkert i mål."

Når det gælder prisindeks er Steen Larsen heller ikke i tvivl.

"Hvis kommunen regulerer efter et indeks, som ikke har med asfalt at gøre, skal entreprenøren gætte sig til, hvordan dette indeks vil udvikle sig i forhold til asfaltpriserne. Det giver en usikkerhed, som kommunen ender med at betale for."

Det ser altså ud til, at vejreglerne angiver den eneste sikre vej frem. Ole-Jan Nielsen fra NCC Roads peger på, at vi her i landet kan noget særligt.

"Det danske arbejde med vejregler er et helt unikt og velfungerende samarbejde mellem samtlige involverede parter. Vejreglerne dækker en lang række områder, herunder funktionskontrakter. Jeg synes, at vi til fælles bedste skal bakke op om brugen af dem." ■

Asfaltfræsere med umættelig appetit på arbejde - tid til at sætte nye standarder



- Specielt ergonomisk betjeningspanel
- Hurtig af- og påmontering af transportbånd og fræservingler
- Brugerkomfort i særklasse

For mere information kontakt:
Henning Stampe, mobil 40 643 010
eller hs@loewener.dk

Få det perfekte udsyn både siddende og stående

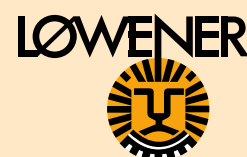
V. Løwener A/S

Postboks 1330 • Smedeland 2 • DK-2600 Glostrup • Tlf. +45 43 200 300 • Fax +45 43 430 359

E-mail: vl@loewener.dk • www.loewener.dk

Servicecenter Stilling

Niels Bohrs Vej 31 C • 8660 Skanderborg • Tlf. +45 86 982 288



DEL RISIKOEN OG SPAR PENGE

Vælg et indeks, der tager højde for bitumenpriserne. Når risikoen ligger hos både kommune og entreprenør, kan entreprenøren give en bedre pris, og begge parter vinder i sidste ende. Asfaltindustriens direktør Anders Hundahl sammenligner fordele og ulemper ved KLs prisindeks og asfaltindekset.

Af Anders Hundahl

Den senere tid har vi haft en diskussion om, hvilket indeks der er mest hensigtsmæssigt i forbindelse med vejarbejder. Diskussionen har foldet sig ud i medier, på konferencer og ved møder. Vi har i asfaltindustrien den holdning, at præcise indeks er en fordel for kunden.

Når det gælder veje, har diskussionen drejet sig om, hvorvidt man skal følge det, som mange i daglig tale kalder Kommunernes Landsforenings indeks for entreprenør og håndværkerydelser (byggende på KLs pris- og lønskøn til brug for kommunal budgetlægning) eller på Danmarks Statistiks indeks for asfaltarbejder. Asfaltindekset fra Danmarks Statistik tager højde for prisen på bitumen, som udgør en forholds-mæssig stor del af omkostningerne ved asfaltarbejder.

Indekset fra KL, som er en prognose til brug for budgetlægning, forholder sig derimod ikke til bitumenprisen og afspejler derfor ikke de reelle omkostninger og den øgede risiko for en leverandør, der er bun-

det af en kontrakt. Dette indeks ser derfor også ud til at udvikle sig i en takt, der er en smule lavere end asfaltprisindekset.

Forstiller man sig, at KL-indekset udvikler sig med to procent om året, mens asfaltprisindekset udvikler sig med tre procent om året, så ser det ud som om, at en kommune ved at bruge KL-indekset sparer en enkelt procent. Samtidig overføres risikoen for fremtidige udsving i oliepris og dermed bitumenpris til entreprenøren. Men i længden fører KLs indeks faktisk til større udgifter for kommunen.

Dyrt at lægge risiko hos entreprenør

Årsagen er, at KLs indeks ikke afspejler de reelle omkostninger. Skal en entreprenør byde på en 15-årig funktionskontrakt efter dette indeks, skal entreprenøren derfor gætte sig til, hvordan prisudviklingen på bitumen fra Venezuela vil se ud de næste 15 år.

Dette indebærer en ganske betydelig risiko, som entreprenøren, hvis han overhovedet tør byde, bliver nødt til at omsætte i en meget højere pris.

Det bliver derfor dyrt for kommunen at lægge al risiko hos entreprenøren.

Bruger kommunen det asfaltprisindeks, som svinger med olieprisen, er situationen er den anden. Kommunen risikerer at skulle bruge flere penge end forventet, hvis olieprisen stiger, og færre, hvis den falder. Her bærer kommunen altså en del af risikoen. Der er dog meget stor forskel på en kommunes og en entreprenørs handlemfrihed i forhold til risiko.

Hvis kontrakten, som entreprenøren har skrevet under på, bliver reguleret efter KLs indeks, og bitumenprisen stiger, kan han ikke kompensere ved at lave lidt mindre vej. Kommunen vil med fuld ret holde ham fast på hans kontraktlige forpligtelser.

Forskellen mellem liv og død

Men hvor meget betyder egentlig den ene procent i forskel mellem de to indekser? For en entreprenør betyder den ganske meget. Priserne er i forvejen pressede og mange entreprenører har i dag indtjeningsmargener på mellem to og fire procent.

Mister en entreprenør én procent

i indtjening på en opgave, der har et dækningsbidrag på tre procent, vil den ene procent reelt svare til 33 procent på bundlinjen. Dermed kan valget af det ene eller det andet indeks betyde forskellen mellem liv og død for en virksomhed. For en kommune er en procent i udsving den ene eller anden vej et irritationsmoment, men ikke et spørgsmål om liv og død.

Kommunen har større frihed og kan vælge, hvilken måde de udbyder på. Typisk vil en kommune have nogle mere simple veje i 15-årige funktionskontrakter, nogle veje i bykernen i partnering og atter andre i årlige udbud.

Kommunen kan regulere sine udgifter gennem valg af entrepriseform, ligesom kommunen kan regulere mængden af arbejde, der udbydes og udføres på et givent tidspunkt. Dermed kan kommunen i modsætning til entreprenøren delvist kompensere for risikoen.

Samlet lavere risiko

Når en aftale bygger på asfaltprisindekset i stedet for KLS indeks, bliver en del af risikoen overført fra entreprenør til kommune. Men stigningen i risiko hos kommune er langt mindre end faldet i risiko for entreprenør. Derfor kan entreprenøren give en bedre pris, der delvist udligner den større risiko, som kommunen påtager sig.

Den samlede risiko hos entreprenør og kommune er betydeligt mindre, og denne gevinst kan så at sige deles mellem kommune og entreprenør. Dermed bliver kommunens risiko formindsket, og kommunen har derfor fordel i ikke at anvende KLS prisindeks.

Kommunen kan sikre sig ved hvert år at lægge en mindre sum til side, som kan bruges til at imødegå prisudsving, når de opstår, således at de enkelte års igangsatte vejprojekter ikke bliver påvirkede. Eller kommunen kan regulere mængden af det samlede arbejde gennem valg af udbudsform.

Forskellen mellem priser udregnet efter de to indeks er større, jo mere bitumenprisen bevæger sig. Når prisen på bitumen som de sidste år er decideret ustabil, må entreprenøren gardere sig ved brug af KLS indeks. Garderer entreprenøren sig til den sikre side, vil det sandsynligvis blive dyrere for kommunen, end hvis kommunen selv afdækker denne risiko.

Man kan sige det på denne måde: Det er dyrt for en kommune at få en entreprenør til at være forsikringsselskab for sin budgetregulering. Det er heller ikke hensigtsmæssigt. Entreprenørernes opgave er at udføre asfaltbelægningsarbejde. Det har vi forstand på.

Brug vejreglerne

Man kan spørge sig selv, hvorfor hele denne diskussion er kommet op, når

vi nu har gennemarbejdede paradigmer for funktionskontrakter i Vejregleregulering? Jeg tror, der er en såre menneskelig og simpel forklaring. Mange kommuner har de senere år gjort en virkelig god handel ved at købe ind og indgå funktionskontrakter på et tidspunkt, hvor prisen er historisk lav.

Stor er glæden i kommune og hos borgere de første år, når vejene bliver lavet. Når den lave pris og glæden over de gode veje er glemt, og bitumenprisen i mellemtiden er steget, så kommer en mindre efterregning til kommunen, som kommunen måske ikke har været opmærksom på.

Enten fordi rådgiveren ikke tydeligt nok har gjort opmærksom på, at forudsætningen for det gode tilbud og den historisk lave pris er en senere regulering i forhold til asfaltprisindekset. Eller fordi vi mennesker er tilbøjelige til at huske de positive og glemme de mere negative ting.

Konklusionen her fra Asfaltindustrien er denne: Brug nu vejreglerne. De er gennemarbejdede af eksperter fra både rådgivere, kommuner og entreprenører og giver den største og mest afbalancerede sikkerhed for alle parter. Dermed sikrer de kommunerne det bedste arbejde til den bedste pris. Det betaler sig at indekser og fordele risiko på den objektive set mest hensigtsmæssige måde. ■



Totalleverandør af asfaltmaskiner



WIRTGEN DENMARK



Rapportering

5.-6. december 2012 på Hotel Nyborg Strand

Rekord mange deltagere, studerende og virksomhedsudstillere og masser af debat, inspiration og muligheder for at dyrke netværket. Sådan er opsummeringen af Vejforum 2012. I denne rapportering kan du læse om hvordan deltagerne evaluerede Vejforum 2012, nogle glimt fra åbningen og afslutningen. Læs også sidste nyt om VIADANIA, der nu har ansat en projektleder, der for alvor skal skubbe gang i samarbejdet.



Fremtidsvisioner og trængsel i fokus

Fællesseancerne på Vejforum havde fremtidsvisioner og trængsel på programmet.

Åbningsseancen på Vejforum 2012 bød på de visioner for, hvordan vejnettet og transporten vil udvikle sig i fremtiden. I fremtidsforsker Jesper Bo Jensens perspektiv byder fremtiden på mere belastning på vejnettet og mere asfalt.

"Vi vil få brug for en ny forbindelse fra Jylland til Sjælland over Samsø og der skal langt flere motorvejskilometer og flere baner til i Københavns-området, på Fyn og i det østjyske, hvor der vil ske en stor udvikling i befolkningstætheden i fremtiden," lød det fra Jesper Bo Jensen, der ikke havde meget forventning til at andre trafikformer end vejtrafikken kan få større betydning.

Et fremtidsscenario er også, at byerne ændrer sig og opdelingen i funktioner vil være mindre udtalt. Arbejde, fritid og andre funktioner vil blande sig på arealerne i den moderne by og der vil komme krydsfelter, hvor de forskellige funktioner mødes, lød vurderingen fra fremtidsforskeren.

Mere cykling og kollektiv trafik

Også på afslutningen af Vejforum var de store perspektiver i spil med oplæg fra Trængselskommissionens formand, Leo Larsen. Han vurderede dog alternativer til biltrafikken noget mere positivt.

"Der er i dag et stor pres i Københavnsområdet, hvor indbyggertallet stiger med 1000 personer om måneden. Det betyder i sig selv et øget pres på trafikken og en stor del af den stigning i trafikken skal opsuges af kollektiv trafik og cykling," lød det fra Leo Larsen, der også vurderede, at ITS måske kan give en kapacitetsforbedring på 15-20 %

Formanden pegede på, at organiseringen af arbejdet, der skal minimere trængsel kunne være bedre. "Vi har et meget stort tab i dag som følge af manglende samarbejde og dårlig planlægning mellem de offentlige trafikselskaber. Presset er nu så stort, at nødvendighedens lov vil betyde, at der må ske noget. Trængsels-

kommissionen vil også komme med ideer til, hvilken organisation, der skal til for at føre de mange ideer til løsninger ud i livet," sagde Leo Larsen.

Kommissionen har været stærkt kritiseret og vurderet at være uarbejdsdygtig p.g.a. den brede sammensætning. Men sådan oplever Leo Larsen ikke arbejdet.

"Kommissionen er meget sammensat, men det er meget positivt, at ingen deltagere i arbejdet – fra cyklistforbund til FDM har reddet deres kæpheste på en måde så det har været ødelæggende for arbejdet og det synes jeg er rigtig positivt," sagde Leo Larsen uden at foregribe, hvorvidt det vil blive nemt at komme med en samlet anbefaling.

Vejforum samler branchen

Vejforum 2012 var det 12. i rækken af det store branchearrangement, der igen slog alle rekorder med mere end 1050 deltagere.

Vejforum må nu for alvor siges at være et arrangement, der samler branchen. I sammenhæng med kommunalreformen var det en udfordring at få en bred kommunal repræsentation. Denne udfordring er ikke længere aktuell og der er balance mellem deltagere fra kommuner, Vejdirektoratet, rådgivende ingeniører og entreprenører på et niveau, hvor man kan konkludere, at de relevante aktører er velrepræsenterede og at arrangementets status som en bred branchebegivenhed er veletableret.

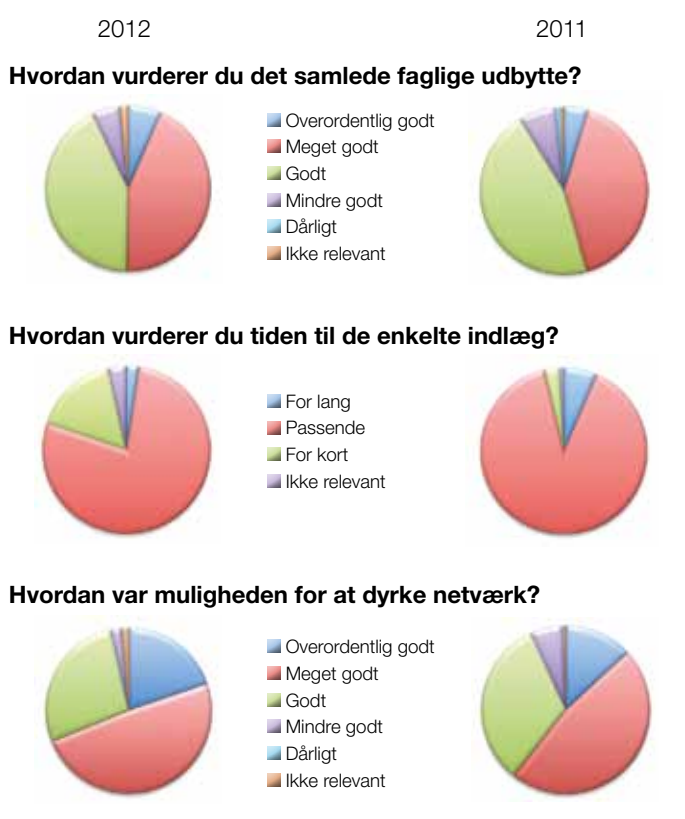
Stor tilfredshed

Vejforum 2012 udsender et evalueringsskema som anvendes til at vurdere og justere det efterfølgende års arrangement i forhold til både det faglige og det praktiske. I alt har 474 deltagere i Vejforum 2012 afleveret evalueringsskemaer (mod 546 i 2011), hvilket giver et godt grundlag.

Det var i spørgeskemaet **tre overordnede kategorier**. På spørgsmålet **"hvordan vurderer du det samlede faglige udbytte"** ligger + 90 % af svarene i kategorierne "godt", "meget godt" og "overordentligt godt". Dette er yderst tilfredsstillende og der er kun beskedne ændringer i forhold til 2011.

På spørgsmålet **"hvordan vurderer du tiden til de enkelte indlæg"** er der sket en markant ændring, idet omkring 20 % vurderer, at tiden til de enkelte indlæg er for kort. Nogle indlæg er forkortet fra 20 min. til 10 min og dette havde 24 % af dem, der svarede på spørgeskemaet bemærket.

På spørgsmålet om **"hvordan var muligheden for at dyrke netværk"** ligger + 95 % i kategorierne fra "god" til "overordentlig god". I forhold til 2011 er kategorien "overordentlig god" øget og kategorien "mindre god" er næsten forsvundet. Dette må siges at være en fin kvittering for de formål som er Vejforums vigtigste; muligheden for at dyrke netværk.



Fælles seancer – åbning og afslutning

Vejforums struktur består af mange typer af seancer – workshops, sessioner, plakatsessioner osv., hvor deltagerne er spredt. I de sidste par år er de fælles seancer blevet opprioriteret; åbningsseancen og fra 2011 en afslutnings-seance, som der blev taget vel imod og som også i 2012 vurderedes at have været vellykket. Målsætningen for de fælles seancer har tidligere bl.a. været formuleret som "at skabe en lidt bredere fælles referenceramme blandt deltagerne". Ligeledes har det været målet at servere en national dagsorden for konferencedeltagerne.

Åbningen 2012

Ved åbningen er en meget stor del af Vejforums deltagere samlet. Vejforums formand indledte og hovedtaleren var fremtidsforskeren Jesper Bo Jensen, der gav et bud på forskellige scenarier for udviklingen på vej- og trafikområdet. Samlet set scorede åbnin-

gen i bedømmelserne rigtigt flot med +95 % i kategorier fra god til udmærket.

Indledningen er også en god anledning for organisationen til at præsentere emner, temaer og budskaber m.m. som er af interesse for sektoren i bred forstand og disse muligheder er forsat i fokus Vejforums organisation.

Afsluttende plenum-debat med Leo Larsen

Den afsluttende plenum-debat med oplæg af formanden for trængselskommissionen Leo Larsen og opponenter styret af DR1-journalist Søren Carlsen scorede også pænt i evalueringerne, men dog væsentligt dårligere end åbningsseancen, idet ca. 15 % vurderede, at plenumdebatten var "mindre god". Måske var der for lidt debat, ligesom nogle opfattede temaet udelukkende som relevant for hovedstadsområdet.

Udvikling af indhold og aktualitet

På Vejforum 2012 blev også afprøvet en række nye initiativer; bl.a. med afsæt i ideer og anbefalinger fra tidligere års evaluering af Vejforum og på forslag fra Vejforums faggruppe. Her er vurderet tre.

Plakatsession (bemærket af 22 %)

Som et nyt element blev afprøvet en plakatsession, hvor oplægsholdere præsenterer deres projekt ved en væg med plancher/plakater. Der var mange deltagere i salen og 35 % deltog i sessionen. Og + 70% tog godt imod det nye tiltag med vurderingen fra god til overordentlig god, mens omkring 25 % vurderede tiltaget til at være mindre godt eller dårligt. Der var kritik af at plakaterne hang i for kort tid.

Plakatsessionen vurderes at være en god variation i programmet, men den skal finde sin placering og måske afvikles over længere tid samtidigt med andre sessioner; af hensyn til kapaciteten.



Mobil hjemmeside (bemærket af 18 %)

Vejforum nye mobile hjemmeside blev bemærket af 18% af deltagerne og der blev stort set taget godt imod den. 18 % er dog et lavt tal, da det formentligt er mere end 50 % af deltagerne, der har en smartphone. Den mobile hjemmeside bør fastholdes og udvikles. Den giver mulighed for dynamiske opdateringer, og kan med bedre markedsføring få en større udbredelse.

Korte indlæg (bemærket af 24 %)

Betydningen kortere indlæg er tidligere nævnt og gav altså et signifikant negativt udslag på vurderingen, idet omkring 20 % vurderer, at indlæggene er blevet for korte. Det centrale – som

Vejforums faggruppen tidligere har peget på – er, at der skal være variation mellem korte og lange indlæg og mellem dialog og oplæg. Men de er måske blevet for korte og uden rigtig tid til diskussion. Faggruppen tager det med i tilrettelæggelsen af Vejforum 2013.

Stor virksomhedsudstilling

I 2012 var der et rekord-antal deltagere på 46 i virksomhedsudstillingen. Udstillerne vurderede stort set udstillingen meget positivt og eneste rigtigt signifikante resultat er, at de fysiske rammer for udstillingen af 10-15 % blev vurderet som "mindre gode".

Dette spejler sig dog ikke, når man laver en rundspørge blandt udstillerne, der stort set har været tilfredse. Det er klart, at den fysiske spredning kan betyde store udsving i den opmærksomhed som man som virksomhed får. Dette vil være uundgåeligt med en struktur som på Nyborg Strand og med det rekordstore antal udstillere.

80 % af de deltagere, der har svaret på spørgeskemaet, deltog i udstillingen og vurderer den stort set positivt. Kommentarer fremhæver, at udstillingen er et godt sted til networking og at udstillingen på dag 2 måske er mindre besøgt.

Tilmeldingen og selve afviklingen scorede fra virksomhederne fra god til overordentligt god i + 90 % af udsagnene.

Succes giver udviklingsmuligheder

Vejforums succes giver muligheder for fortsat udvikling. Mange har givet kommentarer i forbindelse med evalueringen og det er guld værd for arrangementet.

Succes hele vejen rundt! Det er konklusionen efter Vejforum 2012, hvor der var deltagerrekord og en evaluering, der var rigtig positiv. Sekretariatschef i VEJ-EU, der afvikler Vejforum, Jens E. Pedersen er selvfølgelig tilfreds. "Jeg synes det er særdeles gunstig situation for vejsektoren, at vi har et arrangement med så stor succes. Vi har bred repræsentation fra hele sektoren, og det giver os et godt afsæt for at prøve noget nyt," lyder det fra Jens E. Pedersen.

"Vi har mange gode input og ideer vi kan arbejde videre med for at forbedre og udvikle tilbuddene på Vejforum," siger Jens E. Pedersen og peger på, at der bl.a. skal gøres en indsats for få endnu flere indlæg fra kommunerne som nok har været underrepræsenteret i forhold til indlæg fra Vejdirektoratet og de private. "Vi er også opmærksomme på, at virksomhedsudstillingen har stor betydning for mulighederne for at netværke og har også overvejelser om at udvikle på denne del af arrangementet. Virksomhedsudstillingen er et godt omdrejningspunkt for dialog og snak om faglige spørgsmål i tiden mellem sessioner og workshops," siger Jens E. Pedersen.

"Vi er i gang med at kigge på de rigtigt mange kommentarer som er kommet i forbindelse med evalueringerne. Vi takker alle dem, der har taget sig tid til at udfylde skemaerne og give kommentarer. Vi tager det hele med i planlægningen af Vejforum 2013," siger Jens E. Pedersen.



Flere studerende på Vejforum

Antallet af studerende på Vejforum 2012 var 67 og dermed det højeste antal nogensinde; det er et resultat af en vedholdende indsats fra branchen.

Siden 2010 har Vejforum og organisationerne bag haft særligt fokus på at udvikle relationen mellem vejsektoren, uddannelsesstederne og de studerende. I 2011 kørte kampagne "Vi er på vej med noget stort", for-annonceringen af projektet Viadania og antallet af studerende med 69 stort set fordoblet siden 2010. Dette må siges at være et resultat af en meget målrettet og bevidst indsats fra sekretariatets og sektorens side. Projektet Viadania er et nyt sektor-samarbejde, der skal understøtte rekruttering af studerende og nyuddannede til vej- og trafikområdet.

De studerende, der deltog i Vejforum 2012 fik, som en del af arbejdet med Viadania, til opgave at tage dialog med virksomhedsudstederne om, hvordan de stiller sig til studenterjobs, praktikpladser og trainees. Svarene peger på, at sektoren generelt er meget interesseret i at tilbyde både studenterjobs og praktikpladser. Når det handler om egentlige traineeordninger, så vurderer de mindre virksomheder, at de er for små til at rumme en trainee.

Statsvejene trækker læsset

I 2012 producerede Asfaltindustriens medlemmer i alt 3,35 mio. tons asfalt. Det er lidt mindre end året før, men aktiviteten for asfaltarbejderne på motorvejene var forsat høj i 2012.

Af Uno Helk

Asfaltproduktionen falder lidt igen

Efter at have steget en del siden bundrekorden i 2009 på 2,5 mio. tons er asfaltproduktionen i 2012 nu igen faldet lidt i forhold til året før. Asfaltindustriens opgørelse over medlemmernes asfaltproduktion viser, at den i 2012 blev på 3,35 mio. tons. Set i forhold til året før, hvor produktionen lå på 3,71 mio. tons asfalt, er der tale om et fald på 360.000 tons svarende til godt 10%.

Udviklingen de sidste 10 år

Udviklingen i asfaltproduktionen blandt Asfaltindustriens medlemmer i perioden 2002 til 2012 er vist i figur 1 og 2. Asfaltproduktionen er opdelt efter kundegrupper i et grupperet søjlediagram i figur 1 og efter asfalttyper i et stablet søjlediagram i figur 2.

Kundegrupperne omfatter Staten (Vejdirektoratet), amterne (til og med 2006), kommunerne og øvrige (primært stats- og lufthavne samt private virksomheder, grundejerforeninger, landbrugssektoren og andre).

Asfalttyperne er opdelt i grusasfaltbeton (bærelag), asfaltbeton (slidlag), pulverasfalt (slidlag) og andre asfalt-

typer. Sidstnævnte fylder generelt forsvindende lidt i det samlede billede.

Hvad er status på statsvejene?

Vejdirektoratets store aktivitet inden for anlægsarbejder i 2012 slår igenem i statistikken i form af en stor mængde producerede bærelagsmaterialer (grusasfaltbeton). Mængden er dog ikke helt på niveau med 2011, som dog også var et rigtigt godt "bærelags-år".

Anlægsområdet har også en del bevillinger til rådighed i 2013. Forhåbentlig smitter dette af på asfaltområdet.

Efter nogle år med omfattende slidlagsfornyelser på statvejene med henblik på at indhente det konstaterede vedligeholdelsesefterslæb kan det i værste fald frygtes, at bevillingerne til slidlagsfornyelser i 2013 desværre igen falder til et niveau, hvor status quo ikke kan bevares.

Kommunevejene igen igen

Den meget lange vinter med meget sne og hård frost og den sene lange perioder med hurtige skift mellem tø og frost har slidt utroligt hårdt på kommunevejene. De lappede

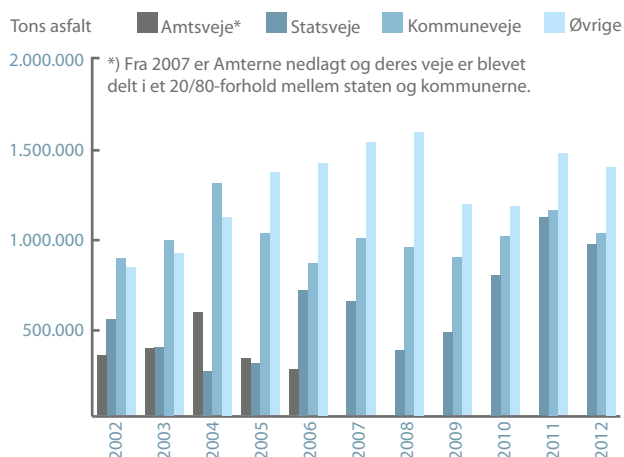
slaghuller fra de forrige år er brudt op igen og nye huller er kommet til. Der-til kommer, at flere og flere kommuneveje er nået til et stade, hvor de er så nedbrudt, at kun grundlæggende fornyelser af vejbelægningerne kan sikre en acceptabel kørselskomfort og sikkerhed for bilisterne.

På trods af dette er kommunernes forbrug af asfalt faldet med ca. 130.000 tons fra 2011 til 2012, således at det nu igen er nede på 2010-niveau på omkring 1 mio. tons.

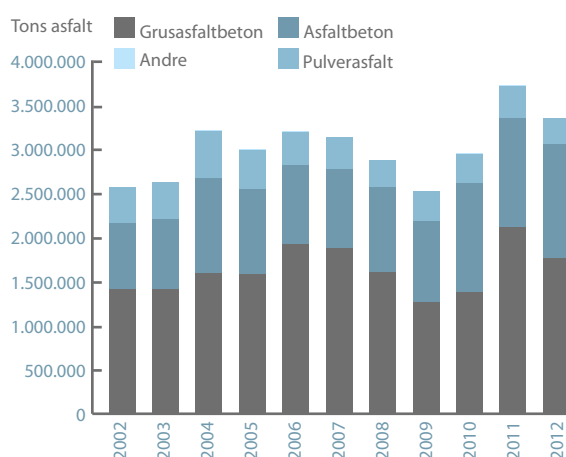
Det eneste rigtige i den nuværende situation er, at kommunalpolitikkerne stiller det nødvendige beløb til rådighed for de lokale vejafdelinger til at kunne gennemføre en fair og holdbar strategi for at få vejene op på en defineret acceptabel standard. "Brandsluknings"-vedligeholdelse, som nogle kommuner praktiserer, er både dyr og dårlig. Det koster nemlig 2 – 3 gange så meget at rette op på en forfalden vej som at vedligeholde en bare nogenlunde velholdt vej.

Fremadrettet kan man også håbe på, at vejvedligeholdelsen rykker højere op på den lokalpolitiske dagsorden til kommunevalget til november. ■

FIGUR 1 Asfaltproduktion 2002–2012
Opdelt efter kundegrupper



FIGUR 2 Asfaltproduktion 2002–2012
Opdelt efter asfalttyper





Rundvisning i grupper på DEUTAG's asfaltfabrik i Hamborg.

Hamborg fokuserer på maksimalt asfaltgenbrug

I Hamborg er vejmyndighederne aktivt gået ind og foreskrevet anvendelsen af asfaltgenbrug, herunder krav om lagvis fræsning af alle større asfaltarealer, hvilket muliggør meget høje genbrugsprocenter i den nye asfalt – også i de øverste asfaltlag. For at blive klogere på "genbrugs-modellen" i Hamborg var Asfaltindustrien i april 2013 vært for en studietur til Hamborg med deltagelse af over 30 personer fra hele den danske vejbranche med en særlig interesse for asfaltgenbrug.

Af Uno Helk

Baggrund

Der har igennem de senere år været en stadig stigende fokus på muligheden for at øge anvendelsen af opfræsede gamle asfaltbelægninger i ny varmblandet asfalt i Danmark.

De store mængder asfaltgenbrug, som er til stede for tiden, udgør nemlig en værdifuld ressource som man så vidt muligt bør gøre brug af.

Muligheden for at øge anvendelsen af asfaltgenbrug har også løbende været et centralt tema for Asfaltindustriens Tekniske Udvalg. Forudsætningen er dog, at det altid er muligt at give en asfalt med genbrug den samme holdbarhed og kvalitet som asfalt produceret med lutter nye materialer.

I afsøgningen af udenlandske er-

faringer med at stimulere anvendelsen af asfaltgenbrug viste det sig hurtigt, at man kun behøvede at tage lige syd for grænsen til Hamborg for at indhente erfaringer som måske kan bruges som en inspiration for den videre drøftelse af genbrugstemaet i Danmark.

For at fremme genbrugstanken i Danmark var Asfaltindustrien derfor hurtige til at invitere fagfolk i den danske vejsektor på en studietur til Hamborg. Blandt de over 30 deltagere på studieturen den 8.-9. april 2013 var således repræsentanter fra både Vejregelgruppen for asfaltarbejder (U.21), Vejdirektoratets befæstelsesudvalg, store kommuner og asfaltentreprenørerne.

Næsten 100% genbrug på DEUTAG's asfaltfabrik

Første stop på turen var ved den tyske asfaltproducent DEUTAG's asfaltfabrik i den østlige del af Hamborg. Fabrikken producerer 150-200.000 tons om året.

Asfaltfabrikken fik i 2010 installeret en speciel genbrugs-tørretromle på et stativ 35 meter over jorden i tilknytning til den eksisterende fabrik. Med den nye genbrugstromle er det muligt at producere bærelag med mere end 95 % genbrug. Dette kan sammenholdes med Danmark, hvor man sjældent kommer over 50% for tilsætning af asfaltgenbrug til bærelagsmaterialer på asfaltfabrikken.

Den ekstremt høje genbrugspro-



Besigtigelse af slidlag med asfaltgenbrug i centrum af Hamborg.

cent opnås fordi opvarmningen af genbruget sker ved hjælp af varm luft uden at det kommer i direkte kontakt med flammen fra brænderen. Den skånsomme opvarmning af genbrugsmaterialerne til 165 °C medfører en forholdsvis lang opholdstid på 3-4 minutter for genbruget i tromlen. DEUTAG's genbrugstromle er 12-13 meter lang. Når den kører er der hele tiden 15-20 tons gammel asfalt i tromlen.

Slidlag som SMA produceres med noget mindre mængder genbrug. Men med en tilladelig genbrugsprocent på 30% er det stadig meget flot i relation til danske forhold.

Det er nødvendigt med en forøget blandetid på fabrikens 3-tons blander, når der laves asfalt med høje genbrugsprocenter. Det er nemlig vigtigt at sikre, at der sker en god opblanding af bitumen fra asfaltgenbruget med den nye bitumen, således at de nye stenmaterialer bliver omhyllet korrekt af den sammenblandede bitumen.

Den nødvendige oplødning af den hårde bitumen i de gamle asfaltmaterialer sker ved hjælp af tilsætning af en speciel udvalgt såkaldt rejuvenator.

En helt essentiel forudsætning for at kunne køre med store genbrugsprocenter er, at der er styr på kvaliteten af det benyttede genbrug. DEUTAG har derfor oplagret knust genbrugsasfalt på fabrikspladsen i forskellige fraktioner og efter oprindelse (slidlag/bærelag). F.eks. kommer der kun slidlagsgenbrug i nye slidlag.

I øvrigt har DEUTAG også investeret i en overdækning af råvarerne. Tyskerne mente selv det var en god investering, da de vurderede, at det skønmæssigt gav en besparelse på i omegnen af 150.000 euro pr år.

Hamborg kræver anvendelse af genbrug

Hos Vejmyndighederne i Hamborg (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, BWVI) var der spændende præsentationer af først og fremmest byggedirektør Christoph Schröder og Michael Ohmen.

Christian Schröder omtalte de trafikale udfordringer Hamborg har på sine 4.000 km veje. De seneste års hårde vintre med accelereret nedbrydning af vejene har sat kraftig fokus på vejvedligeholdelsen. Der er blevet tildelt flere penge til vejvedligeholdelsen, da man fra politisk side ønsker at stoppe nedbrydningen af vejene og komme tilbage til en acceptabel levedygtig ligevægt.

Michael Ohmen orienterede om hvordan BWVI i en længere årrække har forsøgt at fremme mulighederne for at anvende genbrugsasfalt i ny varmblandet asfalt. Der kan anvendes ubegrænset genbrug i bærelag, mens der er forskellige begrænsninger på genbrugsprocent i de forskellige typer af slidlag. Grænserne ligger dog noget over dem vi kender i Danmark. Udfordringen er især at øge genbrugsprocenten i slidlagene og senest er man i et forsøg ved at afprøve SMA med op til 85% genbrug.

Standard-SMA'en i Hamborg er p.t. 0/8 mm i en tykkelse på 3,5 cm. Man påtænker dog at skifte til et støjreducerende 0/5 mm SMA-slidlag i samme tykkelse. I SMA-slidlag kan der kun anvendes SMA-genbrug.

Hamborg foreskriver lagvis fræsning af alle større asfaltarealer (over 600 tons). Desuden står der i kontakterne, at det opfræsede materiale skal genbruges. BWVI understregede ligesom DEUTAG, at en ordentlig og korrekt håndtering af genbrugsma-

terialerne er en helt nødvendig forudsætning for at kunne tilsætte store genbrugsmængder i specielt slidlag. Det giver samtidig den bedste udnyttelse af asfaltgenbruget.

Der refereres ikke til en bestemt produktionsproces i udbudsmaterialet, men det er kun muligt at producere med meget høje genbrugsprocenter, hvis asfaltfabrikken har en særlig genbrugstromle. Og det har alle 4 asfaltfabrikker i Hamborg.

Generelt fungerer genbrugs-systemet godt i Hamborg. De senest udførte asfaltslidlag med meget høje genbrugsprocenter ligger foreløbig også fint, men der skal stadig gå nogle år før man kan være helt sikker på at de har den forventede levetid.

Besigtigelse af belægninger

Sidste aktivitet på studieturen var en besigtigelse af 3 hårdt belastede strækninger med asfaltslidlag med høje genbrugsprocenter.

Slidlagene så generelt godt ud, men var også kun nogle få år gamle. En af strækningerne udlagt i 2010 bestod af hele 91% 27 år gammelt genbrug.

Det blev oplyst, at der generelt er 4 års garanti for belægninger i Tyskland og det gælder normalt også for dem med genbrug.

Lærerig studietur

Nu gælder det i første omgang om at fordøje de mange informationer og indtryk, som studieturen gav. Når alt har bundfældet sig må alle de involverede parter i Danmark vurdere om der er nogle af erfaringerne med at fremme anvendelsen af asfaltgenbrug i Hamborg vi med fordel også kan gøre brug af i Danmark. ■

Den nye trafikaftale indebærer bl.a. en styrkelse af Vejdirektoratets vejvedligeholdelse med 350 mio. kr. om året fra 2014 til 2017.

Vejinvesteringer er tilbage på den politiske dagsorden

Efter et totalt fravær af nye investeringer i hele 2012, kom vejene igen med i en ny trafikaftale fra den 21. marts 2013. En stor del af de projekter, der er enighed om, er der dog endnu ikke penge til.

Af Søren Bülow, Dansk Vejforening

Aftale om over 100 indsatsområder

Trafikaftalen fra 21. marts er indgået af alle Folketingets partier undtagen Enhedslisten og omfatter over 100 store og små anlægsarbejder på såvel bane- som vejområdet.

Mest fremtrædende på vejområdet er aftalerne om at bygge en ny Storrømsbro (4 mia. kr.), etablering af en motorvej fra Herning til Holstebro (3,4 mia. kr.), en ny bro over Frederikssund fjord (2 mia. kr.), udvidelse af Køge Bugt motorvejen (800 mio. kr.) og en styrkelse af statens vejvedligeholdelse (1,4 mia. kr.).

I forhold til en del af vejinitiativerne skal man dog vente til 2014 for at se den ekstra aktivitet. Det gælder f.eks. styrkelsen af Vejdirektoratets vejvedligeholdelse med 350 mio. kr. om året fra 2014 til 2017.

Finansieringen er et puslespil

Transportminister Henrik Dam Kristensen har ofte siden sin tiltrædelse udtalt, at Infrastruktur fonden, som skulle finansiere nye jernbaner og veje, er tom. Idéen med Infrastruktur fonden, som blev oprettet i 2009 var, at den skulle tilføres de midler som kunne investeres på transportområdet.

Men dels er der ikke tilført nye midler til fonden siden regeringsskiftet og dels blev de penge, regeringen vil skaffe ved en ny beskatning af Nordsøen, ført over i en ny og særskilt Togfond.

Opfindsomheden for at finde penge til den nye trafikaftale har derfor været stor. En række af de nye anlægsprojekter er således i højere grad vedtaget end finansieret eller er afhængige af andre forhold. Herunder, om EU bevilger tilskud eller ej, af brugerbetaling eller af penge som endnu ikke er kommet ind i Infrastruktur fonden.

På den baggrund er det i realiteten svært at sige noget håndfast om, hvor meget aftalen i sidste ende kommer til at investere i vejområdet. Skønsmæssigt drejer det sig om 8 til 14 mia. kr. fra 2013 til 2021.

En aftale med mange gode tiltag, men der er stadig ingen samlet plan

Sammenligner man trafikpolitikken i Danmark med nabolandene Sverige, Norge og Tyskland, er der især én fremtrædende forskel: I Danmark er der ingen langsigtet transportplan.

I de andre lande bruges transportplanerne blandt andet til at prioritere rækkefølgen af de forskellige projekter i forhold til hinanden og til at øge

koordineringen imellem nationale og regionale/lokale infrastrukturinvesteringer.

Dansk Vejforening udsendte i 2009 et forslag til en langsigtet udbygningsplan for motorvejsnettet og har siden argumenteret for, at der bør være en politisk vedtaget plan for den overordnede trafikinfrastruktur med et sigte på 30-40 år frem i tiden. En langsigtet plan er bl.a. nødvendig fordi man ellers risikerer usammenhængende infrastruktur og fordi der ikke vil blive råd til at bygge alt, hvad der er af ønsker til fremtidens infrastruktur.

Sådan en plan har Danmark altså stadig ikke, men derfor kan det godt vise sig, at en række af de spredte investeringer, som er vedtaget i denne og tidligere trafikaftaler, alligevel vil give god mening i en større sammenhæng.

F.eks. er det oplagt, at forbedringer som udvidelsen af Køge Bugt Motorvejen og en forbindelse over Storrømsstrømmen, er nødvendige led i det overordnede og internationale netværk af infrastruktur i Danmark.

Læs mere om trafikaftalen på Dansk Vejforenings hjemmeside www.dv.dk eller Transportministeriets hjemmeside www.trm.dk ■

CALL FOR PAPERS

Bidrag til Vejforum 2013

4.-5. december 2013 på Hotel Nyborg Strand

Sidste frist
for bidrag er den
25. maj 2013

Vejforum er den største nationale konference for ledere, medarbejdere og forskere i vejsektoren. Den afholdes for 13. gang på Hotel Nyborg Strand. Her har du mulighed for at præsentere den nyeste viden og dine praktiske erfaringer for hele den danske vejsektor.

Hovedtemaet for Vejforum 2013 er
"Vejen ud af krisen"

Se emnerne og læs mere på www.vejforum.dk

Tilmelding sker på www.vejforum.dk



GENERALFORSAMLING i Asfaltindustrien

Asfaltindustrien afholdte den årlige generalforsamling den 21. marts 2013. Her blev Hans Oluf Krog, adm. dir. Colas Danmark A/S valgt til ny formand. Han afløser Thomas Rask Jensen, adm. dir. NCC Roads, som efter 12 på posten har valgt at træde tilbage.

Af Uno Heik

Generalforsamlingen i Asfaltindustriens Arbejdsgiverforening og Asfaltindustriens Brancheorganisation blev igen i år afholdt efter det traditionelle koncept. Først medlemsmøde, så samlet generalforsamling for begge Asfaltindustriens foreninger og til sidst festmiddag.

Medlemsmøde

På medlemsmødet forud for generalforsamlingen talte fremtidsforsker Jesper Bo Jensen, hvis pointe var, at øget vækst kræver bedre infrastruktur og dermed en udbygning af vejnettet. – Det, vi producerer, skal transporteres, og derfor er vejnettet og infrastrukturen vigtig for væksten, sagde han. Når Jesper Bo Jensen bruger sin viden til at kigge ud i fremtiden, forudser han, at Danmark i fremtiden vil komme til at leve af blandt andet innovation – enden til at udvikle nye produkter samt serviceydelser og af industri og transport.

Derudover tror han, at fremtidens generelle transport stadig hovedsageligt vil foregå på gummihjul, og at der vil komme mere trafik: – Lige på Knipelsbro tæt ved Christiansborg er der mindre trafik, men andre steder i landet stiger antallet af biler på vejene. Det kommer til at vokse meget. Vejene er allerede på vej til at blive tæt pakkede. Som eksempel nævnte han blandt andet Limfjordstunnelen samt den fynske og midtjyske motorvej som eksempler på strækninger, hvor der er sket en markant stigning i antallet af køretøjer.

Politikerne lytter til Asfaltindustrien

På selve dagen for Asfaltindustriens medlemsmøde og generalforsamling

kom der meddelelse fra Christiansborg om, at alle partierne undtagen Enhedslisten havde indgået et firårigt trafikforlig, der samlet giver over 10 mia. kr. til trafikale forbedringer – herunder vejene. Det vakte glæde på generalforsamlingen, at politikerne således har valgt at lytte til Asfaltindustrien, der i stigende grad har presset på for at få et flerårigt forlig på området.

Generalforsamling

Efter 12 år som formand for Asfaltindustrien valgte Thomas Rask Jensen, adm. dir. NCC Roads A/S, at træde tilbage. Ny formand for Asfaltindustrien er Hans Oluf Krog, adm. dir. Colas Danmark A/S, tidligere næstformand i Brancheorganisationen. Han afløses nu af Claus Terkildsen, adm. dir. Lemminkäinen A/S. John Kruse Larsen, adm. dir. Pankas A/S, genvalgtes som næstformand til Arbejdsgiverforeningen.

På generalforsamlingen kom formanden i sin beretning ind på de udfordringer branchen har på grund af konjunkturerne, men også på, at industrien formår at stå sammen i en svær tid, og at branchen agerer proaktivt og synligt i forhold til politikere, embedsmænd og offentligheden - og formår at udvikle produkter, metoder og medarbejdere – konkret udmøntet i f.eks. Asfaltskolen og klimavenlig asfalt.

Formanden oplyste, at produktionen af asfalt var faldet fra 3,7 mio. tons i 2011 til 3.35 mio. tons i 2012 især p.g.a. lavt aktivitetsniveau i kommunerne, der med 70.000 km. vej er landets største vejere.

I det kommende år vil asfaltbran-

chen holde fast i den succes Asfaltskolen er blevet og i dialogen med kommunerne om nye samarbejdsformer og produkter. Endelig vil branchen være synlig op til kommunalvalget i 2013 for at sikre, at branchens stemme bliver hørt og vejene kommer på dagsordenen. ■



Asfaltindustriens bestyrelse ser i dag således ud:

- **Hans Oluf Krog** (foto)
Colas Danmark A/S, formand
- **Claus Terkildsen**
Lemminkäinen A/S, næstformand, Brancheorganisationen
- **John Kruse Larsen**
Pankas A/S, næstformand, Arbejdsgiverforeningen
- **Hans Christian Munck**
Munck Asfalt A/S
- **Lars Kim Jørgensen**
Arkil A/S Asfalt
- **Thomas Rask Jensen**
NCC Roads A/S

FORSLAG OM FORDOBLING AF BØDER VED VEJARBEJDE

I forlængelse af SIKRE VEJE's og Asfaltindustriens løbende drøftelser med Folketingets Transportudvalg har de Konservative netop fremsat forslag til en folketingsbeslutning, der pålægger Regeringen at fordoble bøderne for overtrædelse af hastighedsbegrænsningerne ved vejarbejder, hvis der i forbindelse med hastighedsovertrædelsen var folk på arbejde på eller i nærheden af vejen. Beslutningsforslaget blev behandlet første gang i Folketinget den 12. april 2013. Hvis forslaget opnår flertal i Folketinget, skal Transportministeren efterfølgende udarbejde de nødvendige administrative og lovgivningsmæssige initiativer, der gennemfører ændringerne.

"Der er alt for mange, som kører for stærkt forbi vejarbejde, og det er til fare for dem, som arbejder på stedet. Desuden kan det være en belastning for vejarbejderne i det daglige arbejde, når de igen og igen må holde vejret og krydse fingre for at det ikke går galt, når en trafikant drøner forbi med alt for høj fart. Den utryghed skal bekæmpes", siger Tom Behnke MF (KF) som begrundelse for fremsættelsen af forslaget.

Tom Behnke MF (KF) foreslår at fordoble bøderne for fartsyndere ved vejarbejder.



Her ses til venstre formanden for komiteen for transport og turisme i Europaparlamentet Brian Simpson. Til højre ses generalsekretæren for den europæiske asfaltforening (EAPA) Simon van der Byl.

SIKRE VEJE I HELE EU

Asfaltbranchens vilkår bliver i højere og højere grad bestemt af regler og standarder formuleret i europæisk sammenhæng. Det er derfor vigtigt at have god kontakt til centrale politikere i Bruxelles.

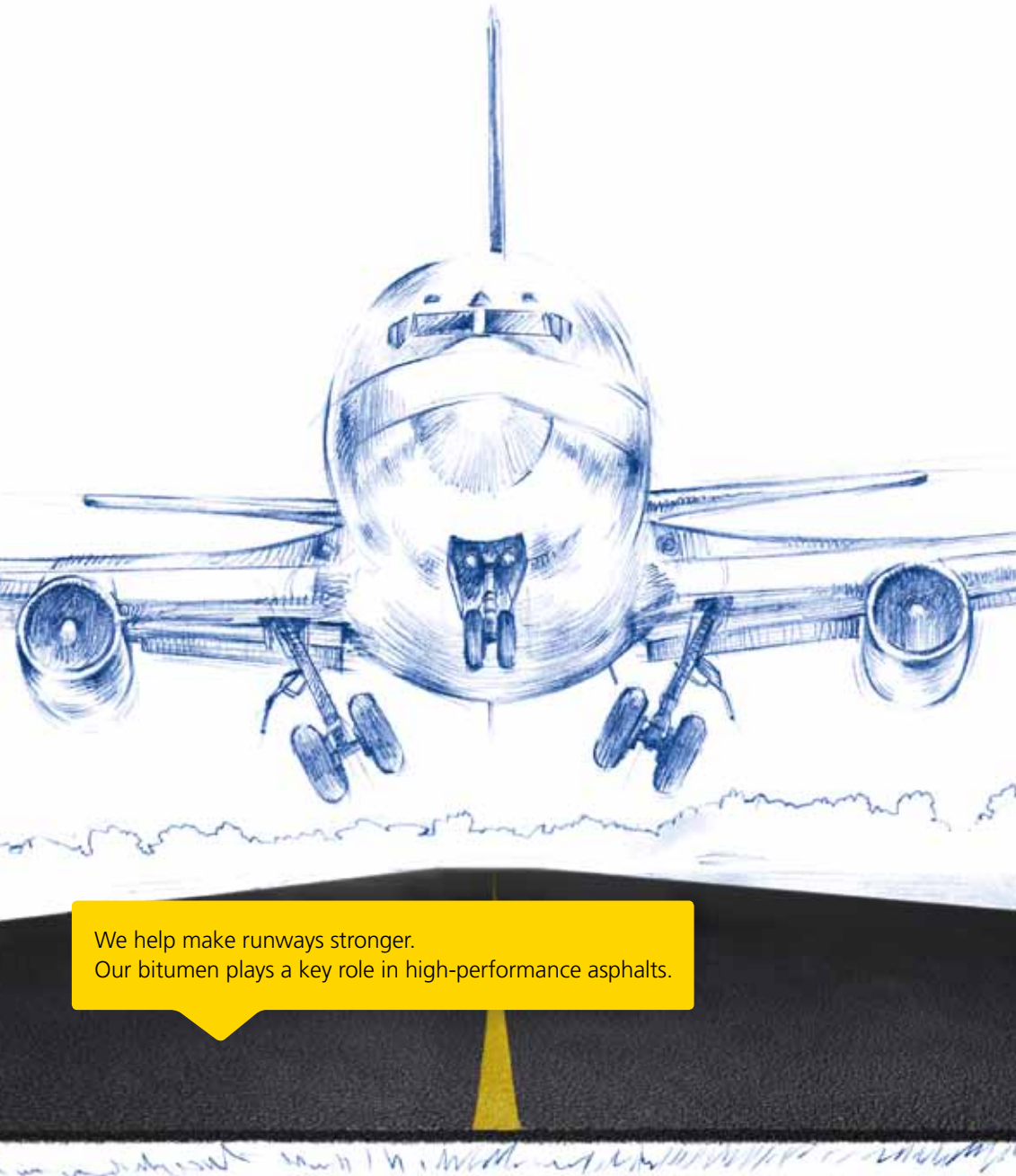
Brian Simpson er britisk medlem af Europa-Parlamentet og talsmand for den komité under parlamentet, der står for transport og turisme. Han er dermed en vigtig mand at kende, når det gælder at fremme asfaltens sag i europæisk sammenhæng.

I marts mødtes generalsekretæren for den europæiske asfaltforening Simon van der Byl med Brian Simpson. Den europæiske asfaltforening EAPA repræsenterer asfaltforeninger fra EU-landene, Norge og Tyrkiet. Udover de to herrer deltog en række embedsmænd og repræsentanter for andre internationale interessenter på transportområdet.

Hovedemnet for mødet var sikkerhed og vedligeholdelse af det europæiske vejnet. Simon van der Byl fremlagde overvejelser omkring, hvordan det kan blive muligt at sikre høj og ensartet standard af vejnettet i EU ved at evaluere på medlemsstaternes vejkapital.

Regelmæssig investering i vedligeholdelse af vejbelægning var blandt forslagene. Brian Simpson besluttede at lade flere af mødets emner blive genstand for fremtidig research i komiteen.





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.

