



ASFALTINDUSTRIEN

2022



Indhold

Forord	3	Dyre slaghuller i kommunale veje.....	12
Asfalt – et cirkulært materiale	4	Støj – et overset samfundsproblem	12
Miljøvenlige asfalttyper.....	5	Støjdæmpende asfalt.....	13
Sådan er en vej bygget	6	Aldrig en vej uden en cykelsti.....	13
Nabo til en asfaltfabrik	6	CO ₂ og grønne biler.....	14
Uddannelse med løn	7	Fra industrihavn til havnebydel	15
Sikkerhed på vejen.....	7	Vejenes historie	16
FAKTA om veje, beskæftigelse og CO ₂	8	Der er ikke længere tjære i asfalt	17
Veje og vækst hænger sammen	9	Det skete i 2022	18
Infrastrukturplan 2035	10	Det er vigtigt i 2023	19
Statens slidte veje koster	11	Asfaltindustrien	
1.3 mio. timer sparet	11	– hvem er vi og hvad tilbyder vi	20



Forord

"Asfaltindustrien 2022" er ikke en traditionel årsberetning. Den er en kort indføring i de vigtigste fakta om asfalt og veje for dig, der er ny transportordfører i Folketinget, ny i en kommunes teknik- og miljøudvalg eller andre, som interesserer sig for infrastruktur og veje.

Men naturligvis skriver vi også lidt om året der er gået og året der kommer. Om afslutningen på corona og den tragiske krig i Ukraine, der har betydet mangel på råvarer og som har medført vilde prisudsving på energi, der har påvirket markedet enormt.

Og om 2023, hvor det er vigtigt, at regeringen holder fast i Infrastrukturplan 2035, at kommunerne får genoprettet det dyre forfald af mange veje og at vi får justeret bygge- og anlægssektorens "grundlov" AB18 (almindelige betingelser udarbejdet i 2018).

Og sidst, men bestemt ikke mindst om vores indsats for uddannelse og sikkerhed på vejen for de mange tusinde kolleger, der har deres daglige arbejde dér.

God fornøjelse med læsningen!

Anders Hundahl

A handwritten signature in blue ink that reads "Anders Hundahl". The signature is written in a cursive, flowing style.

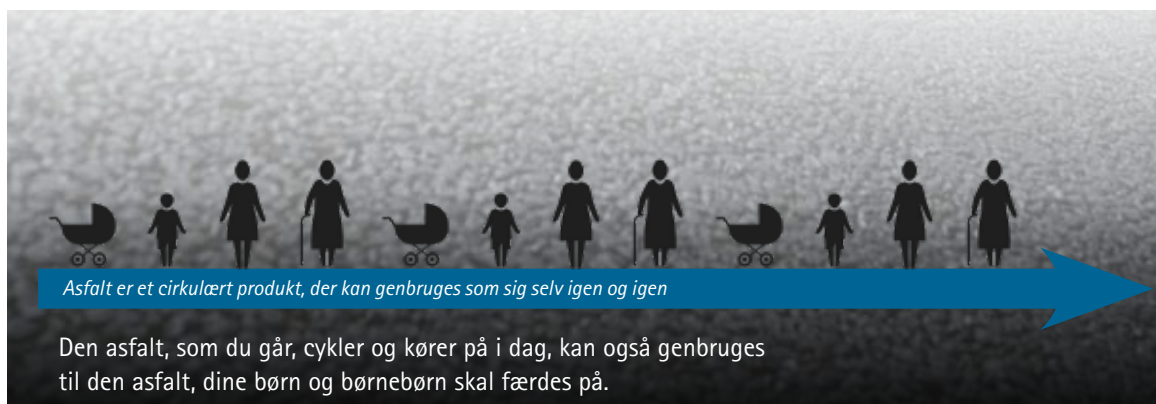
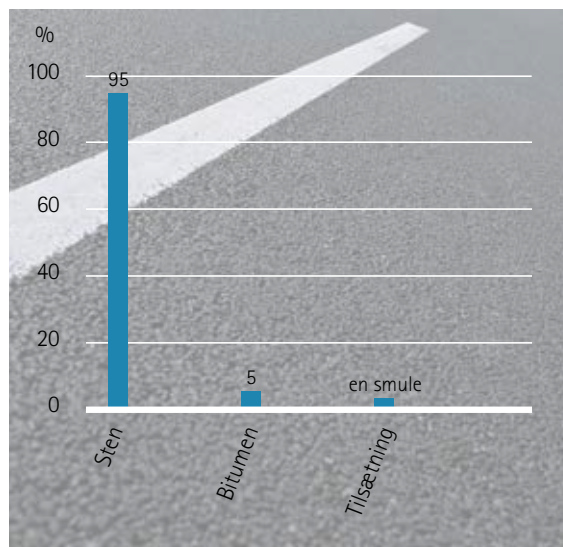
Adm. direktør, Asfaltindustrien

Asfalt – et cirkulært materiale

Asfalt indeholder ikke længere tjære. Det blev udfaset i 1970'erne. Asfalt består af ca. 95% sten, ca. 5% bitumen og en smule tilsætning, afhængig af hvad asfalten skal bruges til.

Bitumen er et almindeligt forekommende olieprodukt, som klistrer stenene sammen, og som giver asfalten sin sorte farve. IARC, det internationale kræftagentur under WHO, rubricerer arbejdet med bitumen i.f.m. asfaltudlægning i samme kategori som kaffe og mobiltelefoner.

Der findes 300 asfaltrecepter i Danmark, der sikrer asfalt til ethvert formål. Hård asfalt til parkering og motorveje, blødere til mindre veje, porøs asfalt til håndtering af regnvand, asfalt med lav rullemodstand, der sparer energi osv.



Miljøvenlige asfalttyper

Asfalt har gode egenskaber i forhold til andre belægninger; den er skrid- og trafiksikker, har høj bæreevne, er fleksibel med lang holdbarhed og sikrer god kørekømført.

De senere år er der kommet en ny generation af miljøvenlige asfalttyper, som foruden de traditionelle egenskaber også har miljøforbedrende egenskaber:

- Asfalt med lav rullemodstand, der sparer trafikanterne brændstof og CO₂
- Drænende asfalt, der forsinker regnvandets løb til kloakken eller leder vandet helt uden om, så gener fra monsterrregn begrænses

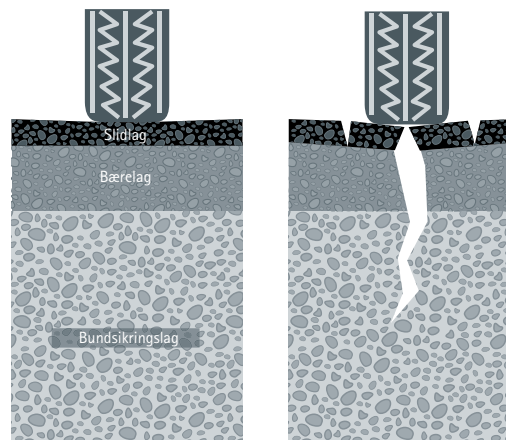
- Støjreducerende slidlag, der nedsætter vejstøj
- Asfalt med genbrug fra anden industri som flyveaske eller gamle jernbaneskærver
- Specialasfalt med ekstra stor stivhed og bæreevne, som kræver tyndere lag asfalt, så der spares på råvarerne
- Asfalt produceret ved lavere temperatur end den traditionelle på 160°C, så der sparer CO₂
- Asfaltbelægninger med ekstra højt indhold af genbrugsasfalt
- Bitumen stabiliseret materiale, hvor genbrugsasfalt blandes lokalt og derved sparer CO₂.



Sådan er en vej bygget

En vej består af et tyndt slidlag foroven og et tykt bærelag og bundsikringslag foroven. Slidlaget er vejens regnfrakke, og går det i stykker, trænger vand og frost ned og ødelægger det kostbare bærelag. Det er derfor, det er 2 - 3 gange så dyrt at rette op på en forfalden vej som at vedligeholde det relativt billige slidlag i tide.

... Asfaltens værste fjende er slaghuller i vejen ...



Nabo til en asfaltfabrik

Har du en asfaltfabrik i baghaven, er det godt at vide, at det hvide, der kommer op af skorstenen, er vanddamp og at asfalt er et cirkulært materiale.

Der kan også være lugt og støj fra lastbiler, der skal ind og hente asfalt. Derfor er en asfaltfabrik gennemreguleret, og der er krav til lugt og støj, som skal overholdes.



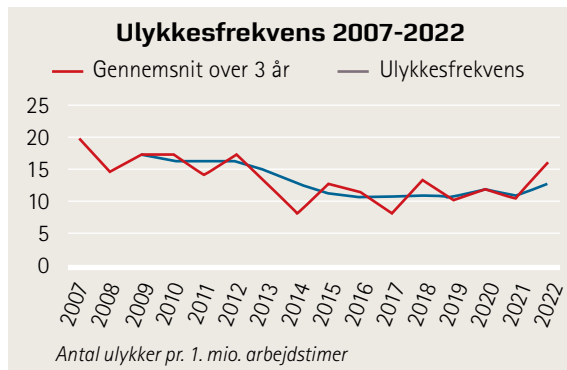
Uddannelse med løn

Sammen med fagforeningen 3F står Asfaltindustrien bag Asfaltskolen og Vej-asfaltøruddannelsen. I Asfaltskolen bliver man undervist i at regne, læse og skrive, lige som der er tilbud til ordblinde. Vælger man som vejarbejder at videreuddanne sig som Vej-asfaltør, får man en 2-årig uddannelse med løn og praktik meget af tiden.

Sikkerhed på vejen

Asfaltbranchen er et sikkert sted at arbejde. Antal ulykker ligger under resten af bygge- og anlægsbranchen:

Men en ulykke er én for mange. Derfor sætter vi i Asfaltindustrien konkrete mål for reduktion af ulykker og deler



Vej-asfaltør under uddannelse:

”Jeg har aldrig været god til at gå i skole, og nogle undervisningsdage kan være lange, men andre dage er vi ude for at lære noget, og det giver mening for mig. Jeg er lidt af en bulderbasse og vil bare gerne derudaf, men tror, jeg bliver i faget i mange år.”

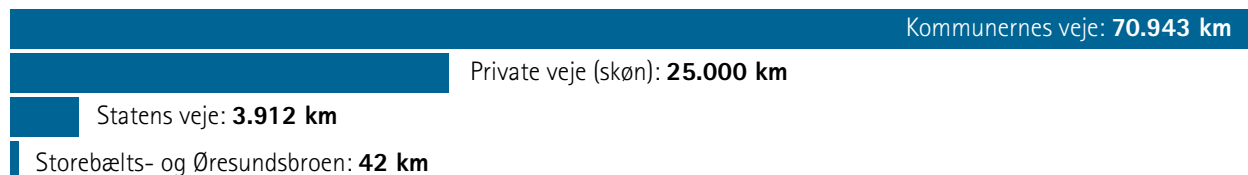
viden om best practice. Arbejdet med at forebygge ulykker og omfatter årlige arbejdsmiljøkampagner. Kampagnen i 2023 heder ”Pas på Hinanden”. Formålet med kampagnen er at styrke dialogen mellem entreprenører, formænd, og de, der arbejder på vejene med de mange forskellige opgaver. Kampagnen slår derfor et slag for de otte beskyttelsesniveauer, som skal være kendte af alle i branchen. Herudover er fokus lagt på det fælles ansvar for en god og sikker afmærkning. Målet er, at kampagnen skal knække ulykkeskurven, der desværre tog et sving op i 2022.

3F og Asfaltindustrien kører også med mellemrum ”Pas på min far”. Kampagnen sætter fokus på nedsættelse af hastigheden ved vejarbejder samt opfordre bilister til at vise respekt for de mennesker, der hver dag passer deres arbejde på vores veje og dermed tæt på trafikken.

**Pas på
min far**



FAKTA om veje, beskæftigelse og CO₂



17.000



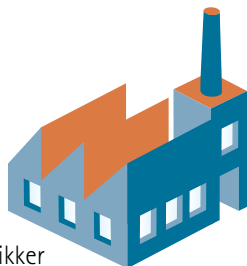
Antal beskæftigede med veje – bredt set
(bygning, service og vedligehold, offentlig og privat)

2.000



Antal beskæftigede i asfaltbranchen

35



Antal asfaltfabrikker
i Danmark

1990



2020



40 % fald af CO₂

Fra asfaltfabrikker 1990–2020

70 % CO₂-reduktion i 2030

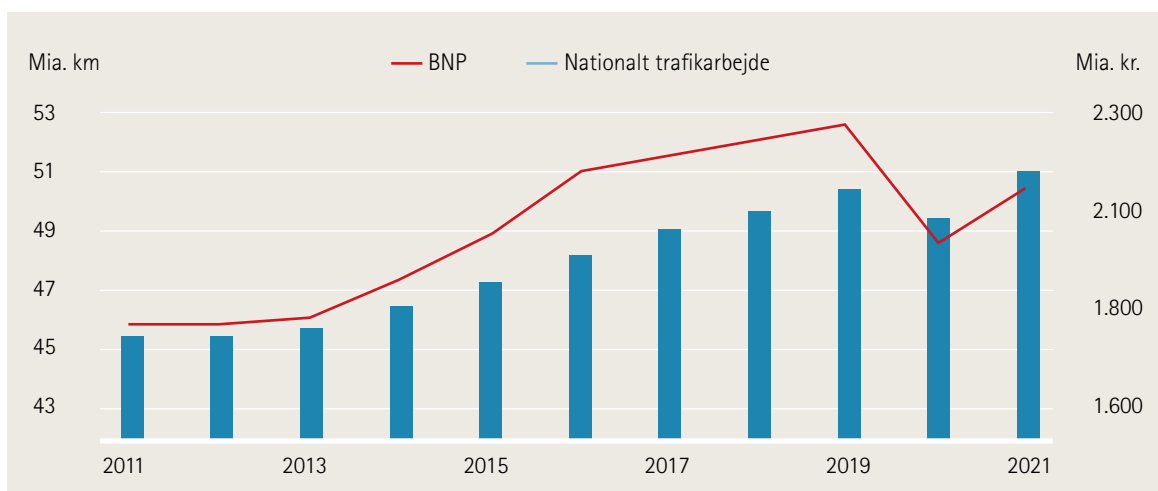
Asfaltindustrien er med i regeringens klimapartnerskab. Under de rigtige betingelser, bl.a. udbredelse af grøn strøm, ladeinfrastruktur og efterspørgsel efter klimarigtig asfalt fra stat og kommuner, kan asfaltindustrien være med til at sikre, at Danmark når målet om en 70 % CO₂-reduktion i 2030.

Veje og vækst hænger sammen

Det er vigtigt at holde fast i den Infrastrukturplan 2035 på 161 mia. kr., som et bredt flertal i Folketinget besluttede i 2021. Også selv om det er forståeligt, at der skal bruges penge på forsvar, fjernvarme og andre akutte tiltag. Men infrastruktur er ikke en unødvendig luksus; den skaber grundlag for sammenhængskraft og mobilitet. Det er derfor, at World Economic Forum siger, at infrastruktur er en af de søjler som vækst og velfærd

hviler på. Og når vi skal bruge penge, f.eks. på ældre og forsvar, skal vi også tjene penge; og velfungerende infrastruktur er grundlag herfor.

... 90 % af al transport af personer og varer foregår på veje ...



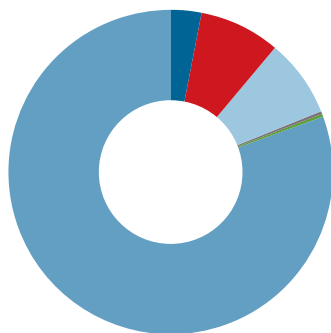
Figur 1.1 Udvikling i BNP og kørt km på vejnettet, 2011-2021.

Kilde: Statsvejnettet 2022, Vejdirektoratet og Danmarks Statistik

Infrastrukturplan 2035

Med aftalen om Infrastrukturplan 2035 er et meget bredt flertal i Folketinget enige om at afsætte penge til infrastruktur:

- 86 mia. kroner til kollektiv trafik
- 64 mia. kroner til veje
- 11 mia. kroner til regionale udviklingsprojekter
- 3 mia. kroner til bedre cyklisme
- Grønne tiltag f.eks. udrulning af klimavenlig asfalt, batteritog på statsbanerne og opsætning af lade-standere langs statsvejene.



En langsigtet plan er vigtig. For uden en sådan får vi stop-and-go, der er gift for virksomhederne og forhindrer dem i at planlægge og investere i mennesker og maskiner. Med en plan kan vi uddanne og udvikle medarbejderne og investere langsigtet til glæde for borgerne og Danmark.

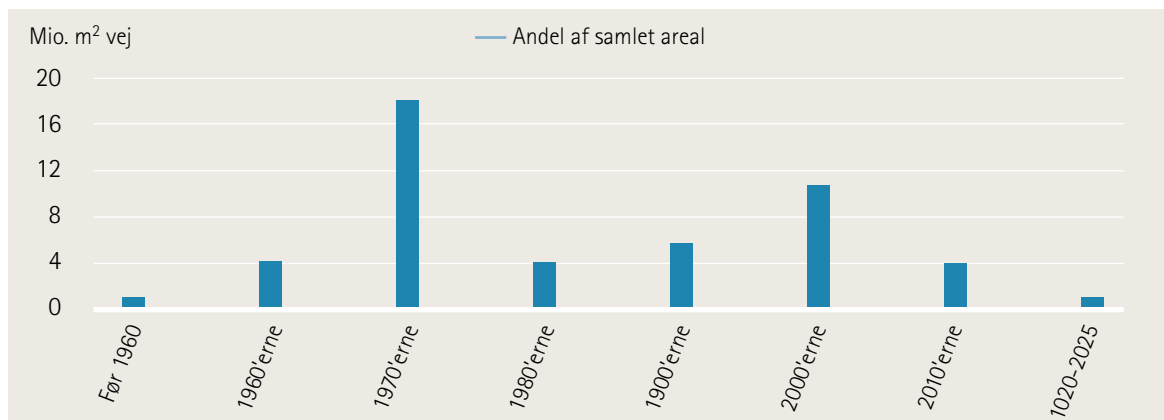
De fleste penge i infrastrukturplanen går til tog, mens størstedelen af trafikken foregår på veje:

Transportarbejde fordelt på transportmidler

- Cykel/knallert (30) 3,3%
- Bus 8,0%
- Tog 7,7%
- Skib/færge 0,4%
- Fly 0,4%
- Person- og varebiler/MC/knallert (45)/taxi 80,3%

Statens slidte veje koster

States veje bliver ældre og ældre. Og da det koster 2 – 3 gange så meget at rette op på en forfalden vej i forhold til at rette op i tide, er det en dårlig forretning. Derfor er det vigtigt at investere i nybygning og vedligeholdelse. Og i dag kan det gøres mere miljøvenligt.



Figur 6.1 Statsvejnettets vejareal fordelt på anlægsår

1.3 mio. timer sparet

Holstebromotorvejen mellem Herning N og Holstebro N og Messemotorvejen mellem Herning N og Herning SV blev indviet i 2018. I gennemsnit blev der før brugt ca. 31 minutter på den gamle hovedlandevej mellem Herning og Holstebro. Nu tager det omkring 17 minutter på motorvejen. På den sydlige del mellem Vardevej syd for Herning og sammenfletningen nord for Herning brugte bilister i gennemsnit ca. 18 minutter gennem Herning by. Nu tager det ca. 10 minutter på motorvejen. Besparelserne, som er tæt på en halvering af rejseløbetiden, er stort set ens i begge retninger og på alle tids-

punkter af dagen dog lidt større i myldretiderne. Samlet set sparer trafikanterne ca. 1,3 mio. timer i trafikken om året svarende til en samfundsøkonomisk gevinst på ca. 400 mio. kr. i 2020.

Kilde: Statsvejnettet 2022, Vejdirektoratet

”Samlet set er det samfundsøkonomiske tab på grund af trængsel på vejnettet på cirka 26 milliarder kroner”

Kilde Dansk Erhverv

Dyre slaghuller i kommunale veje

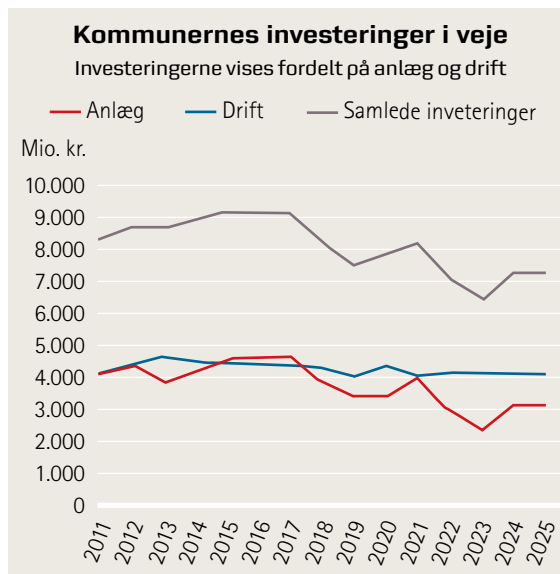
Det koster 2 – 3 gange så meget at rette op på en hullet vej som at vedligeholde i tide. Derfor er der dårlig samfundsøkonomi i det 3,9 mia. kr. store vedligeholdelses- efterslæb, som kommunerne selv har beregnet de har.

Kommunernes vejinvesteringer

Kommunerne har ansvaret for 95 pct. af vejnettet, mens antallet af kørte km. på det kommunale vejnet er 52 pct. i forhold til kørte km. på det samlede vejnet.

Frem til 2021 er kommunernes investeringer faldet med tre procent og forventes at være faldet med 13% i 2025 sammenlignet med 2011. Frem mod 2025 forventes anlægs- og driftsinvesteringerne at være faldet med hhv. 24 pct. og 2 pct. Siden kommunernes samlede investeringer toppede i 2015 er de i 2021 faldet med 11pct., svarende til en milliarder kroner.

Kilde: DI Dansk Byggeri, 2021



Anm.: 2021-priser Tal for 2024-25 er skøn på baggrund af budgetoverslag og budget- og bevillingstal.

Kilde: Finansloven, Danmarks Statistik og Dansk Infrastruktur.

Støj – et overset samfundsproblem

115.000 boliger langs statsvejene er plaget af støj. Der er ingen bindende grænseværdier for støj fra eksisterende eller nye veje, men Vejdirektoratet har opstillet vejledende grænseværdier, som er 58 dB i boligområder opgjort som en årsmiddelværdi og beregnet på baggrund af en vurdering af miljø og sundhed.

Ændring i støjniveau:

Under 1 dB: ikke hørbart.

1-3 dB: Fra ubetydelig til hørbar ændring.

3-5 dB: Fra hørbar til tydelig ændring.

5-8 dB: Fra tydelig til kraftig ændring.

8-10 dB: Opleves som en halvering/fordobling af støjen.

Støjdæmpende asfalt

Udskiftning af asfalt medfører mindre støj i forhold til en gammel og slidt asfaltbelægning. Dæk-vejbanestøjen stiger med ca. 3 dB over levetiden, og dermed vil et nyt slidlag betyde en tilsvarende støjreduktion.

På statens veje bruges klimavenlig asfalt (KVS) med lav rullemodstand, som giver en reduktion på min 2 dB (A) i hele levetiden.

Egentlig støjreducerende asfalt (kaldet "drænasfalt") kan bidrage med op til 7 dB og anvendes som standard på

motorveje i Holland. Det er dyrere at vedligeholde bl.a. fordi de porer, der dæmper lyden, bliver fyldt og skal renses op og levetiden er kortere. Alligevel er det værd at overveje når vi ved, at flere hundrede mennesker ifølge Miljøministeriet risikerer at dø af støj hvert år.

Asfaltindustrien anbefaler, at der udarbejdes en cost benefit analyse af fordele og omkostninger ved støjreducerende asfalt i Danmark efter hollandsk model.

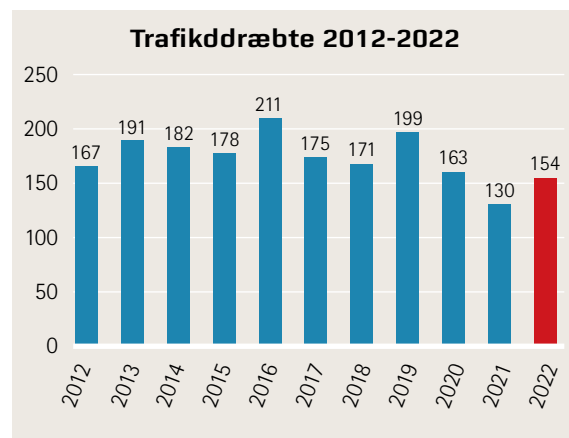
Aldrig en vej uden en cykelsti

Mens antallet af ulykker i biler er faldet, er ulykker for cyklister steget. Det skal der laves om på. Asfaltindustrien anbefaler, at vi accelererer udbygning af cykelstinetet så der i Danmark i 2030 ikke er en eneste vej uden en cykelsti. Der er afsat 3 mia. kr. i Infrastrukturplan 2035 til statslige cykelstier. Lad os bruge dem til 50/50 finansiering sammen med kommunerne, så vi samlet set får 6 mia. kr. til cykelstier

Samtidig ser vi, at det totale antal trafikdræbte igen stiger – i stedet for at falde. Asfaltindustrien anbefaler, at vi inddrager vejens tilstand og udformning meget mere aktivt i bekæmpelsen af dødsulykker. Ud over separate

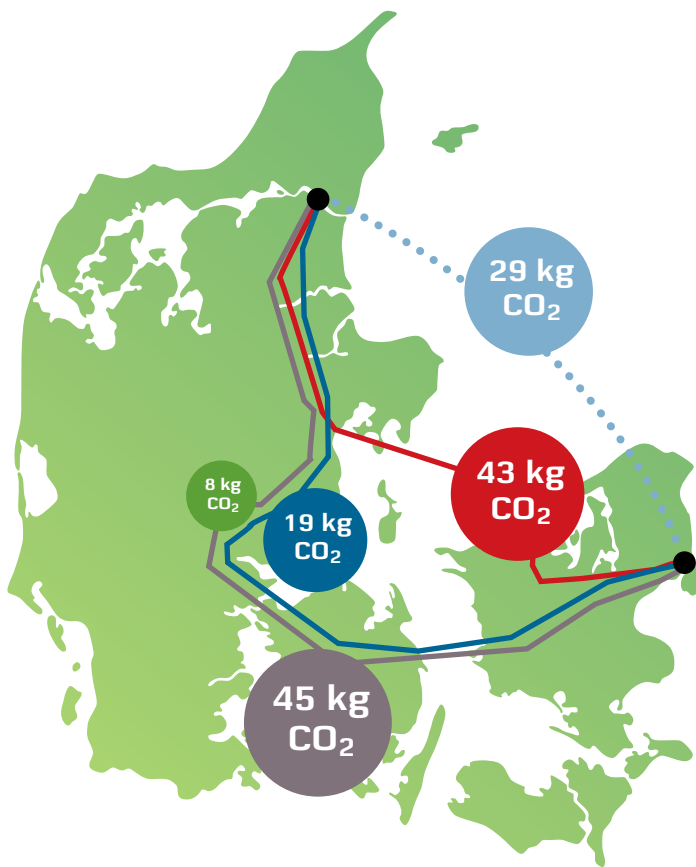
En trafikulykke estimeres til at koste 2,8 mio. kr. mens en dødsulykke koster 34,5 mio. kr. Det medfører en samfundsudgift på 30 mia. kr. årligt.

cykelstier ved vi, at sporkørte veje, slidt vejmarkering (striber) og dårlige rabatter er livsfarlige. Lad os komme i gang med at gøre alle veje trafikksikre – det er det eneste rigtige – og så kan det endda betale sig!



CO₂ og grønne biler

Veje er en funktion af biler. Når de bliver grønne, bliver vejene det også. Det mest CO₂-venlige i dag er at tage el-bilen. Når togene bliver elektriske, må det forventes, at der også er mange flere elbiler og linjebusser, der kører på el.



Rådgivningsvirksomheden Niras har fortaget beregninger på ruten Bågesværd-Aalborg Øst. Beregningerne er for en person.

Flytur

Airbus A320neo og elbil-taxa til og fra lufthavnen

29 kg
CO₂

Togtur

S-tog, IC-lyntog og derefter bus

19 kg
CO₂

Bilfærge

Elbil til Odden, hurtigfærge til Aarhus og videre med elbil

43 kg
CO₂

Motorvej

Elbil hele vejen til Aalborg

8 kg
CO₂

Benzinbil hele vejen til Aalborg

45 kg
CO₂

Kilde: Niras, 'Luftfart og klima' for brancheforeningen Dansk Luftfart, maj 2022 JBM

Fra industrihavn til havnebydel

Vi vil gerne bo med udsigt til vand. Derfor bliver flere og flere danske havne bygget til med boliger. Men boliger og den aktivitet, der er på en havn, passer desværre dårligt sammen. For vi vil gerne have fred og ro og ikke i nærheden af skibe, der lossere og laster, lastbiler der kører frem og tilbage og fabrikker der blander asfalt eller beton. Det er derfor flere og flere havne i disse år går fra at være erhvervshavne til at være bolighavne. Dejligt for

borgerne, men skidt for Danmark. For erhvervshavnene er vigtige transportknudepunkter for især varer og råvarer til bl.a. asfaltindustrien. Om nogle få år kan det gå så galt at 20 – 25 erhvervshavne er nedlagt. Det er så mange, at det vil gøre det svært eller vanskeligt at bygge og anlægge i dele af Danmark. Derfor efterspørger vi en national og langsigtet plan for danske havne.

Danske havne før



Danmarks havne i fremtiden



Vejenes historie

Allerede i Romerriget befæstede man vejbaner ved at udlægge et enkelt lag skærver. I 1820'erne udførtes de første befæstelser med blandede stenstørrelser. At stenene ikke var lige store, fik dem til at kile sig ind i hinanden.

Formålet var at forhindre dybe spor og huller, som blev fyldt af vand og besværliggjorde kørsel med hestevogne



*Asfalteringen af Østergade i København, august 1890.
Tegnet af Poul Fischer.*

og lignende. Dette var den såkaldte makadam-belægning, som er opkaldt efter sin opfinder, den engelske ingeniør McAdam. Makadam-metoden anvendes stadig i en forbedret udgave.

Senere i 1800-tallet fandt man ud af at forhindre regnvandets underminerende kraft ved at grave grøfter omkring vejene, så vandet løb væk fra vejbanen. Man begyndte at tromle stenene for at gøre belægningen mere holdbar og stabil, og man fandt ud at bruge knuste sten, som gav endnu mere stabilitet og holdbarhed.

I 1890 blev Østergade og Købmagergade i København som de første danske gader belagt med stampeasfalt.

Formålet var især at nedbringe støjen fra hestevogne mod brosten. Behovet for at mindske støv og støj blev mere og mere påtrængende, efterhånden som bilen fra slutningen af 1800-tallet vandt frem. Gummihjulene nærmest sugede støv op af fra belægningen, hvilket forurenede luften og forkortede vejenes levetid.

I takt med at behovet for brændstof voksede, var bitumen, et biprodukt fra raffinering af råolie, kommet på markedet og havde vist sig egnet til vejbelægning. Men bitumen var dyr og asfaltering derfor en bekostelig affære. Asfaltering med tjære voksede frem som et billigere, omend mindre effektivt alternativ. Metoden bestod i starten i af at hælde rå tjære over skærverne som en slags toplagsfyldning, der lukkede overfladen.

Der er ikke længere tjære i asfalt

Midt i 1930'erne kom tæppeasfalten som en blanding af varmt bindemiddel og sten i forskellige størrelser. Det moderne, asfalterede vejnet udviklede sig for alvor efter 2. Verdenskrig, hvor personbilen begyndte at blive alment udbredt.

I 1950'erne blev rigelige og billigere forsyninger af bitumen tilgængelige. Bitumen erstattede tjære og forbedrede vejenes holdbarhed enormt. Arbejdet med bitumen ved asfaltering er af IARC, det internationale cancerinstitut, rubriceret sammen med kaffe og mobiltelefoner.

Bilmarkedet udviklede sig fortsat, og fart, komfort og sikkerhed blev mere og mere vigtigt. Bundsikring og afdræning af vejbefæstelser indførtes, og til omfattende og tungere trafik udvikledes asfalt med flere bærelag.

Mange kommuneveje er asfalteret første gang i denne periode direkte på eksisterende grusveje, makadamveje, brostensveje m.m., hvilket også i dag giver særlige udfordringer i forbindelse med vedligehold. Især fra 1960'erne tog det danske vejbyggeri fart. Asfaltindustrien voksede, og tjære blev endeligt udfaset.

Med stigende lastbiltrafik og skiftet fra tvillingehjul til supersingle-dæk i 1990'erne blev sporkøring et problem,



og et behov for nye slidlagstyper og bindelag opstod. Man udviklede en række nye asfalttyper, der kunne håndtere de nye belastninger, og især principperne for opbygning af motorveje blev ændret.

I dag er bitumenbaseret asfalt en naturlig del af byer og infrastruktur. Et veludviklet uddannelsessystem og tradition for forskning og udvikling på egne laboratorier og et godt samarbejde med Vejdirektoratet og kommunerne betyder, at den danske asfaltindustri bidrager internationalt med knowhow inden for vejbyggeri.

Det skete i 2022

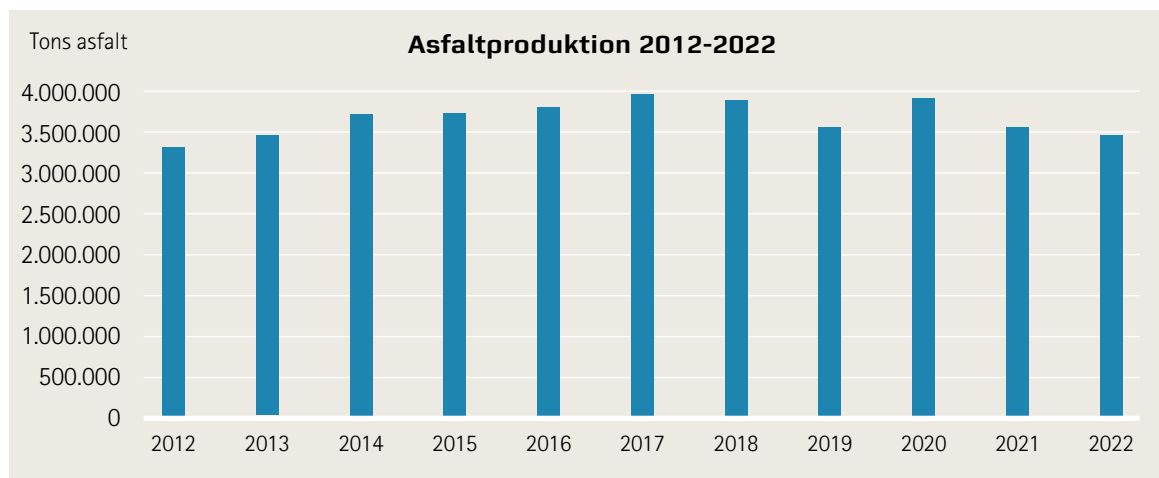
2022 var et godt år at lægge asfalt i. Vi endte på andenpladsen over de mest solrige år, siden målingerne begyndte i 1920. Og til overflod blev det også et varmt og tørt år med mere varme og mindre regn end gennemsnittet. I december satte hård frost ind i et par uger og hæmmede til en vis grad afsaltudlægningen i slutningen af året. Alt i alt var 2022 dog et godt år at lægge asfalt ud.

byggeriet går i gang, gør det til et lotteri at byde på opgaver. Og som bygherre kan man være fristet til at udskyde nødvendige opgaver, indtil tingene jævner sig. Det har givet store udfordringer for virksomhederne i 2022; det stigende antal konkurser i branchen taler deres tydelige sprog. Heldigvis har bygherre og branchen sammen vist vilje og evne til dialog og til at finde praktiske løsninger.



Eftervirkningerne efter corona og krigen i Ukraine betød tilsammen vilde og uforudsigelige prisstigninger, som gjorde det svært både at byde og udbyde byggeri og anlæg. Er der kæmpe usikkerhed om priser på råvarer og om, hvorvidt man overhovedet kan få dem, når

Ser vi indad, var 2022 året hvor vi ved de gode argumenters hjælp fik udfaset opløsningsmidler cut back fra visse specialasfalttyper. Og året, hvor vi for alvor fik implementeret miljøvaredeklarationer, der gør det let og sikkert at købe grønt.



Det er vigtigt i 2023

Vi skal holde fast i infrastrukturplan 2035 som sikrer et sammenhængende Danmark. Og som modvirker skadelig stop-and-go, der vanskeliggør virksomhedernes planlægning. Med en langsigtet plan kan virksomhederne investere, udvikle og uddanne medarbejderne.

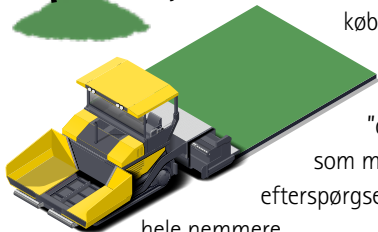
Vi skal have lappet de hullede kommunale veje, der lider af et kolossalt stort vedligeholdelsesefterslæb på hele 3,9 mia. kr. Da det koster 2 – 3 gange så meget at rette op på en forfalden vej i forhold til at vedligeholde i tide, udgør de mange slaghuller i de kommunale veje en helt unødvendig udgift for kommunerne, der kunne få penge til at sætte skatten ned eller ansætte flere medarbejdere til at passe børn og gamle.



og ulykker, for vi kan ikke tiltrække og fastholde medarbejderne, hvis ikke arbejdsforholdene er i orden.

Og sidst, men bestemt ikke mindst skal vi have set på hele byggeriets og anlægsbranchens grundlov, AB18, almindelige betingelser for byggeri og anlæg lavet i 2018. Det er lavet i "fredstid" og det har i 2022 vist sig, at den er dårlig til at håndtere de helt vilde og uforudsigelige prisudsving, vi ser på råvarer. Det gør det usikkert at købe og sælge og risikerer at sætte samfundet i stå. Vi skal have suppleret AB18 med nogle få, men vigtige justeringer f.eks. såkaldt indeksering med virkning fra tilbudsdagen, så køber og sælger er enige om hvordan vilde priser håndteres allerede når de indgår aftalen. Og så skal de indeks som flerårige kontrakter reguleres efter, naturligvis være retvisende og komme så ofte, at de tager højde for hurtige og høje prisudsving.

GRØN
ASFALT



Vi skal have sat skub i den grønne udvikling for alvor. Asfaltindustrien har investeret meget store millionbeløb i fabrikker, der kan producere asfalt med genbrug og i miljøvaredeklarationer. Nu skal vi have de offentlige indkøbere til at efterspørge den grønne asfalt. Måske er det lidt dyrere og lidt mere besværligt end "det man plejer" i starten. Men som med alt andet vil en stigende efterspørgsel give lavere priser og gøre det hele nemmere.

Vi skal have uddannet flere vejasfaltører, så vi har faglærte også i årene der kommer. Det skylder vi os selv og de unge. Desuden skal vi have knækket kurven for uheld

Asfaltindustrien – hvem er vi og hvad tilbyder vi

Asfaltindustrien er branche- og arbejdsgiverforeningen for danske virksomheder, der fremstiller og/eller udfører asfaltbelægninger eller hermed beslægtede aktiviteter.

Asfaltindustriens medarbejdere:



Anders Hilbert
Personalespørgsmål og jura
T: 61 79 77 99
ah@asfaltindustrien.dk



Kamma Lund Jensen
Sekretariatsmedarbejder
T: 30 29 40 26
klj@asfaltindustrien.dk



Helle Markvardsen
Service
(deltid)
T: 36 78 08 22
hm@asfaltindustrien.dk



Anders Hundahl
Politik, lobby og ledelse
T: 40 43 93 70
a@asfaltindustrien.dk



Helene Drøgemüller
Kontorledelse, administration
og medlemservice
T: 20 66 82 20
hd@asfaltindustrien.dk



Trine Leth Kølby
Miljø, arbejdsmiljø og
uddannelse
T: 50 73 47 64
tlk@asfaltindustrien.dk



Anne Andersen
Reception og bogholderi
(deltid)
T: 20 77 94 79
aa@asfaltindustrien.dk



Helle Friman
Medlemsservice og uddannelse
(deltid)
T: 20 85 87 16
hf@asfaltindustrien.dk



Uno Helk
Teknik og økonomi,
redaktør af magasinet ASFALT
T: 20 66 82 60
uh@asfaltindustrien.dk

Asfaltindustrien er branche- og arbejdsgiverforeningen for virksomheder, der fremstiller eller udfører asfaltbelægninger eller beslægtede aktiviteter. Vi sætter tryk på det politiske, giver branchen synlighed, er rammen om værdiskabende netværk og varetager virksomhedernes arbejdsgiverinteresse. Sekretariats medarbejdere rådgiver om og arbejder med: Jura, arbejdsret og overenskomster; miljø, arbejdsmiljø, HR og uddannelse; teknik og udbud; økonomi; lobby og PR; og service.

Sekretariatet omfatter også SIKRE VEJE, Dansk Vejforening, ITSDanmark, Ankenævn for biler og Asfaltindustriens Uddannelsesfonde. Sekretariatsfællesskabet giver synergier og et godt fagligt miljø for alle medarbejdere, der betjener 200 virksomheder og organisationer.



Asfaltindustrien er branche- og arbejdsgiverforeningen for danske virksomheder, der fremstiller og/eller udfører asfaltbelægninger eller hermed beslægtede aktiviteter, og branchens leverandører.

Udgivelsesår 2023, marts
Må citeres med kildeangivelse

Redaktionsgruppe

Trine Leth Kølby
Uno Helk
Anders Hundahl

Kilder til grafer og tal

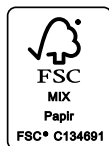
Vejdirektoratet, Sikker Trafik,
SIKRE VEJE, Færdselssikkerhedskommissionen
og Asfaltindustrien

Design og medieproduktion

Kailow A/S, CSR-, miljø- og arbejdsmiljøcertificeret.

Forsidefoto

Colourbox





Asfaltåret der gik i 10 punkter:

1. 2022 havde næstflest solskinstimer, siden målingerne startede i 1920 ...
2. ... og var et godt år at lægge asfalt i; frost i december dæmpede dog arbejdet
3. Betydelige ressourcer blev brugt ...
4. ... for at sikre virksomhederne kompensation for ekstraordinære prisstigninger i.h.t. AB18 ...
5. ... i forbindelse med uforudsigelige prisudsving som følge af krigen i Ukraine;
6. det lykkedes, sammen med Vejdirektoratet, at finde en balanceret løsning
7. Det var året, hvor vi fik flere arbejdsulykker – og uddannet færre lærlinge
8. Og året, hvor vi (næsten) fik udfaset opløsningsmidler og for alvor indfaset EPD'er
9. Vi holdt seminar om greenwashing, så vi kan markedsføre grøn asfalt korrekt
10. Og asfaltproduktionen blev 3,47 mio. tons (2021 3,55) i et år, hvor Vejdirektoratets aktivitet var historisk lav



ASFALTINDUSTRIEN

”Jeg ser frem til et godt samarbejde med Asfaltindustrien. Med infrastrukturaftalen, som et meget bredt flertal i Folketinget står bag, kan alle i branchen se frem til nogle travle år med vigtige projekter inden for infrastruktur, anlæg og veje. Projekter, der vil få stor betydning for danskernes hverdag og binde Danmark bedre sammen”.



Transportminister Thomas Danielsen

Asfaltindustrien
Lautrupvang 2
2750 Ballerup
Telefon: 36 78 08 22
E-mail ai@asfaltindustrien.dk
www.asfaltindustrien.dk

