

ASFALT

V O R E V E J E

Ny minister – igen

Nye veje i 2007

Vejåbninger ved Give

Køre- og hviletidsregler

Asfaltbump

CE-mærket asfalt

E&E-Congress 2008 i København

Vejforum 2007

Skives 11 stjerner

KLUMME: VELKOMMEN TIL NY MINISTER IGEN – IGEN..... 3

NYE VEJE I 2007 4
 Vejdirektoratet har i efteråret åbnet tre nye motorvejsstrækninger og en enkelt motortrafikvej med en samlet vejlængde på 39 km.

VEJÅBNINGER VED GIVE..... 6
 Den 19. november åbnede daværende Transport- og Energiminister Jakob Axel Nielsen to nye vejstrækninger ved Give.

NY VEJLEDNING OM UNDTAGelserNE FRA KØRE- OG HVILETIDSREGLERNE 8
 Fra 1. januar 2008 vil der blive anvendt en ny vejledning om de nationale undtagelser fra køre- og hviletidsreglerne i Rigspolitiets vej- og virksomhedskontrol.

BRANCHEFORBEHOLD FOR UDBUDSFORSKRIFT FOR ASFALTBUMP 10
 Den samlede Asfaltbranche tager fremover et brancheforbehold over for Udbudsforskrift for asfaltbump, AAB, marts 2006.

CE-MÆRKET ASFALT 11
 Fra næste sæson vil de danske asfaltfabrikker producere CE-mærket asfalt.

E&E-CONGRESS I KØBENHAVN DEN 21.-23. MAJ 2008 12
 Der er nu åbnet for tilmelding til den 4. Eurasphalt & Eurobitume Congress "Asphalt – Roads for Life" som finder sted i Bella Center i maj 2008.

VEJFORUM 2007..... 13
 Hotel Nyborg Strand var den 5.-6. december for 7. gang omdrejningspunktet for årets Vejforum.

SKIVES 11 STJERNER 14
 I Skive er 11 rundkørsler prydet med nogle meget flotte kunstværker, som er formgivet af den internationalt anerkendte tegnestue Jacob Jensen Design.



ASFALTINDUSTRIEN

Lautrupvang 2² • 2750 Ballerup • Tlf. 3678 0822 • Telefax 3677 1208
 e-mail: ai@asfaltindustrien.dk

Direktion: Ib Frandsen

Redaktionskomite: Ib Frandsen (ansv.)
 Uno Helk (redaktionschef)
 Anders Hilbert
 Karina Binou

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

Må gerne citeres med kildeangivelse

TEKNIK
 Raster: 80 linier
 Annoncemateriale: Elektronisk
 Papirkvalitet: 130 gr. Multiart Silk

Design og tryk: Datagraf
 Forside: Vejåbning ved Give.
 Foto: Asfaltindustrien.

Medlemmer:

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

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

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

LMK VEJ A/S
 Nørreskovbakke 1, 8600 Silkeborg
 Tlf. 8722 1500 Telefax 8722 1501

Munck Asfalt a/s
 Slipshavnsvej 12, 5800 Nyborg
 Tlf. 6331 3535 Telefax 6331 3536

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

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

*

Eurostar Danmark A/S (AA)
 Tigervej 12-14, 4600 Køge
 Tlf. 5836 0099 Telefax 5836 1099

Associerede medlemmer (AB):

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

NYNAS A/S
 Lyngbyvej 20, 2100 København Ø
 Tlf. 3915 8080 Telefax 3915 8085

Total Bitumen Skandinavien ApS
 Industrivej 1, 6000 Kolding
 Tlf. 7552 9544 Telefax 7550 2959

*

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

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

Velkommen til ny minister igen – igen

24. september 2007 bød vi på denne plads velkommen til Jakob Axel Nielsen, som blot 12 dage forinden havde afløst transport- og energiminister Flemming Hansen, der skulle blive den "trafikminister" i nyere tid, som har siddet længst.

Jakob Axel Nielsen blev så til gengæld den minister, der har siddet kortest på posten, da der kun gik 2 måneder og én dag førend afholdelsen af Folketingsvalget 13. november, som ugen efter bragte ham med i regeringsrokaden den 22. november, hvor han udnævntes til minister for sundhed og forebyggelse.

Vi gratulerer endnu en gang Jakob Axel Nielsen og ønsker held og lykke med den nye ministerpost.

Carina Christensen, der fra 15. december 2006 havde været Familie- og Forbrugerminister, overtog til gengæld et mere "rent" Transportministerium, da energiområdet samtidig overførtes til det nye Klima- og Energiministerium.

Vi ønsker ligeledes Carina Christensen hjertelig til lykke med udnævnelsen til transportminister.

Det må anses for et fremskridt, at regeringen ikke længere slavisk følger sammenkoblingen i EU Kommissionens DG TREN, hvor transport og energi er under samme paraply. Der er trods alt betydeligt flere arbejdsfelter inden for transportområdet i de nationale regeringer end der er i EU Kommissionen.

Hermed er skabt den nødvendige forudsætning for at den ny transportminister kan komme ordentligt ind i de mange spændende opgaver og udfordringer, der tegner sig i horisonten.

Ud over at skulle føre selve aftalegrundlaget om byggeri af en Femern Bælt forbindelse til vejs ende vil Carina Christensen om en måneds tid modtage den længe ventede – men som følge af valget forsinkede – rapport fra Infrastrukturkommissionen.

Vi venter alle med spænding på, hvilke ideer og anbefalinger, kommissionen måtte komme med – men det er næppe for meget at forvente en nøgtern tilgang til såvel løsninger på de behov, der allerede længe har været her og dem, der vil komme såvel på det korte sigt som det mellemlange og det helt lange sigt.



Hævet over al tvivl er det imidlertid, at der eksisterer et betydeligt behov for flere midler til Danmarks fremtidige infrastruktur end der hidtil har været tradition for. Det gælder ikke kun for nyanlæg, men i mindst lige så høj grad den nødvendige vedligeholdelse af eksisterende infrastruktur.

Der vil skulle prioriteres benhårdt og nøgternt på basis af kommissionens analyser over både de akutte behov og de behov, der opstår på mellemlangt og langt sigt. Frem for alt skal der skabes løsninger på reelle behov – og det vil sige med beslutninger, der er fuldstændig fri af de traditionelle studehandler mellem

forskellige landsdeles politikere, hvoraf mange har skullet have et mindesmærke med på vejen.

Carina Christensens håndtering af denne sag bliver ganske afgørende for om hun vil gå over i historien som en af de stærke transportministre.

Samtidig med regeringsomdannelsen fandt – lidt ud over det sædvanlige – også en departementschefrokade sted. Af i alt 5 skift rykkede blandt andet Transport- og Energiministeriets departementschef, Thomas Egebo, over til Klima- og Energiministeriet mens den hidtidige departementschef i Kirkeministeriet, Jacob Heinsen, blev departementschef i Transportministeriet.

Han ved vel, om nogen, at Herrens veje er uransagelige. Vi må håbe, at de danske veje ikke bliver det.



Ib Frandsen

Nye veje i 2007

I oktober og november har Vejdirektoratet åbnet tre nye motorvejsstrækninger og en enkelt motortrafikvej med en samlet vejlængde på 39 km.

Af Uno Helk

Efter to magre år i tilvæksten af motorveje i 2004 og 2005 er der i 2006 og 2007 nu til glæde for vejtrafikanterne atter kommet fart på indvielsen af nye motorvejsstrækninger i Danmark. Med de senest åbnede motorveje er længden af det samlede motorvejsnet i Danmark nu oppe på omkring 1.100 km.

I 2006 blev der åbnet nye motorvejssektioner ved Holbæk, syd for Odense og ved Herning.

I år har snoreklippingerne omfattet

- 3. etape af motorvejen mellem Herning og Brande
- Motorvejen Ønslev-Sakskøbing
- 1. del af motorvejen mellem Give N og Riis
- Diagonalvejen syd om Give (motortrafikvej).

Desuden er de nordligste 2 km af den 16 km lange 3. etape af Svendborgmotorvejen mellem Kværndrup og Svendborg blevet taget i brug i juni og yderligere 10 km vil blive åbnet for trafik i december. Dermed er 31 km af Svendborgmotorvejen blevet

taget i brug. Den 12 km lange strækning mellem Kværndrup og Stenstrup vil i første omgang ikke blive åbnet som motorvej. Dette vil først ske når de sidste 4 km mellem Stenstrup og Svendborg åbnes i 2009, hvor også den officielle indvielse af hele 3. etape vil foregå.

I 2008 vil fokus nok især blive rettet mod færdiggørelsen af de igangværende motorvejsudvidelser af Motorring 3 omkring København og Køge Bugt Motorvejen fra Hundige til Greve Syd.

MOTORVEJEN HERNING-BRANDE

Daværende Transport- og Energiminister Jakob Axel Nielsen åbnede den 8. oktober den 14 km lange motorvejsstrækning mellem Høgild og Brande. Den samlede pris for projektet er 525 mio. kr., svarende til godt 37 mio. kr. pr. km motorvej.

Hermed er 3 af de i alt 4 etaper af projektet med at bygge nye motor- og motortrafikvej ved Herning afsluttet. Den 4. og sidste etape af projektet åbnes i 2008 og omfatter den vestlige halvdel af mo-

totrafikvejen Snebjerg-Herning Øst syd om Herning.

Den nye motorvejsstrækning indeholder en teknisk nyskabelse. Normalt er den hårdest anvendte vejbitumen i Danmark en bitumen 40/60, men som noget nyt har Vejdirektoratet valgt at lade hele strækningen mellem Høgild og Brande blive udført med en bitumen 35/50 i både bindelaget ABB og bærelaget GAB II. Ideen med at anvende en hårdere bitumen i asfalten under slidlaget er at gøre dem stivere med henblik på bedre at kunne optage belastningen fra de tunge køretøjer. Samtidig har anvendelsen af den hårde bitumen gjort det muligt at reducere den samlede tykkelse af ABB- og GAB II-laget med 2 cm i forhold til en traditionel belægningsopbygning.

Det er en ekstra udfordring for asfalten-treprenøren at udlægge de meget stive asfaltbelæggninger, men ifølge LMK Vej A/S er udlægningen forløbet fint uden særlige problemer.

Den nye motorvejsstrækning mellem Høgild og Brande indeholder en teknisk nyskabelse, idet både bindelaget ABB og bærelaget GAB II er udført med den meget hårde bitumen 35/50.





Den 2,5 km lange motorvejsstrækning mellem Riis og Vibjerg blev officielt indviet den 19. november.

MOTORVEJEN ØNSLEV-SAKSKØBING

Med udbygningen af motortrafikvejen fra Ønslev til Saksøbing fra 2 til 4 spor har man endelig fået lukket det sidste hul i det store motorvejs-H. Den nye motorvej blev allerede åbnet for trafik i slutningen af oktober, mens den officielle indvielse af de 14 km ny motorvej foregik den 2. november.

Af sparehensyn blev strækningen i sin tid ikke bygget som motorvej, men kun som motortrafikvej. Siden motortrafikvejens indvielse i 1988 har mange bilister fået sved på panden på vej mod færgen fra Rødby til Puttgården, når de er blevet fanget bag et lastvognstog uden mulighed for overhaling og dermed har måttet

vinke farvel til den planlagte færgeafgang. Denne ekstra stressfaktor er nu en saga blott.

Motorvejsudvidelsen omkring Guldborgsund har i alt kostet 260 mio. kr. svarende til 19 mio. kr. pr. km.

MOTORVEJEN GIVE N-RIIS

Den 19. november åbnedes den første sydlige del af den 6 km lange motorvej mellem Give N og Riis. Med åbningen af den 2,5 km lange motorvejsstrækning mellem Riis og Vibjerg er der skabt forbindelse mod Billund via Diagonalvejen syd om Give. De resterende nordlige 3,5 km mellem Vibjerg og Give N åbnes i 2008. Den samlede anlægssum for motorvejen fra Give N

til Riis udgør 280 mio. kr.

Motorvejen mellem Give N og Riis udgør 1. etape af motorvejen mellem Brande og Riis. Den 2. etape mellem Brande og Give N forventes åbnet i 2012. Motorvejen mellem

Brande og Riis indgår sammen med motorvejsprojektet Riis-Ølholm-Vejle i udbygningen af rute 18 fra Herning til Vejle til motorvej. Riis-Ølholm-Vejle-motorvejsstrækningen er ligeledes planlagt til at være færdig i 2012.

DIAGONALVEJEN SYD OM GIVE

Vejdirektoratet overtog som følge af kommunalreformen primo 2007 ansvaret for at færdiggøre den såkaldte Diagonalvej fra Vejle Amt.

Den nye 8,5 km lange 2-sporede motortrafikvej syd om Give fra Uhe til Vibjerg markerer sammen med den ovenfor omtalte nye 2,5 km lange motorvej mellem Riis og Vibjerg afslutningen på Diagonalvejsprojektet. Anlægssummen for Diagonalvejen beløber sig til 212. mio. kr. Det nyåbnede stykke af Diagonalvejen sparer trafikanterne for en 5 km lang omvej gennem Give. Det overordnede formål med Diagonalvejen er at forbedre trafikafviklingen mellem især Århus/Horsens-området og det vestlige opland, herunder Billund.

Den i alt 11 km lange vejstrækning blev officielt indviet af daværende Transport- og Energiminister Jakob Axel Nielsen den 19. november.



Den nye 8,5 km lange 2-sporede motortrafikvej syd om Give fra Uhe til Vibjerg markerer sammen med den nye 2,5 km lange motorvej mellem Riis og Vibjerg afslutningen på Diagonalvejsprojektet.

Kort: Vejdirektoratet.

Vejåbninger ved Give

En råkold og blæsende novemberdag åbnede daværende Transport- og Energiminister Jakob Axel Nielsen to nye vejstrækninger ved Give, som markerer færdiggørelsen af Diagonalvejen fra Horsens til Billund.

Af Uno Helk

"Det er sandelig på tide, at de får åbnet den vej. Forleden blev jeg igen fanget bag 6 lastbiler i en stor kø, som gav mig en irriterende forsinkelse". Nogenlunde sådan lød det fra en af de lokale, som var troppet op for at overvære den officielle indvielse den 19. november af den nye 2,5 km lange motorvej mellem Riis og Vibjerg og den nye 8,5 km lange 2-sporede motortrafikvej syd om Give fra Uhe til Vibjerg.

11 KM NY VEJ

Den nye vejstrækning på tilsammen 11 km lukker hullet i den vestlige del af den såkaldte Diagonalvej fra Horsens til Billund og sparer trafikanterne for en 5 km

lang omvej gennem Give. Som led i kommunalreformen overtog Vejdirektoratet i starten af 2007 ansvaret for at fuldende anlægget af Diagonalvejen fra Vejle Amt.

De 2,5 km motorvej udgør den sydlige del af den i alt 6 km lange motorvej mellem Give N og Riis. Den nordlige del på 3,5 km mellem Vibjerg og Give N åbnes i 2008. Til den tid forventes det, at de stærkest trafikerede dele af de nye vejstrækninger får en trafikbelastning på mere end 9.000 biler pr. døgn.

Anlægget af motortrafikvejen har stået på siden 2004, mens motorvejsarbejdet startede i slutningen af 2005.

Den samlede anlægssum for de to vejprojekter er ½ mia. kr.

TÅLMODIG VENTEN

Det var en stor dag for de lokale fremmødte personer. Mange af tilskuerne søgte dog hurtigt ly for den kolde bidende blæst i det opstillede Jazz-telt, mens de ventede på, at kortegen af VIP-busser med bl.a. daværende Transport- og Energiminister Jakob Axel Nielsen skulle dukke op. Her blev de underholdt af Jazzbandet "3 på spil". Nogle trodsede dog den kolde blæst og stimlede sammen om "manegen" med mikrofonen foran snoren over vejen som kun ventede på at blive klippet over.

FESTTALER

Lidt i kl. 11 skete det så. Tre busser nærmede sig langsomt i det fjerne og ud kom



Mange af de fremmødte tilskuere søgte ly for den kolde blæst i Jazz-teltet, hvor Jazzbandet "3 på spil" underholdte, mens der blev ventet på kortegen af VIP-busser.



Vejdirektør Henning Christiansen bød alle velkommen til vejåbningen.



Daværende Transport- og Energiminister Jakob Axel Nielsen åbnede vejene med et snoreklip i særlig overværelse af Vejdirektør Henning Christiansen og TV 2.



Med hurraråb og dannebrogflag gjorde skoleeleverne fra Give skole vejindvielsen mere festlig.

Transport- og Energiministeren, Vejdirektøren, Vejles borgmester og alle de øvrige særligt indbudte gæster.

Alle fandt hurtigt sine pladser så den officielle indvielse kunne gå i gang præcis kl. 11.

Vejdirektør Henning Christiansen indledte kort seancen med at byde velkommen til alle de fremmødte og gav herefter ordet til Transport- og Energiminister Jakob Axel Nielsen.

Ministeren berømede de nye veje og personerne som har været involverede i projekterne. Ved anlægget af vejene er der specielt gjort meget for at tage hensyn til områdets dyreliv. På den nye motorvej findes Danmarks til dato største fauna-overføring udført som en dobbelt buebro. Broen er 50 m bred, så bl.a. områdets råvildt og kronvildt kan færdes uhindret på tværs af motorvejen. Dernæst er der placeret 7 faunarør, hvor grævling, ræv og padder kan passere under vejanlæggene.

Med et afsluttende snoreklip ønskede Jakob Axel Nielsen trafikanterne tillykke med de nye veje. I bedste rocksangerstil kastede han små stykker af den afklippede snor ud til de jublende skolebørn.

Borgmester Leif Skov, Vejle Kommune, glædede sig over, at der nu er skabt

en bedre forbindelse mellem Århus/Horsens-området og Billund og istemte sammen med alle tilskuerne et trefoldigt hurraråb for de nye vejstrækninger. Han stillede gerne op til flere snoreklipninger i området i fremtiden.

Efter et kvarter var åbningsceremonien slut. Mange af tilskuerne søgte hurtigt væk for at få varmen andetsteds.

CIRKUS KOM TIL BYEN

Det meget professionelle omrejsende vejåbningscirkus havde været i byen og givet de fremmødte lokale beboere en oplevelse for livet. Nu er der pause i den evige Danmarksturné indtil næste år, hvor der igen er nogle vigtige vejprojekter som afsluttes. Her vil den nye Transportminister Carina Christensen få sin debut.



Borgmester Leif Skov, Vejle Kommune, glædede sig over de nye vejstrækninger og fremhævede, at han gerne stiller op til flere snoreklipninger i området i fremtiden.

Ny vejledning om undtagelserne fra køre- og hviletidsreglerne

I løbet af december 2007 udsender Rigspolitiet en vejledning om de nationale undtagelser fra køre- og hviletidsreglerne. Vejledningens fortolkning af reglerne vil med virkning fra 1. januar 2008 blive anvendt i Rigspolitiets vej- og virksomhedskontrol.

Af Anders Hilbert

Reglerne om køre- og hviletid er fastsat i EU-forordning nr. 561 af 15. marts 2006. Af artikel 2 i denne køre- og hviletidsforordning fremgår, at forordningen gælder for følgende former for vejtransport:

- godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt (inkl. påhængsvogn) overstiger 3,5 tons.
- personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end 9 personer (inklusive føreren) og er beregnet til dette formål.

Køretøjer, der falder uden for disse to kategorier, er ikke omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Når transport af gods eller personer er omfattet af køre- og hviletidsforordningen, skal føreren af køretøjet under kørslen anvende kontrolapparat (i daglig tale "fartskriver") og overholde reglerne om køretid, pauser og hviletid.

Hvis en transport er undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne, skal føreren ikke anvende kontrolapparat – og ikke overholde køre- og hviletidsreglerne – men skal dog registrere kørslen som "andet arbejde", hvis den udføres i en daglig arbejdsperiode, hvor der også udføres kørsel, der er omfattet af reglerne.

DE GENERELLE UNDTAGELSER (EU-UNDTAGELSERNE)

I EU-forordningen er fastsat en række generelle undtagelser fra køre- og hviletidsbestemmelserne, der gælder i samtlige EU-lande.

Efter disse undtagelser er vejtransport med en række nærmere anførte køretøjer undtaget fra at overholde køre- og hvi-

letidsreglerne. Det gælder bl.a. følgende former for vejtransport:

- køretøjer, der bruges til busrutekørsel.
- køretøjer, hvis højeste tilladte hastighed ikke overstiger 40 km/t.
- køretøjer, der tilhører ordensmagten, brandvæsnet, forsvaret eller civilforsvaret.
- køretøjer, der benyttes i katastrofetilfælde eller under redningsaktioner.

Af Rigspolitiets vejledning fremgår, hvor grænserne går for de enkelte undtagelser og hvordan de enkelte undtagelsesbestemmelser vil blive fortolket af Rigspolitiet.

DE NATIONALE UNDTAGELSER

I EU-forordningen er endvidere åbnet mulighed for, at man nationalt kan undtage transporter, der udføres ved hjælp af en række nærmere anførte køretøjer.

For Danmarks vedkommende har man valgt at udnytte samtlige undtagelsesmuligheder og derfor indført en lang række undtagelser fra køre- og hviletidsreglerne, der alene gælder for transport i Danmark.

Disse undtagelser fremgår af § 2 i bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport (køre- og hviletidsbekendtgørelsen) og omfatter bl.a. følgende former for vejtransport:

- offentlige myndigheders køretøjer, der benyttes til vejtransporttjenester, der ikke konkurrerer med private transporttjenester.
- landbrugs- og skovbrugstrækkere, der benyttes inden for en radius på 100 km fra virksomhedens hjemsted.
- køretøjer (inkl. hænger) med en stør-

ste tilladt totalvægt på max. 7,5 tons, som anvendes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter under udøvelsen af sit erhverv. Kørslen skal ske inden for en radius af 50 km fra virksomhedens hjemsted og kørslen må ikke være førerens hovedaktivitet.

- køretøjer (inkl. hænger) med en største tilladt totalvægt på max. 7,5 tons, som anvendes til godstransport inden for en radius af 50 km fra virksomhedens hjemsted og som fremdrives med naturgas, flydende gas eller elektricitet.
- køretøjer, der benyttes i forbindelse med kloakering, beskyttelse mod oversvømmelse, vedligeholdelse af vand-, gas- og elforsyning samt vedligeholdelse og kontrol af veje.

VEDLIGEHOLDELSE AF VEJE

Specielt undtagelsen af køretøjer, der benyttes i forbindelse med vedligeholdelse og kontrol af veje har betydning for asfaltbranchen.

Efter Rigspolitiets umiddelbare opfattelse skal udtrykket "veje" tolkes i overensstemmelse med færdselslovens definition af "vej", dvs. som "vej, gade, cykelsti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat".

Hertil har Asfaltindustrien anført, at udtrykket "veje" bør udvides til "veje og sidearealer", da disse arealer udgør en del af vejen og at de af trafiksikkerhedsmæssige grunde skal vedligeholdes i samme udstrækning som selve vejbelægningen.

Ved "vedligeholdelse" forstås al form for arbejde, der udføres med henblik på at sikre allerede anlagte vejes beskaffenhed og egnethed til færdsel. Under kørsel, der udføres med henblik på ved-

ligeholdelse af veje, kan de nødvendige materialer til brug for arbejdets udførelse medbringes.

Vedligeholdelse af veje vil f.eks. være arbejde med udbedring/repairation af etablerede veje med grus, sten, eller asfalt, etablering af vejafmærkning og vinterførebekæmpelse.

Det er kun kørsel med køretøjer, der direkte deltager i arbejdet med vedligeholdelse og kontrol af veje, der er undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne. Efter Rigspolitiets opfattelse vil et køretøj, der bringer asfalt til et vedligeholdelsesarbejde derfor ikke være undtaget fra køre- og hviletidsreglerne.

Asfaltindustrien har i den forbindelse anført, at man bør sondre mellem transport af asfalt og aflæsning af asfalt, da sidstnævnte faktisk er en integreret del af asfaltens udlægning. Asfaltudlægning er en fortløbende, fremadskridende proces, der er afhængig af løbende, kontinuerlige aflæsninger af asfalt, da asfalt kun kan bearbejdes inden for et begrænset temperaturinterval.

ETABLERING, UDVIDELSE ELLER OMLÆGNING AF VEJ

Hvis der er tale om kørsel i forbindelse med andet arbejde end vedligeholdelse og kontrol – f.eks. ved anlægsarbejder med etablering af ny vejstrækning, ved udvidelse af veje eller ved omlægning af veje – er kørslen efter Rigspolitiets umiddelbare opfattelse omfattet af køre- og hviletidsbestemmelserne.

Efter Asfaltindustriens opfattelse bør det ikke være afgørende om en kørsel foregår i forbindelse med et vedligeholdelsesarbejde eller i forbindelse med etableringen af en ny vejstrækning. Formålet med at være fritaget for køre- og hviletidsreglerne er stort set det samme i begge tilfælde.

Uanset dette faktum vil kun kørsel i forbindelse med vedligeholdelsesarbejder være omfattet af undtagelsen. Årsagen er, at EF-domstolen i sine afgørelser flere gange har fastslået, at EU-forordningens bestemmelser på dette område skal fortolkes indskrænkende – og EU-forordningen giver efter sin direkte formulering kun mulighed for nationale undtagelser fra køre- og hviletidsbestemmelserne i forbindelse med vedligeholdelse og kontrol af veje.

Asfaltindustrien er dog af den opfattelse, at kørsel i forbindelse med udvidelse eller omlægning af en vejstrækning bør sidestilles med kørsel i forbindelse med vedligeholdelsesarbejder. Af den simple årsag, at det ikke vil være praktisk muligt at skabe en entydig sondring mellem vedligeholdelse af veje på den ene side og udvidelse eller omlægning af veje på den anden side. Ved enhver udvidelse eller omlægning af veje vil der også være arbejder, der bedst kan karakteriseres

som vedligeholdelse af den eksisterende vej. Dette gælder specielt for asfaltarbejder, men f.eks. også for den afsluttende afstribring af vejbanen.

VEJLEDNINGEN ER PÅ VEJ

Rigspolitiet forventer at have den endelige vejledning klar til offentliggørelse i løbet af december 2007. Bestemmelserne træder i kraft pr. 1. januar 2008 – og kan derfor også håndhæves fra denne dato.



Foto: Rigspolitiet, www.politi.dk.

Brancheforbehold for Udbudsforskrift for asfaltbump

Den samlede Asfaltbranche har ved fremtidige udbud af asfaltbump besluttet at indføje et brancheforbehold i relation til Udbudsforskrift for asfaltbump, AAB, marts 2006.

Af Ib Frandsen

Vejreglerådet udsendte i marts 2006 en revideret Udbudsforskrift for asfaltbump, som består af en Vejledning og en Almindelig arbejdsbeskrivelse (AAB).

Under den forudgående høringsfase (erfaringsopsamling) gjorde den samlede Asfaltbranche (dvs. incl. Skanska Asfalt) særskilt opmærksom på to problematiske forhold vedrørende:

1. tolerancer for udførelsen af asfaltbump
2. mangelsvarsperioden for sporkøring af asfaltbump.

De to områder gennemgås kort nedenfor.

1. TOLERANCER FOR UDFØRELSEN AF ASFALTBUMP

Hvis det lægges til grund, at de oplyste tolerancebånd i kataloget over typegodkendte bump udgør absolutte geometriske krav, er tolerancerne helt enkelt *for snævre*. De hidtidige erfaringer med udførelse af asfaltbump dokumenterer, at det i praksis ikke er muligt at overholde de i kataloget anførte tolerancebånd.



Vejreglen for asfaltbump indeholder nogle problematiske områder i relation til tolerancer for udførelsen af asfaltbump og mangelsvarsperioden for sporkøring af asfaltbump.

2. MANGELANSVARPERIODE FOR SPORKØRING AF ASFALTBUMP

Der forekommer en kraftig belastning af vej og asfaltbump dér, hvor bumpet starter og slutter. Såvel bumpets udformning som valget af materialer bliver *altafgørende* for, om der opstår sporkøring.

Såfremt et bump passeres med en *højere hastighed* end typen foreskriver - eller der forekommer *tungere trafik*, hvorved der opstår større påvirkning end forudsat, vil det være *urimeligt* at lægge *ansvaret* for eventuel *efterfølgende deformation* og sporkøring på entreprenøren.

Kravet til sporkøring burde derfor *alene* forholde sig til sådanne deformationer, som *påviseligt* hidrører fra fejl i de anvendte *materialer*.

Med vedtagelsen af den nu gældende Udbudsforskrift for asfaltbump, marts 2006, er der overhovedet ikke taget hensyn til den samlede asfaltbranchens synspunkter for så vidt angår tolerancerne - og der blev det kun i *utilstrækkelig* grad for så vidt angår mangelsvarsperioden for sporkøring.

Den samlede Asfaltbranche har derfor besluttet ved fremtidige udbud i relation til Udbudsforskrift for asfaltbump, AAB, marts 2006 at indføje følgende **brancheforbehold**:

"For ovennævnte entreprise afgives tilbud på udførelse af vej bump på følgende ændrede grundlag i forhold til det udsendte udbudsmateriale:

Vej bump leveres og dokumenteres i henhold til

"Udbudsforskrift, Veje, Asfaltbump, AAB marts 2006"

De afgivne tilbud tager i sin helhed forbehold over for følgende bestemmelser i forskriften:

Side 3, midtfor:

"Asfaltbump skal være udformet således, at førere af personbiler og tunge køretøjer ikke udsættes for alt for stor lodret acceleration ved passage af bumpene ved bestemte hastigheder. Vejdirektoratets katalog over typegodkendte bump, der senest er revideret i januar 2004 angiver med tilhørende tolerancebånd den detaljerede geometriske udformning af forskellige bumptyper. Valg af type og placering af de(t) aktuelle bump fremgår af udbudsgrundlaget."

[entreprenørens navn] påtager sig således ikke et mangelsansvar for geometrisk afvigelse af udførte asfaltbump.

Side 4, nederst og side 5, øverst:

"Mangelsvaret for asfaltbump fastsættes til 2 år for sporkøring af bump. Såfremt bygherren har specificeret materialerne til opbygning af bumpet, er mangelsvaret dog alene begrænset til udbedring af skader, som kan relateres til ukonditions mæssige materialer i henhold til bygherrens specifikation."

[entreprenørens navn] påtager sig således ikke et mangelsansvar for sporkøring (deformation) af udførte asfaltbump."

CE-mærket asfalt

Fra sæsonen 2008 vil de danske asfaltfabrikker producere CE-mærket asfalt

Af Uno Helk



Fra næste sæson leverer asfaltfirmaerne CE-mærket asfalt til sine kunder.

De danske asfaltfirmaer har på det seneste været travlt optaget af at opnå de nødvendige godkendelser til, at alle asfaltfabrikker fra 2008 kan levere CE-mærket asfalt til sine kunder. Målet er nået og alle firmaer vil være parat til at levere CE-mærket asfalt fra marts 2008, hvor reglerne omkring CE-mærkningen af asfaltmaterialer træder endeligt i kraft.

Hermed kommer forløsningsen på en proces som reelt blev indledt med EU's byggevaredirektiv helt tilbage i 1988.

CE-MÆRKET

Varmblandet asfalt er omfattet af byggevaredirektivet og skal dermed opfylde en række "væsentlige krav" før det kan CE-mærkes. CE-mærket angiver, at produktet opfylder kravene i den relevante harmoniserede fælleseuropæiske CEN-standard. Dernæst skal asfaltfirmaet udarbejde en "Type Test" (førstegangsafprøvning) og en overensstemmelseserklæring, hvori dokumenteres, at det pågældende produkt overholder kravene i den relevante CEN-standard. Ligeledes skal der etableres et system til at dokumentere, at de erklærede egenskaber overholdes under den løbende produktion.

PROCESSEN

Det er netop denne proces som alle de danske asfaltfirmaer har været igennem,

således at de er parat til at levere CE-mærket asfalt fra sæsonen 2008.

Der er udarbejdet Type Test's og overensstemmelseserklæringer som ikke er underlagt krav om tredjepartsevaluering og derfor alene er producentens ansvar.

Dernæst har alle firmaerne i efteråret haft besøg af et certificeringsfirma med henblik på at opnå et certifikat for den løbende fabrikskontrol som er underlagt tredjepartskontrol efter den europæiske CEN-standard for "Factory Production Control".

Tidligere i processen har certificeringsfirmaerne Bureau Veritas, Det Norske Veritas og Dansk Standard haft travlt med at alliere sig med en asfalteksperter med henblik på at opnå den nødvendige akkreditering fra DANAK til at kunne udstede de nødvendige certifikater til asfaltfirmaerne.

Asfaltfirmaerne melder overordnet om tilfredshed med de certificerende bureauers håndtering af certificeringen. Generelt har processen omkring certificeringen af asfaltfabrikkerne vist sig ikke at være så administrativ tung som frygtet på forhånd.

PRODUKTERNE

CE-mærkningen refererer til den løse asfalt som udleveres fra fabrikken og omfatter alene de asfalttyper som er beskrevet i en CEN-standard. Kunderne

vil dog fortsat have mulighed for at få udleveret specialprodukter som ikke er beskrevet i en CEN-standard uden et CE-mærke. I denne forbindelse kunne f.eks. nævnes asfalt til tynde støjreducerende slidlag (SRS).

Asfaltfirmaerne kan benytte udleverede vejsesdler og egne hjemmesider til at komme med oplysninger og/eller henvisninger i forbindelse med CE-mærkningen.

I realiteten er CE-mærkningen af asfalt hovedsagelig asfaltfirmaernes "hovedpine" og kunderne vil ikke komme til at bemærke nogen særlige ændringer i forhold til hidtidig praksis udover f.eks. at vejsesdler nu evt. kan være forsynet med et CE-mærke.

I denne forbindelse skal det understreges, at bygherren ved at referere til Vejreglen for Varmblandet asfalt (AAB, Almindelig Arbejdsbeskrivelse) fra november 2006 kan sikre sig, at alle relevante forhold vedrørende CE-mærkning er beskrevet i henhold til EU's byggevaredirektiv og udbudsdirektiverne.

DANMARK ER DUKS

I europæiske sammenhæng har Danmark i en lang årrække stillet mange kritiske spørgsmål til det fornuftige i, at asfalt er omfattet af byggevaredirektivet og dermed skal CE-mærkes. Nu hvor det er en realitet, kan man paradoksalt nok konstatere, at Danmark p.t. er det eneste land, hvor hele asfaltbranchen er klar til at producere CE-mærket asfalt.

E&E-Congress

i København den 21.-23. maj 2008

Der er nu åbnet for tilmelding til den 4. Eurasphalt & Eurobitume Congress med titlen "Asphalt – Roads for Life" som finder sted i Bella Center i maj 2008.

E&E-Congress er arrangeret af de europæiske asfalt- og bitumenforeninger EAPA og Eurobitume og afholdes hvert 4. år. Det at kongressen afholdes i Danmark bør være et ekstra incitament for mange vejfolk i Danmark til at deltage.

Kongressen fokuserer dels på en række overordnede temaer inden for vejinfrastruktur, og dels på de seneste internationale landvindinger inden for asfalt- og bitumenteknologi via over 200 tekniske papers.



DESTINATION COPENHAGEN
Asphalt - Roads for Life

See you in Copenhagen
21 - 23 May 2008

www.eecongress.org

PRISEN FOR AT DELTAGE ER FØLGENDE:

Tilmelding før den 31. marts 2008: Euro 980

Tilmelding efter den 31. marts 2008: Euro 1.180

Ledsagere: Euro 225.

For yderligere praktiske oplysninger om registrering m.m. henvises til www.eecongress.org.

Vel mødt til maj i Bella Center i København.

**Asfaltindustrien holder lukket
mellem Jul og Nytår.**

**Vi ønsker alle vores læsere
en rigtig Glædelig Jul
og et godt Nyt År 2008.**

**Næste års Generalforsamling
i Asfaltindustrien
afholdes den 13. marts 2008.**

Vejforum 2007

Godt 800 deltagere var på plads på årets Vejforum, som løb af stablen den 5. og 6. december på Hotel Nyborg Strand.

Af Ib Frandsen

Vejforum er gennem de senere år blevet en af de vigtigste platforme for fremlægelse og drøftelse af en række aktuelle temaer, der rører sig inden for vejsektoren. Succesen understreges af, at det maksimale deltagerantal allerede blev nået efter få dages tilmelding, hvorefter der måtte lukkes for yderligere tilmelding. Men det er synd og ærgerligt for alle dem, som ikke nåede at tilmelde sig - så måske kunne man overveje om det måske var en ide at flytte konferencen til større faciliteter i f.eks. Odense.

ÅBNING

Vicedirektør Per Clausen, Vejdirektoratet, bød som årets formand for Vejforum alle deltagerne velkommen. Hovedtalerne blev leveret af Venstre's trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen og Jens Chr. Lund fra Socialdemokraterne. De gav med lidt forskellig stil hver deres bud på løsninger af de trafikale udfordringer. Stilen til trods var de heldigvis enige om det meste - ikke mindst om nødvendigheden af en tidssvarende infrastruktur med fornøden finansiering. NVF udvalg 34's miljøpris blev i år tildelt den såkaldte SRS-gruppe, som har udvik-

let et 1. generationssystem for udbud og dokumentation af støjreducerende slidlag (SRS).

VEJ-EU's jubilæumspris gik til Laura Sand Pedersen og Thomas Hjort Møller, der vil bruge prisen til et studieophold i Dubai.

FAGLIGT PROGRAM

I år omfattede programmet 78 faglige indlæg og 5 workshops. Der blev sat fokus på en lang række meget højaktuelle temaer inden for vejsektoren som f.eks. Infrastrukturkommissionens arbejde, konsekvenserne af kommunalreformen, modulvogn, OPP og trafikikkerhed. Der var også mange indlæg inden for det årligt tilbagevendende temaer inden for vejforvaltning samt planlægning, drift og anlæg af veje.

Det var især spændende at høre indlæggene om OPP-erfaringer fra Danmark (Rigsarkivet), Holland og UK.

Her blev *myten* om, at det skulle være dyrere at finansiere ved OPP end ved traditionel totalentreprise *godt og grundigt manet i jorden*.

Det samme gjaldt "problemet moms". Det har man i Holland besluttet ikke skal



være et problem for de deltagende virksomheder og derfor blev det løst. Det samme kan snildt lade sig gøre i Danmark. Det skete jo da kommuner og amter - for neutralitetens skyld - skulle svare moms af ydelser, der konkurrerede med private. Pengene går i den kommunale momsfond, hvorfra de går tilbage igen (!) til forskellige "støtteformål". Et bredt udsnit af leverandører til den danske vejsektor var repræsenteret på den tilhørende udstilling, som i alle pauserne mellem de faglige indlæg blev flittigt besøgt af konferencedeltagerne. På sidste års Vejforum blev der talt meget i krogene om forventningerne til gennemførelsen af kommunalreformen. I år kunne man så gøre status på hvordan det - trods alt - faktisk er gået godt.

NETVÆRKSPLEJE

Vejforum har med tiden udviklet sig til ikke kun at være et mødested med faglig fokus, men også til at være stedet hvor man kommer for at pleje sine netværk inden for vejsektoren og det var tydeligt at snakken om stort og småt gik godt.

Den tilhørende udstilling til Vejforum var et populært samlingssted i pauserne.



Årets formand for Vejforum
Per Clausen byder velkommen.



Jens Chr. Lund,
Socialdemokraterne.



Kristian Pihl Lorentzen,
trafikordfører for Venstre.

Skives 11 stjerner

11 rundkørsler med flotte skulpturer sætter Skive på nytænkningens verdenskort.



Mere (er i familie med Mindre og Er).



Er (er i familie med Mindre og Mere).



Mindre (er i familie med Er og Mere).

Af Uno Helk

I Skive er rundkørslerne i knudepunkterne på indfaldsvejene til centrum ikke helt almindelige. 11 rundkørsler er nemlig prydet med nogle meget flotte kunstværker som er formgivet af den internatio-

Med udgangspunkt i et samfund som skal leve af ideer, skal Skives 11 stjerner hele tiden minde de forbigående om, at man skal blive bedre til at se det kendte fra nye vinkler og til at sætte det sammen på nye måder.

Skulpturenes navne er Solen, Tegnet, Vestenvinden, Mindre, Er, Mere, Kraka, Aslaug, Torvet, Borgen og UFO'en. Alle skal de være med til at sætte Skiveegnen på nytænkningens verdenskort.

TRE GENNEMGÅENDE ELEMENTER

Skulpturerne er udformet efter et fælles formsprog og hovedide. Endvidere følger der en underliggende historie med til hver enkelt stjerne.

Formsproget er de klassiske figurer i form af kuben og kuglen. Derudover er skulpturerne hovedsageligt kendetegnet ved kontraster i sort og sølv, som netop er et af Jacob Jensen Design's varemærker. Alle skulpturer er anbragt i en kompasring af granit, som forankrer stedet til verden. Rundkørslernes sorte asfalt omkranser skulpturerne på en elegant måde og harmonerer godt med skulpturenes formsprog.

Skulpturenes gennemgående hovedide er modsætninger. Ni af de elleve skulpturer hører sammen i familier af to eller tre, hvor en grundfigur er skåret ud i flere skulpturer. F.eks. danner Solen og Tegnet tilsammen en fuld kugle.

Chefdesigner Timothy Jacob Jensen formulerer den bærende ide på følgende tankevækkende måde: "Hensigten med opbygningen i modsætninger er at appellere til den modsatte synsvinkel. Til at få øje på det, som mangler. Det usynlige, som er fuldt synligt 300 meter længere ned af vejen. Man skal bevæge sig for at få øje på det usynlige. Men man skal også huske, hvor man kommer fra for at få sammenhængen



Vestenvinden

nalt anerkendte tegnestue Jacob Jensen Design, som har til huse ved Skive.

STJERNER

Siden sommeren 2006 har de 11 rundkørsler – eller stjerner som de kaldes – givet de 10.000 dagligt passerende trafikanter et smukt kunstnerisk afbæk i hverdagen.



Tegnet

(er i familie med Solen).

Solen

(er i familie med Tegnet).



Kraka
(er i familie med Aslaug).



Aslaug
(er i familie med Kraka).

med. Der skal både bevægelse og hukommelse til for at værkerne bliver hele”
Der hører en historie med til hver enkelt skulptur. Temaet om modsætninger udgør en rød tråd i historierne. Skulpturerne bliver også mere vedkommende, når man kan fortælle medpassagerne en god historie, når man passerer forbi dem.

SE STJERNERNE

Det kan absolut anbefales at lægge turen forbi Skive for at opleve byens 11 monumentale vartegn. Hele turen rundt kan klares på 20-25 minutter, hvis man har travlt.

Konceptet med at benytte rundkørsler som platforme for skulpturer til at udspred budskabet om en visionær ide lægger en helt ny dimension til mulighederne for at udforme æstetiske veje.

Projektet har kostet næsten 10 mio. kr., hvoraf Skive kommune har bidraget med godt halvdelen og 20 lokale virksomheder med resten. Alle skulpturerne er produceret af lokale virksomheder og vejer ca. 250 tons i alt.



Torvet
(er i familie med Borgen).



Borgen
(er i familie med Torvet).



UFO'en.



**YDERLIGERE INFORMATIONER OM SKIVES 11 STJERNER
KAN FINDES PÅ WWW.SKIVES11STJERNER.DK.**



www.scoop-reklam.dk

Vi lægger gerne
navn til det vi laver...

...for vi bygger veje for fremtiden !



▲ LMK VEJ varetager alle opgaver inden for produktion og udlægning af asfalt.



▲ LMK VEJservice løser alle opgaver inden for anlæg, drift og vedligehold af veje og grønne områder.



Fakta om LMK

LMK VEJ varetager alle opgaver inden for produktion og udlægning af asfalt samt specialopgaver med bla. broer og industrigulve. LMK VEJservice tilbyder fleksible og rentable løsninger inden for anlæg, drift og vedligehold af veje og grønne områder. Med 7 asfaltfabrikker og 6 afdelingskontorer fordelt over hele Danmark, beskæftiger vi ca. 350 medarbejdere. LMK er en del af Lemminkäinen Group, Helsinki, der siden 1910 har drevet entreprenørvirksomhed i Norden og beskæftiger ca. 9.000 medarbejdere.



LMK VEJ

- veje for fremtiden