

ASFALT

VORE VEJE

NR. 1 MAJ 09

Kommunevejene hungrer efter asfalt

I 2008 ramte den offentlige asfaltefterspørgsel en foreløbig bundrekord. Der spares på den kommunale vejvedligeholdelse som aldrig før.



FORANKRING Gennem forandring 3

REKORDLIDT ASFALT TIL
KOMMUNEVEJENE 4

YDERST VELOPLAGT TRANSPORT-
MINISTER PÅ AI'S MEDLEMSMØDE 6

TRAFIKAFTALE ØGER AMBITIONSNIVEAUET
FOR STATENS VEJINVESTINGER 8

TYRKISK ASFALT 11

PAS PÅ MIN FAR 12

NY DIREKTØR I ASFALTINDUSTRIEN 14

SRS-GRUPPEN PÅ VEJ MOD NYT REGELSÆT . . . 16

KOMPETENCEUDVIKLING AF
Sjakkajser og ledere på gulvplan 18



Medlemmer

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

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

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

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

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

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

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

**Associerede
medlemmer (AB):**

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

Total Denmark A/S
Birkedam 14, 1. tv.
6000 Kolding
Tlf. 7552 9544
Telefax 7550 2959

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

*

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

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

Forankring gennem forandring

Min første klumme, da jeg overtog ansvaret for udgivelsen af ASFALT, havde samme tema som nærværende overskrift.

Som led i lanceringen af et helt nyt layout for bladet skrev jeg dengang blandt andet:

“ASFALT skal selvsagt være det naturlige talerør for Asfaltindustrien” og “Asfaltindustrien er en moderne og progressiv organisation, hvis særkende skal være at sikre forankringen gennem forandring. Kun ved at leve i takt med tiden kan man gøre sig håb om at måtte få indflydelse på fremtiden.

Alene ved at holde nær kontakt til medlemmerne kan man gøre sig håb om at være rustet til fremtidens udfordringer. Og kun som en enig branche kan Asfaltindustrien vinde gehør for sine synspunkter.”

Det har været spændende lige siden og udfordringerne har ind i mellem stået i kø.

Helt generelt er efterspørgselen på asfalt faldet voldsomt og den er nærmest omvendt proportional med det virkelige behov, dersom vejenes standard i det mindste blot skulle kunne fastholdes - hvis ikke ligefrem de kunne forbedres.

Det har indebåret en række rationaliseringer, effektiviseringer og senest salget af Asfaltindustriens Hus samt flytningen for 2 år siden til vore helt nye lokaler i Ballerup.

De mere faglige udfordringer er mangfoldige med stadigt vekslende fokus, alt efter hvad der til en hver tid rører sig i den store og lille omverden.

Men uanset hvad, er den bærende idé at være dybt seriøs med en høj personlig integritet – og som en lille, men vågen organisation med resourcepersoner i sekretariatet og vore 4 faste udvalg er mangfoldigheden alligevel stor.

Som Tordenskjolds soldater må vi vælge vore slag med omhu, være rappe på fødderne når det gælder, holde krudtet tørt og aldrig skyde med spredeshagl, men først trykke af, når målet er i sigtekornet.

De bedste resultater kan ofte være dem, man ikke kan ‘tale højt om’, men til gengæld glæde sig desto mere over.

Sådan var det dog ikke, da Konkurrencestyrelsen umiddelbart inden Asfaltindustriens høring om funktionsudbud

i Landstingssalen for 10½ år siden i Styrelsens daværende meddelelsesblad, Berlingske Tidende, på hele forsiden og 1½ side inde i bladet – uden rettergang - forhåndsdømte os som “hard core lovovertrædere”. Her måtte jeg berolige ængstelige politikere med, at der absolut intet var derom – og de stillede da heldigvis også op til høringen.

Dér tog vi kampen op og efter et par års ihærdigt arbejde underkendte Konkurrenceankenævnet helt og aldeles en i mellemtiden truffet afgørelse fra Konkurrencerådet.

For god ordens skyld vil jeg tillægge, at jeg netop for nylig har konstateret, at Konkurrencestyrelsen i dag er en ganske anden og moderne styrelse, som man kan have en yderst fornuftig dialog med.

Et forhold har dog ligget fast siden jeg begyndte for 14 år siden – nemlig, at min kontrakt udløber 31. maj 2010 og at et glidende generationsskifte skulle ske ved at min efterfølger fra første færd indtager chefkontoret og jeg træder et skridt tilbage.

Med vanlig rettidig omhu indledte bestyrelsen efter aftale med mig i efteråret 2008 rekrutteringen af min efterfølger. Det lykkedes hurtigere end ventet og vi kunne derfor byde min efterfølger, Anders Hundahl velkommen den 2. april.

Selv afslutter jeg nogle igangværende, kortsigtede projekter og fortsætter med en række juridiske og/eller internationale opgaver, hvoraf de fleste ventes færdige inden udgangen af maj 2010.

Anders Hundahl præsenterer sig selv i et interview inde i bladet og jeg ønsker ham al mulig held og lykke med opgaverne.



Ib Frandsen

ASFALTINDUSTRIEN

Lautrupvang 2
2750 Ballerup
Tlf.: 3678 0822
Telefax: 3677 1208
e-mail: ai@ai.dk

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

Direktion: Anders Hundahl
Redaktionskomite:
Anders Hundahl (ansv.)
Uno Helk (redaktionschef)
Anders Hilbert
Karin Hammer
Ib Frandsen
Morten Friis Jørgensen
(freelance - MFJ Media)

Må gerne citeres med kildeangivelse

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

Design og tryk: Datagraf A/S
Forside: Skovlunde
Foto: Asfaltindustrien

Rekordlidt asfalt til kommunevejene

Asfaltindustriens medlemmer producerede 2,87 mio. tons varmblandet asfalt i 2008. Dette er et fald på godt 8 % i forhold til året før. 2008-produktionen er hermed den laveste siden 2003. Den samlede asfaltefterspørgsel hos de offentlige vejmyndigheder faldt for første gang i mange årtier til under 1,4 mio. tons.

Af Uno Helk

Asfaltindustriens produktionsstatistik

Asfaltindustrien foretager hvert år en opgørelse over medlemmernes asfaltproduktion. Den samlede produktion af varmblandet asfalt landede i 2008 på 2,87 mio. tons svarende til et fald på godt 8 % i forhold til 2007.

Udviklingen i asfaltproduktionen blandt Asfaltindustriens medlemmer i perioden 1998 til 2008 er vist i de to figurer. Asfaltproduktionen er opdelt efter kundegrupper i den ene figur og efter asfalttyper i den anden.

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

I forhold til de øvrige offentlige vejmyndigheder går en meget stor del af Vejdirektoratets asfaltindkøb til anlæg af nye (motor)veje. De store udsving i afsætningen af asfalt til Vejdirektoratet skyldes således primært varierende aktivitet inden for motorvejsbyggeriet, idet mængden til vedligeholdelse kun ændrer sig i mindre grad fra år til år.

Asfalttyperne er opdelt i grusasfaltbeton (bærelag), asfaltbeton (slidlag), pulverasfalt (slidlag) og andre asfalttyper.

Offentlig bundrekord

I 2008 ramte den offentlige asfaltefterspørgsel en foreløbig bundrekord. For første gang i årtier købte de offentlige vejmyndigheder i Danmark under 1,4 mio. tons asfalt. Det lykkedes således at slå den hidtidige bundrekord fra 2007, hvor det samlede offentlige asfaltforbrug var på godt 1,6 mio. tons asfalt. I denne forbindelse skal retfærdigvis nævnes, at det samlede offentlige asfaltforbrug i 2007 i høj grad lukkede på en høj aktivitet inden for Vejdirektoratets motorvejsbyggeri.

Salget til private og andre har dog heldigvis været stigende igennem de seneste år og i nogen grad afbødet faldet i afsætningen til de offentlige vejmyndigheder.

2008 var selvfølgelig specielt kendetegnet ved begyndelsen på finanskrisen og et stigende omkostningsindeks for asfaltarbejder hen over sommeren først og fremmest

forårsaget af en meget høj bitumenpris. Dette kan dog langt fra alene forklare den observerede kraftige opbremsning i asfaltforbruget hos de offentlige vejmyndigheder.

Nej, den egentlige årsag skal snarere findes i strukturreformen fra 1. januar 2007, hvor man på vejområdet med amternes nedlæggelse gik fra 3 til 2 vejbestyrelser. Ved denne lejlighed blev amternes hidtidige vejnet på næsten 10.000 km stort set delt i et 20/80-forhold mellem staten (Vejdirektoratet) og de 98 nye kommuner.

Erfaringen er nemlig, at der bruges færre penge på vejene i kommunerne end i de mere overordnede vejmyndigheder. Og Asfaltindustriens tal tyder netop på, at der er faldet 100.000 tons eller mere ud af markedet, som følge af at kommunerne har overtaget ansvaret for 8.000 km af amternes hidtidige vejnet.

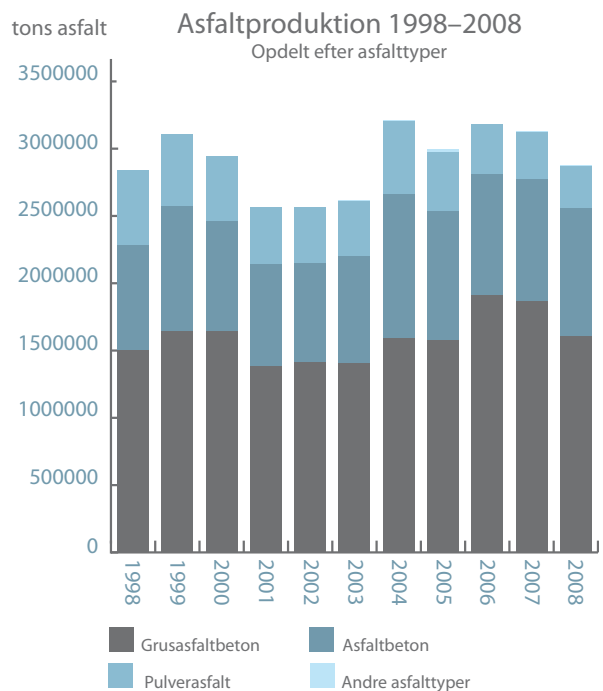
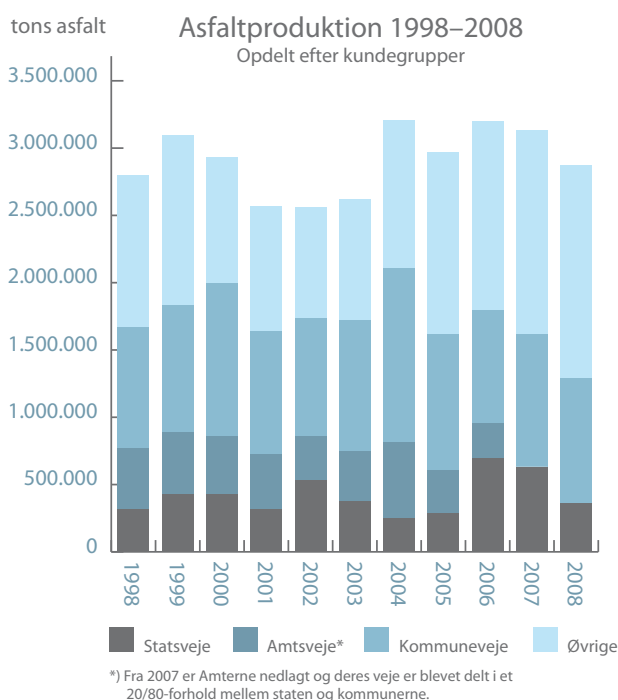
Det kommunale vedligeholdelsefteerslæb på vejene er i flere uafhængige rapporter opgjort til adskillige milliarder kroner. Derfor er det ekstra bekymrende, at de kommunale veje udsultes i stadig stigende grad.

Asfaltsæsonen 2009

På både statsligt og kommunalt niveau er det meldt ud, at der vil blive afsat flere penge til vejene i 2009 end hvad der ellers fra starten var lagt op til. Vejene udgør nemlig et oplagt investeringsobjekt med henblik på at afhjælpe krisetiderne inden for bygge- og anlægssektoren.

Der er dermed håb om, at asfaltfirmaerne på trods af finanskrisen, kan få lidt mere gang i hjulene i 2009. Dertil kommer også, at bitumenprisen, som har væsentlig indflydelse på asfaltprisen, ser ud til at ligge på et lavere niveau i 2009 end i 2008, hvilket i sig selv normalt genererer en større asfaltproduktion.

I den modsatte retning trækker dog faren for, at salget til privatkunder vil falde som følge af, at den igangværende finanskriser sandsynligvis vil forsætte med uformindsket styrke igennem hele 2009.



Yderst velopløst transportminister på AI's medlemsmøde

Det var et meget velbesøgt medlemsmøde, der 26. marts 2009 tog imod dette års gæstetaler, transportminister Lars Barfoed.

Af Ib Frandsen

Vi oplevede en minister i topform.

Lars Barfoed havde netop oplevet en stor dag for Danmark, hvor en historisk bred forligskreds kort forinden havde vedtaget projekteringen af den faste Femern Bælt-forbindelse.

Selv om Femern forbindelsen ikke i sig selv var temaet for ministerens indlæg, fik det naturligt nok nogle glædesord med på vejen.

Udgangspunktet for ministerens indlæg var den længe ventede udmøntning af Infrastrukturkommissionens godt et år gamle oplæg til "Danmarks transportinfrastruktur 2030", som kort forinden var blevet forhandlet på plads af et pænt flertal i Folketinget.

Mellemvejen var regeringens eget oplæg "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur", som vi kritisk gennemgik her i ASFALT - Vore Veje Nr. 4/2008.

Politikerne veje er ofte uransagelige - og uanset, hvad baggrunden derfor måtte have været, kunne mødets mange deltagere glæde sig over, at der trods alt kom et *noget bedre* og langt *mere afbalanceret* resultat ud af Folketingets behandling af regeringens oplæg.

Lars Barfoed betegnede Forbindelsen som et meget visionært projekt, der både styrker forbindelserne til vore naboer og regeringens grønne transportpolitik.

"Alle vil nyde godt af den faste forbindelse over Femern Bælt. De rejsende sparer tid og omvejskørsel, virksomhederne får lettere adgang til større markeder, forbrugerne

får adgang til flere leverandører, og klimaet sparer CO₂ emissioner.

Selv dem, der ikke bruger forbindelsen, vil få gavn af, at der frigøres jernbanekapacitet til landsdelstrafikken mellem Jylland, Fyn og Sjælland", anførte ministeren.

I samme retning går de tiltag, vi – både som vejbrugere og som asfaltfolk – især kan være glade for:

- Eksisterende vejkapacitet skal udbygges for at mindske ventetid og kødannelser
- Hvor fremtidig trafikvækst vil komme, skal infrastrukturen udbygges
- En bedre vedligeholdelse skal skabe gode og sikre veje
- Der skal skabes mulighed for bedre samspil mellem de forskellige transportformer
- Tidligere i bero satte projekter skal fremskyndes
- Nye motorvejsprojekter skal initieres

Der blev tid til enkelte spørgsmål og det benyttede bl. a. adm. direktør Jesper Arkil sig af, da han fulgte op på en "avisdebat" med ministeren og efterspurgt nærmere om den nu igangsatte dialog med de 4 konsortier, som er blevet prækvalificeret på motorvejen Kliplev – Sønderborg.

Selvom svaret muligvis ikke kom nærmere en afklaring, så viste det at ikke kun asfaltindustrien, men ligeledes Lars Barfoed er godt klædt på – også i denne sag.

Et meget velbesøgt medlemsmøde tog 26. marts 2009 imod dette års gæstetaler, transportminister Lars Barfoed.


Ministeren var i topform.

Den historisk brede forligskreds havde kort forinden netop vedtaget projekteringen af den faste Femern Bælt-forbindelse.



TRAFIKAFTALE ØGER AMBITIONSNIVEAUET FOR STATENS VEJINVESTETERINGER

Da regeringen sammen med 5 andre partier i januar fremlagde aftalen om "En grøn transportpolitik" var det samtidig den største, samlede danske investeringsplan på trafikområdet i årtier. Det største tema i aftalen blev udbygning og renovering af jernbanerne, men der er også udsigt til historisk høje investeringer på vejområdet – i det mindste på kort sigt.



Danske bilister kan gælde sig over flere investeringer i veje i de kommende år, men må også indstille sig på at løbe ind i mere vejarbejde.

Umiddelbart 2-1 til kollektiv trafik

Kort sammenfattet blev trafikaftalens økonomi umiddelbart fastlagt således, at udbygning og renovering af jernbanerne mv. løber med 2/3 af de 83 mia. kr. som er fordelt, mens der afsættes ca. 1/3 – eller 26 mia. kroner - til vejene. 11 mia. kroner var i aftalen endnu ufordelt.

De 26 mia. kroner på vejsiden dækker over flere forskellige udgiftstyper – jævnfør boksen.

Hertil kommer en række puljer hvoraf dele af aktiviteterne involverer veje.

I den forbindelse kan man bemærke, at i alt 12,6 mia. kroner går til allerede igangværende anlægsprojekter, herunder på grund af deres fordyrelse. Andre 3,7 mia. kroner er afsat til en flerårig forhøjelse af vedligeholdelsen af statens veje.

Tilbage er – indtil videre – 8,7 mia. som kan betegnes "nye" projekter, men hvor færdiggørelsen af Frederikssunds- og Silkeborgmotorvejene dog må siges at have været stærkt forventet.

Aftalens måde at medregne eksisterende projekter og færdiggørelsen af Frederikssunds- og Silkeborgmotorvejene på, gav ved offentliggørelsen anledning til nogen kritik af planen for ikke at indeholde tilstrækkeligt "nyt".

Det flerårige investeringsniveau på statens veje er markant forøget

En ny ting i den flerårige trafikaftale er etableringen af den såkaldte infrastrukturfond – en mangeårig politisk aftale om, hvad man vil spendere på infrastruktururområdet.

Princippet bag fonden er, at investeringsplanen opererer med en "rullende" horisont. Det vil sige at der tilføres nye projekter og finansiering undervejs. Transportminister Lars Barfoed har bl.a. peget på, at besparelser opnået via udbud af kollektiv trafik skal tilbageføres til infrastrukturfonden.

Inden aftalen blev indgået var der desuden forslag om at bruge andre finansieringskilder – herunder statens indtægter fra nordsøolien, men der indgår ingen sådanne finansieringskilder i den foreliggende aftale.

Princippet bag infrastrukturfonden og den rullende investeringsplanlægning medfører derfor, at det er svært at sige noget generelt om det samlede investeringsniveau i hele aftaleperioden (frem til 2020).

Ser man til gengæld på årene 2009-2013, hvor hovedparten af de anlægsprojekter som nu er aftalt, falder, kan det gennemsnitlige niveau skønnes til ca. 3,6 mia. kroner. Det er i sammenligning med de nærmest foregående år mere end en fordobling. Og går man mere end tre år tilbage, er det en tredobling.

For perioden efter 2013 er det mere uklart. Inden man når så langt skal der gennemføres analyser af behovene for investeringer i navnlig hovedstadsområdet og Østjylland. Indtil videre ligger der i denne periode kun anlægsloven for bygningen af motorvejen fra Funder til Låsby (omkring Silkeborg).

Man kan sige det på den måde, at hvis der på anlægs-siden skal opretholdes det samme ambitionsniveau i perioden fra 2014-2020 som i 2009-2013, så er der plads til investeringer i størrelsesordenen 25 mia. kroner som der endnu ikke er sat projekter på.

Omvendt betyder det så også at infrastrukturfonden mangler finansiering af samme størrelse – en ikke uvæsentlig usikkerhedsfaktor for vurderingen af, om investeringsniveauet kan holdes oppe.

Vejinvesteringer i trafikaftalen "En grøn transportpolitik", - mia. kroner.

- Igangværende vejprojekter: 9,0
- Fordyrede projekter: 3,6
- Besluttede og nye vejprojekter: 7,5
- Havnepakke: 1,2
- Vedligeholdelse: 3,7
- Sikkerhed og miljø: 0,7



» De projekter som umiddelbart er aftalt, er til dels finansieret af f.eks. et salg af Scandlines og teknologiske effektiviseringsgevinster på jernbaneområdet – altså engangsindtægter.

Vedligeholdelsen får et nøk opad

Vedligeholdelsen af statens veje har i en årrække været nødlidende, og efterslæbet kan på baggrund af en beretning som Rigsrevisionen offentliggjorde samtidig med trafikaftalen, anslås til over 2 mia. kroner.

Trafikaftalen afsætter 370 mil. kroner ekstra til vedligeholdelsen i 2009, hvilket hovedsageligt anvendes til renoivering af broer og bygværker med videre. Samtidig forhøjes bevillingerne til den årlige vejvedligeholdelse med 255 mil. kroner hvert år i aftaleperioden. Det giver ekstra 209 mil. kroner til belægningsarbejder i 2009 mens effekten på denne aktivitet i de efterfølgende år endnu er uklar.

Baseret på erfaringerne med de foregående års vedligeholdelse af statens veje må det vurderes, at efterslæbet næppe kan indhentes inden 2020 med det aftalte bevillingsniveau. Det vil i bedste fald tage 20 år medmindre man i mellemtiden er i stand til at udvise en meget højere kosteffektivitet end hidtil.

Dansk Vejforening har tidligere på året foreslået transportminister Lars Barfoed at udlicitere planlægningen og styringen af vedligeholdelsesopgaven på statsvejene. Formålet var at opnå en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne, men transportministeren har ikke ønsket at ændre på den nuværende opgaveløsning, og en markant forbedret kosteffektivitet forventer vejforeningen derfor ikke.

Samlet set flere penge til vejområdet – men er det nok?

Det hører nok til sjældenhederne at høre folk fra vejsektoren tilkendegive, at der er penge nok.

Det sker da heller ikke i denne artikel til trods for, som beskrevet, at trafikaftalen altså indeholder et betydeligt løft i anlægsinvesteringerne på vejområdet.

Baggrunden for at flaget ikke kan hejses helt i top er, at der i de foregående årtier er opbygget et betydeligt efterslæb i anlægsinvesteringerne. Kort forklaret er det opstået ved, at investeringerne i ekstra kapacitet ikke er fulgt med udviklingen i trafikken.

Der gøres nu i de kommende år i medfør af trafikaftalen meget for at øge serviceudbuddet fra den kollektive trafik, hvilket er meget fornuftigt. Den største effekt af satsningen vil dog formentlig blive en mere effektiv kollektiv trafik mens det kapacitetsmæssige løft – set i forhold til den samlede danske trafik – næppe vil flytte andet end marginaler.

Der udestår derfor en stor opgave i at investere i kapaciteten på vejområdet – herunder til busser – hvis alvorlige trængselsproblemer og deraf følgende miljøproblemer fremover skal afværges.

Det er svært at fastlægge konkret, hvor stort behovet er, men Dansk Vejforening har i forbindelse med Infrastrukturkommissionens arbejde, som et overslag, anslået investeringsbehovet til 100 mia. kroner – godt det dobbelte af det som trafikaftalen lægger op til hvis niveauet fra 2009-2013 holdes helt frem til 2020.



Trafikaftalen indebærer, at der skal gennemføres strategiske analyser af udbygningsmulighederne i hovedstadsområdet og i Østjylland. Et oplagt bud på et sted med udbygningsbehov, er den stærkt trafikerede bro over Vejle fjord.

Tyrkisk asfalt leveres efter europæiske CEN-standarder.



Tyrkisk asfalt

Tyrkiet har igennem de senere år fået stadig større gennemslagskraft i den europæiske bevidsthed. Og asfaltområdet er inden undtagelse. Den tyrkiske asfaltforening ASMÜD har siden slutningen af 1990'erne deltaget aktivt i den europæiske asfaltforening EAPA's arbejde og været med til at udvide den europæiske asfalthorisont.

Af Uno Helk

Den tyrkiske asfaltforening ASMÜD (Asfalt Müteahhitleri Derneği) blev oprettet i 1996. ASMÜD er det nationale tyrkiske omdrejningspunkt for kommunikation imellem asfaltindustrien, vejmyndighederne og asfaltrelaterede organisationer ud i verden.

Den årlige asfaltproduktion i Tyrkiet ligger på omkring 20 mio. tons og ASMÜD's medlemmer står i meget runde tal for halvdelen af denne produktion. Nogle af de tyrkiske asfaltfirmaer har også udenlandske aktiviteter, specielt i Sydøstasien.

Deltagelse i europæisk asfaltsamarbejde

ASMÜD har været medlem af den europæiske asfaltforening EAPA siden slutningen af 1990'erne. Lige fra begyndelsen har tyrkerne deltaget aktivt i de forskellige EAPA-udvalg inden for strategi, teknik, miljø m.m.

Tyrkerne har også været yderst gæstfrie og bl.a. lagt faciliteter til et velbesøgt EAPA-symposium i 2002 samt diverse EAPA-møder. Senest har både EAPA's Tekniske Udvalg og Miljøudvalg afholdt møder i Istanbul i april 2009.

Eurasphalt & Eurobitume kongres 2012 i Istanbul

Istanbul bliver med al sandsynlighed også vært for den næste internationale asfalt- og bitumenkongres i 2012, som

EAPA hvert fjerde år afholder sammen med den europæiske bitumenforening Eurobitume. EAPA's styrende organer har allerede indstillet Istanbul til at være vært for den 5. Eurasphalt & Eurobitume kongres og rent formelt mangler der nu kun en endelig godkendelse på EAPA's generalforsamling i maj. Det må virkelig betegnes som en stor cadeau til ASMÜD at få tildelt dette arrangement.

Den seneste 4. Eurasphalt & Eurobitume kongres blev i øvrigt afholdt den 21 - 23. maj 2008 i Bella Center i København.

Istanbul bliver med al sandsynlighed vært for den næste Eurasphalt & Eurobitume kongres i 2012.



Pas på min far

Den tidligere så succesrige kampagne for større sikkerhed ved vejarbejde "Pas på min far" er på banen igen. Målet med kampagnen er at få trafikanterne til at respektere afmærkningen og hastighedsbegrænsningen i forbindelse med vejarbejderne, der hvert år udføres på det danske vejnet.

Af Karin Hammer

I 2001 gennemførte Branchearbejdsmiljørådet (BAR) for Bygge og Anlæg, Vejdirektoratet og amtskommunerne trafikalkampagnen "Pas på min far". Kampagnen gav positive resultater bl.a. fordi det lykkedes at få bilisterne til at sætte farten ned ved passage forbi et vejarbejde, når de så plakaterne: "Her arbejder min far" og "Tak fordi du passede på min far".

Relancering af trafikalkampagne

Med det formål at fastholde fokus på bilisternes rolle for vejarbejdernes sikkerhed har BAR Bygge & Anlæg valgt at relancere de 2 plakater. En lille pige med gul hjelm vil derfor igen appellere til alle om at passe på hendes far. Og hendes budskab er klart – det handler om, at bilisterne skal øge opmærksomheden og sænke farten, når de kører forbi plakaten med ham.

Indsats rettet mod bilister, entreprenører og vejarbejdere

Kampagnen henvender sig til bilisterne, men entreprenørerne og vejarbejderne spiller også en vigtig rolle i indsatsen for at øge sikkerheden på vejene:

- *Bilisterne:* Det handler om at ændre deres adfærd. Der skal sættes fokus på bilisterne og deres manglende respekt for vejarbejderne og deres afmærkning. Bilisterne skal sætte farten ned, når de passerer et vejarbejde.
- *Entreprenørerne og vejarbejderne:* Ganske vist er vejarbejdet i sidste ende til gavn for bilisterne, men det kan alligevel være til stor irritation og gene for dem. Derfor kan entreprenørerne og vejarbejderne også gøre deres for at øge sikkerheden ved at afmærke korrekt og undgå unødigt afmærkning. Afmærkningen skal advare bilisterne så det er til mindst muligt gene for dem.

Tag godt imod hende

Kampagnen er allerede i gang og løber til slutningen af 2009. I denne periode vil pigen opfordre alle bilister til at øge sikkerheden for alle dem, der arbejder på vejen. Der opfordres derfor til at rekvirere plakaterne, som er gratis, hos Asfaltindustrien på tlf.: 36 78 08 22 eller via e-mail: ai@asfaltindustrien.dk.





CALL FOR PAPERS

- indlæg
- workshops
- udstilling

Alle i vejsektoren indbydes til at komme med forslag til Vejforum 2009

Nu er det tid til indsendelse af papers til VEJFORUM 2009. Alle har mulighed for selv at præsentere et indlæg, være med til at arrangere en workshop eller ansøge om at udstille.

Indlæg

Vi imødeser en bred vifte af papers, som kan sikre, at Vejforum 2009 bliver mindst lige så spændende at deltage i som tidligere år.

Udover de 7 traditionelle hovedoverskrifter, har Faggruppen udpeget 3 temaer, som der meget gerne modtages forslag til. Det er

- Forebyggelse – sundhed og transport
- Efter klimakonference 2009
- Trafik og Byplanlægning

Har du forslag til indlæg, emner eller andet med interesse for vejsektoren, og du ikke selv ønsker at fremlægge det, så hjælper faggruppen gerne med at finde en indlægsholder.

Udenlandske indlæg

Vi efterlyser forslag til udenlandske indlægsholdere og indlæg om udenlandske erfaringer. Giv os et tip, hvis du har et forslag eller en idé.

Workshop

En workshop på Vejforum 2009 handler typisk om et aktuelt emne, hvor der ønskes en diskussion af viden og erfaringer mellem fagfolk, men hvor der endnu ikke foreligger endelige forsknings- og/eller udviklingsresultater, analyser eller kun få praktiske erfaringer. Til hver workshop knyttes en facilitator og en faglig ansvarlig for workshoppen.

Udstilling

På Vejforum 2009 er der en udstilling, hvor vejsektorens leverandører har mulighed for at vise deres specialer frem. Der vil være en faglig sammenhæng mellem udstillingen og det faglige program.

Faggruppen

Alle indkomne forslag vil blive vurderet af faggruppen, som sammensætter det endelige program.

Vejforum 2009

2.- 3. december 2009, Hotel Nyborg Strand

Gratis deltagelse

For hvert indlæg kan én indlægsholder deltage gratis én dag. Det sammen gælder for de faglige koordinatore for workshops.

Faglige emner:

- Vejforvaltning
- Planlægning
- Projektering
- Trafiksikkerhed
- Trafik
- Anlæg
- Vejdrift

Indlægsholderne skal indsende en artikel og en PowerPoint- eller Keynotepræsentation **senest 16. november 2009**. Det skal sikre, at mødelederne kan tilrettelægge de enkelte sessioner mest hensigtsmæssigt.

Indsendelse af indlæg, workshop og udstilling kan kun gøres på www.vejforum.dk

Sidste frist for indsendelse af forslag til indlæg, workshop og udstilling er den 25. maj 2009.

Flere oplysninger på www.vejforum.dk eller i Call for Papers folderen.



Vagtskiftet på chefkontoret i Asfaltindustrien bliver markeret ved en reception torsdag den 28. maj kl. 13 på Lautrupvang 2 i Ballerup. Her har man mulighed for både at hilse på den nye direktør Anders Hundahl (t.v.) og den afgående direktør Ib Frandsen (t.h.).

Ny direktør i Asfaltindustrien

- Vi i sekretariatet vil medvirke til at sikre medlemmer af Asfaltindustrien bedre service og mere synlighed og indflydelse for pengene. Og så skal vi holde fast i den faglighed og den nærhed sekretariatet har i forhold til virksomhederne og i vores fleksible og skræddersyede overenskomster. Bang, bang - så er der serveret - rent verbalt - fra den nye direktør for Asfaltindustrien Anders Hundahl, der veloplagt har serveret en hel stribe af sine korte, mundrette informationer.

Af Morten Friis Jørgensen

Korte, præcise og mundrette informationer - lige til at tygge i sig. Nu som ovenstående citat. Sådan knaser krummen i kiksken altså bare i Anders Hundahls mund, både når han bliver spurgt om "den korte version" af sine visioner som ny administrerende direktør i Asfaltindustrien, og når man forsigtigt forsøger at linde på låget til den lidt længere udgave...

Asfaltindustriens bestyrelse har nemlig her i foråret udnævnt den 52-årige Anders Hundahl til ny administrerende direktør for branche- og arbejdsgiverorganisationen.

Hundahl satte sig i direktørstolen 2. april, mens afgående direktør Ib Frandsen så er rykket ind i et nabokontor, hvorfra han nu skal fungere som Asfaltindustriens chefrådgiver i juridiske og internationale spørgsmål frem til udgangen af maj 2010.

Vagtskiftet på chefkontoret i Asfaltindustrien bliver markeret ved en reception på Lautrupvang 2 i Ballerup torsdag den 28. maj kl. 13, hvor medlemmer og forretningsforbindelser får lejlighed til at give både et goddag- og et farvel-håndtryk til hhv. den tiltrædende og den afgående direktør.

Dreven leder og kommunikator

En samtale med Anders Hundahl bekræfter, at vi her har at gøre med en dedikeret og durkdreven leder og kommunikator. Det må Asfaltindustriens bestyrelse utvivlsomt også have været sig meget bevidst, da valget af ny direktør skulle træffes og faldt på Hundahl.

- Medlemmer, meningsdannere og medier, lyder det efter et par indledende bemærkninger fra Hundahl. For sådan sammenfatter han hurtigt sit fokus. Ambitionen er at give asfaltbranchen et kvalitativt løft. Beslutningstagerne skal ikke være i tvivl om, hvem vi er, eller hvad vi vil, mener han, og tilføjer, at det arbejde lettes af, at sekretariatet er velfungerende og at medarbejderne er fagligt meget dygtige. - Man kan sige at "i forhold til vores forgængere er vi dværge, men vi står på deres skuldre, og derfor skuer vi videre", fastslår Hundahl.

Formidling og strategisk rådgivning

Et enkelt klik ind på LinkedIn fortæller følgende historie om den nye direktør: Master i formidling fra Københavns Universitet med basis i fagene dansk, litteraturvidenskab og historie. Merkonom i afsætningsøkonomi ved Niels

Brock. Medlem af Advisory Board for HA og Cand. Merc. Komm. på CBS. Sideløbende bliver karrieren løbet godt i gang og fører ham fra den ene ledelsesstol til den næste med kommunikation som krumtappen: Kundeservicechef hos Hovedstadens Naturgas, kommunikationschef i Roskilde Kommune, kommunikationschef i Danisco Sugar og videre til en tilsvarende titel i selve Danisco-koncernen. Så et spring over som kommunikations- og marketingchef hos Dansk Byggeri, hvor han arbejder med bl.a. strategisk rådgivning og udvikler forretningsplaner og salgsstrategi gennem knap syv år, indtil han 2. april sætter sig i direktørstolen hos Asfaltindustrien.

Pas på piraterne

'Danmark er førende i genbrug til veje'. 'Analyse fra Asfaltindustrien dokumenterer, at vejene forfalder, efter at kommunerne har overtaget amtsvejene'. 'Den opsparede vejkapital er truet af fallit'. 'Vi går fra varm til halvvarm asfalt og sparer energi og CO₂'. 'Vi laver støjreducerende asfalt til gavn for 750.000 danskere'. Og: 'Pas på piraterne.'

Det kunne være vinkler eller overskrifterne på nogle af de historier, Anders Hundahl ser for sig i kommende udgaver af Asfalt Vore Veje. Magasinet skal være endnu mere målrettet til 'medlemmer, meningsdannere og medier' og blive citeret i den øvrige presse.

– Der skal være bevågenhed om Asfaltindustrien. Organisationen skal være så synlig og proaktiv, at kunder og medarbejdere foretrækker virksomheder i Asfaltindustrien. Politikerne skal ønske at læse branchens magasin og spørge os hos Asfaltindustrien, når der skal laves nye love og regler på asfalt- og vejområdet, fastslår den nye direktør.

Jobfest bedre end lønfest!

– Og så skal vi varme op til de kommende overenskomstforhandlinger. I forhold til større organisationer er vi unikke på nærhed, service og faglig identitet. For vi har et konkurrencedygtigt kontingent og branchetilpassede overenskomster, fastslår Hundahl, der i samme åndedrag priser 'den danske model'. "Det eneste, der er værre end fagbevægelsen, er ingen fagbevægelse", filosoferer han og leder lidt i hjerneboksen efter ophavsmanden til citatet.

Han er klar til de kommende forhandlinger, hvor han vel ikke overraskende bl.a. vil slå på, at job og arbejdspladser er bedre end uansvarlighed.

– Jobfest er bedre end lønfest!, lyder recepten, hvorpå han slår et af sine store og smittende grin op.

Vagtskifte reception

I anledning af vagtskiftet på chefkontoret i Asfaltindustrien primo april 2009 er der reception

TORSDAG DEN 28. MAJ KL. 13-16 I ASFALT-INDUSTRIEN, LAUTRUPVANG 2, 2750 BALLERUP

Her er der lejlighed til at hilse på den nye direktør Anders Hundahl og den afgangende direktør Ib Frandsen.

Invitation

Temadag den 16. juni 2009 om kommunale funktions- og partneringudbud på vejområdet

Der er efterhånden gået 8 år siden det første vejnetbaserede kommunale funktionsudbud så dagens lys i daværende Rønnede Kommune i 2001.

Asfaltindustrien mener, at tiden nu er inde til en åben uformel drøftelse af de hidtil indhøstede erfaringer fra de gennemførte kommunale funktions- og partneringudbud (ris og ros) med henblik på at forbedre kommende udbud og vil derfor gerne invitere interesserede til at deltage i en temadag om emnet.

Temadagen indledes med oplæg fra kommuner, rådgivere og Asfaltindustrien. Problemstillingerne identificeret i de indledende oplæg vil danne grundlag for den efterfølgende drøftelse i grupper og generelle debat. Det er håbet, at temadagen kan skabe en fælles forståelse omkring løsningen af de fremlagte problemstillinger.

Tid og sted: Tirsdag den 16. juni 2009, kl. 9.00-15.00 i Byggecentrum Middelfart, Hindsgavl Allé 2, DK-5500 Middelfart.

Målgruppe: Først og fremmest personer med et vist forhåndskendskab til funktionskontrakter, dvs. ansatte i kommuner som har eller påtænker at udbyde funktionskontrakter, rådgivere inden for området og asfaltentreprenører.

Formål: At få belyst problemområderne i de eksisterende funktions- og partneringudbud med henblik på at forbedre både eksisterende og kommende udbud ved at mindske usikkerhedsmomenterne i dem. Det er nemlig en win-win situation for både kommune og entreprenør, hvis kommunen i højere kan være sikker på at den får de ydelser som den efterspørger og entreprenøren får et mere ensartet grundlag at byde ud fra. Mere optimerede funktionsudbud indebærer, at kommunerne kan få mere vejvedligeholdelse for de samme penge.

Stikord: Handlingsplaner, indeksregulering, kontraktafslutning, 5 års mangelansvar, kommunetilfredshed, afvanding, trafikforøgelse, regulering af eksisterende kontrakter (budget, veje, standard), ledningsrenoveringer, "overraskelser", manglende bæreevne, vejkapital, kantstenslysning m.m.

Pris: Deltagelse i temadagen er gratis.

Tilmelding: Tilmelding til temadagen kan ske hos Asfaltindustrien på tlf.: 36 78 08 22 eller via e-mail: ai@asfaltindustrien.dk. Sidste tilmeldingsfrist er fredag den 12. juni 2009.

Der er anvendt støjreducerende slidlag, SRS, på den nye udvidede Moting 3 rundt om København.

On the road again: SRS-gruppen på vej mod nyt regelsæt

Første generation af måle- og deklarationssystemet for SRS, støjreducerende slidlag, så verdens lys i Danmark for tre år siden. Og nu er arbejdet i SRS-gruppen med at udvikle 2. generation af regelsystemet netop gået i gang. Resultatet af ekspertgruppens arbejde ventes til eftersommeren, hvorpå Vejreglerådet på sit møde til oktober ventes at kunne konfirmere et sæt helt nye – og måske knap nok hørbare – støjregler.

Af Morten Friis Jørgensen

Første generation af det danske måle- og deklarationssystem for støjreducerende slidlag kom i form af SRS-reglerne for tre år siden.

I SRS-regelsystemet opererer man med tre støjklasser: Fra neden rent støjmæssigt er der C, der reducerer støjen 3-5 dB(A) i forhold til en traditionel asfaltbelægning. De fleste SRS-belægnings i Danmark kan kategoriseres til denne klasse. Så er der i midten B, hvor slidlaget reducerer støjen med 5-7 dB(A). Her befinder der sig i dag en del SRS-belægnings. Endelig er der kategori A, hvor belægningen har en støjreduktion på over 7 dB(A). I denne øverste kategori findes der næsten ikke nogen belægnings herhjemme endnu.

Arbejdet med 2. generation af støjmålings- og deklarationssystemet SRS er netop gået i gang.

En af målsætningerne er, at man ønsker at komme over til spring mellem A-, B- og C-klasserne på bare 2 dB(A). Da 1. generation SRS-reglerne blev fastlagt, vidste teknikerne i SRS-gruppen godt, at klassificeringen og målemetoderne ikke var optimale. Men man ville i gang. For man ville høste sig erfaringer.

Det er netop de sidste tre års erfaringer med SRS-reglerne, som nu skal masseres. Man vil også overveje at indsnævre støjklassernes antal. Man kender i dag bedre de forskellige belægningstyper, målemetoderne er blevet grundigt gennemprøvet. Og lige som man har fundet, at CPX-målemetoden alligevel ikke er så nøjagtig, som man først antog, kan man også nu trække på forsknings- og måleerfaringer fra f.eks. Holland. Der findes flere andre europæiske grupper, som arbejder med disse problemstillinger, der alle går ud på at finde frem til et fælles sprog, fælles værdier og begreber, når vi taler vejtrafikstøj og støjreducerende slidlag.

For i sidste ende er det jo kunderne i form af især kom-

munerne, der skal kunne forstå det her. Det skal være lige til at gå til for kommunerne, hvor man ofte i vej- og park-afdelingerne er generalister, der ved lidt om meget, men ikke så meget om lidt. Og slet ikke om SRS, altså med mindre, der findes et godt gennemprøvet, logisk og velfungerende regelsæt. Og det arbejder SRS-gruppen nu på at fremelske 2. generation af.

Støjmålinger

SPB-metoden eller Statistical Pass By. Det kaldes den målemetode for vejtrafikstøj, hvor man opstiller en mikrofon 7,5 meter fra vejen og herfra måler vejtrafikstøjen over en given periode, samtidig med at man registrerer antallet af personbiler, antallet af lastbiler med to aksler, med flere aksler, kassevogne, varevogne, personbiler med trailere osv. osv.

Det koster 25-30.000 kr. for hver SPB-måling, hvilket er relativt bekosteligt med det antal målinger, der ønskes udført. Men målemetoden er internationalt anerkendt og bruges som overordnet referencemetode, idet den betragtes som den mest nøjagtige af de for tiden kendte metoder. Ved siden af SPB findes *CPX-metoden, Close Proximity-metoden.* På Valby-dansk kunne den måske også kaldes tæt-nær-metoden.

CPX-metoden er forholdsvis billig. Man anvender simpelt hen en trailer med helt bestemte dæk og spænder mikrofoner nær på dækkene. Hvert forår kalibreres trailerne, og så er det bare ud og rulle og indsamle lyd på landevejene...

MFJ

Hvad er støj og støjgrænser?

Nye læsere kan begynde her: For hvad er støj? Og hvad er vejtrafikstøj? Og hvordan er støjgrænserne fastsat?

De tre uskyldige spørgsmål er vel knap så ligetil sådan lige at svare på, som man ellers umiddelbart skulle mene.

For mand og mand imellem ved enhver da, hvad støj er? Og støj fra veje... Jamen det larmer jo med alle de biler, ikk'? Og nogle gange, når der er for mange biler, så er det bare for meget, ikk'?

Den mest præcise og dækkende definition, nærværende signatur indtil videre er stødt på for begrebet støj er enkel og simpel: Støj er uønsket lyd.

Men hvad er så lyd?

Lyd er bølger, der bl.a. kan opfanges af det menneskelige øre. Lyd måles i lydstyrke, og måleenheden hedder decibel eller dB.

Så er der det med grænserne, altså støjgrænserne. Hvordan er de fremkommet?

Både lægevidenskab og personlige menneskelige erfaringer tilsiger, at hørelsen kan blive delvist og i nogle tilfælde helt ødelagt, hvis man udsættes for lydbelastninger med pludseligt opstået støj.

Og det gør ondt i ørerne at blive udsat for meget støj: De fleste ved, at man ikke skal stå for tæt på støjkluder som f.eks. kanonslag, andre brag eller flymotorer, lufthammere, motorsave, vinkelslibere, rundsave og larmende bilmotorer mv.

Men for at få et videnskabeligt måleværktøj, der gør os i stand til at tale med samme sprog om støj, uanset støjens kilde, så har teknikere og akustikere forsøgt at finde nogle definitioner for støjniveauer, opfattet af eller vægtet for, som teknikerne siger, det menneskelige øre.

Så må vi have støjen sat i system

Det er sket og ud fra en subjektiv skala, noget i retning af: Hvornår registreres støjen, hvornår er den acceptabel, hvornår bliver den lidt generende, noget generende, meget generende, uacceptabel, måske helt uacceptabel, og ulideligt høj?

Teknikerne har samtidig i støjtidernes morgen taget et givent publikum og udsat det for forskellige udgaver og niveauer af støj. Der er blevet brugt forskellige støjkluder, og de glade forsøgspersoner har så registreret de forskellige lyde og dB-niveauer på en skala nogenlunde som ovenstående.

Og når støjbegrebet på den måde har været igennem øresnegle og lydkanaler og begrebsverden hos forsøgspersoner, teknikere, akustikere og andre lydnørder, og støjen nu så at sige er blevet vægtet for det menneskelige øre, så sætter vi en parentes bag dB og får altså dB(A). Voila, her er måleenheden for støj.

Og så er der blevet skåret igennem

I samarbejde mellem en del myndigheder er det blevet fastsat, at der og der går grænserne for, hvor meget støj

mennesker må udsættes for. Det gælder dels på arbejde, hvor der er sat bestemmelser op for, hvornår der skal benyttes støjværn mv. Og dels er det på et tidspunkt også blevet bestemt nogle øvre grænser for, hvor meget dB(A) der må være på ydersiden af familiens vinduer, der vender ud mod en trafikeret vej, eller hvor mange dB(A) der må være ude på hr. og fru Jensens terrasse ud mod omfartsvejen.

Så tager man diverse mikrofoner og placerer dem diverse steder, hvorfra man så måler presset fra lydbølgerne eller støjniveauet i dB(A), og så ved man, hvor meget støj der er, der og der. Og så ved man, at der og der kan man slet ikke lægge nogen vej, med mindre man gør noget for at reducere støjen.

Og nu er det, at asfaltbranchen for alvor kommer på banen

For nu bliver det selvfølgelig indlysende, at den virksomhed, der kan lægge et lag asfaltslidlag, der udsender mærkbart mindre støj fra kontakten mellem dæk og vejbane end konkurrenten, ja den virksomhed har også langt større chancer for at vinde entreprisen.

Og nu skal vi så til at måle de forskellige typer af asfaltslidlag

Man tager en tilfældig bil med krog og en trailer, der fyldes med diverse lydmåleudstyr, og så sætter man en eller måske to mikrofoner ned til trailerens hjul, og så registrerer man over en strækning, hvor meget støj der kommer fra dæk/vejbanekontakten. Så sammenligner man med en strækning, man har vedtaget som reference, og så er målingen i hus...?

Eller hvad med at måle støjen på en helt anden måde, nemlig ved at opstille et antal mikrofoner langs en given vejstrækning, f.eks. 7,5 meter fra vejen, og så måle vejtrafikstøjen over f.eks. 7 døgn, registrere antallet af personbiler, lastbiler med to aksler, flere aksler, kassevogne, varevogne, personbiler med trailere osv., og derefter behandle sine data og få et måleresultat?

Her er det, at SRS-gruppen for alvor kommer ind i billedet

For gruppens fornemste opgave består i at gennemføre videnskabelige forsøg og på den baggrund at formulere ensartede målemetoder og definitioner på, hvordan man deklarerer vejtrafikstøj. Der findes allerede et sæt af SRS-måle- og deklarationsystemet, og nu er arbejdet på en forenkling og 2. generations-udgave af måle- og deklarationsystemet gået i gang.

Læs artiklen ved siden af.

MFJ

Ny kommunal entreprenøruddannelse:

Kompetenceudvikling af sjakbajser og ledere på gulvplan

– Den nye kommunale entreprenøruddannelse handler om praksisnær ledelse for folk ude i første række. Det fastslår Carsten Leth, formand for landets kommunale vej- park- og entreprenørchefer paraplyorganisation KEF, Kommunalt EntreprenørForum og entreprenørchef i Albertslund Kommune. KEF har sammen med Center for Offentlig Kompetence designet den nye uddannelse, og man ser ikke noget til hinder for, at uddannelsen også kan benyttes af private aktører.

Af Morten Friis Jørgensen

Kommunens folk kommer ofte ud og laver striber, sætter kantsten eller etablerer overkørsler og fortove mv. i forbindelse med kommunale eller private firmaers asfaltering af vejene.

Formentlig de færreste forbipasserende har stillet sig det spørgsmål: Hvilke ledelseskompeterer skjuler sig mon egentlig i sådan et sjak her ved vejkanten? Hvordan styrer holdlederen mon alt det her, for ingeniøren kigger jo i bedste fald bare forbi nogle minutter om dagen?

– Det kan godt være, at de har været sjakbajser i måske både 15 og 20 år, og at tingene også for det meste er gået udmærket. Men for sjakbajser og formænd med 5-10 kolleger, som de sætter i gang dagligt, har der nok manglet et udviklingstilbud. Et tilbud om at udvikle de mere bløde, ledelsesmæssige kompetencer til lederen på gulvplanet. Vi kalder det praksisnær ledelse for folkene i første række, forklarer formanden for Kommunalt EntreprenørForum, Carsten Leth.

Den nye kommunale entreprenøruddannelse tager udgangspunkt i, at sjakkene ofte arbejder ude i forreste række, hvor man jævnligt har borgerkontakt. Arbejdet er meget synligt i det offentlige rum, tæt på kommunens indbyggere, til tider helt op i hr. og fru Hansens indkørsel.

Sjakbajserne, hold- eller teamlederne blandt kommunernes frontpersonale er ofte gartnere, 3F'er eller noget helt fjerde. Og selvom de ofte er rigtigt gode til deres håndværk, er det indtil videre langt de færreste af dem, som

har modtaget egentlig undervisning i ledelse på gulvplan; samarbejdsteknik, konflikthåndtering, kundeservice osv.

Men nu skal der rettes op på det.

Den praksisnære leder

KEF-formanden oplyser, at man har oplevet stort udbytte af nogle indledende kursusforløb, der er blevet gennemført i regi af bl.a. Slagelse, Roskilde og Albertslund kommuner.

Det viser sig at give høj grad af mening hos sjakbajser og holdledere at få et mere klart billede af, hvad ledelse er som håndværk. Og det var udgangspunktet for at etablere den nu landsdækkende lederuddannelse for sjakbajser i samarbejde med COK, Center for Offentlig Kompetence.

– Det giver god mening at lære nogle værktøjer at kende, også på ledelsesområdet. Man får noget godt ud af at anvende dem i det daglige. Og når vi nu også i forbindelse med overenskomsterne taler mere og mere om kompetenceudvikling og læring, må vi også se i øjnene, at kurser i ledelse ikke alene skal foregå som diplomuddannelse for de højtuddannede på de højere lederniveauer, mener Carsten Leth.

– Der skal også tilflyde de kommunale sjak og deres ledere en større ledelseskompeterence. Den praksisnære leder. En der også tænker lidt empatisk og kan forstå eller måske forklare en adfærd og nogle reaktioner hos kolleger, andre medarbejdere og måske borgerne. Og det skal ske igennem den nye kommunale entreprenøruddannelse.



Den nye kommunale entreprenøruddannelse, som fokuserer på praksisnær ledelse for folk ude i mærken, kan muligvis også være interessant for private aktører.
Foto: Morten Friis Jørgensen.

Og da det er en VEU-uddannelse, får vi også betalt en del af uddannelsen via det offentlige. Det kunne private virksomheder formentlig også gøre, siger formanden for Kommunalt EntreprenørForum.

Korpsånd og mening i arbejdet

Carsten Leths replik leder direkte videre til chefkonsulent Hanne Lykke hos Center for Offentlig Kompetence, COK.

Hanne Lykke har været stærkt involveret i at udvikle indhold og opbygning af den nye kommunale entreprenøruddannelse, som kommer til at foregå hen over nogle måneder i fire moduler a tre dage ad gangen, hvor tredjedagen typisk er udlagt som en 'hjemmeopgave i egen organisation'.

– Frontpersonalet og deres arbejde er meget synligt for borgerne, og her giver det virkelig mening at erhverve sig nogle ledelsesværktøjer til håndteringen af det samarbejde, der skal foregå. Lederen skal lære at opnå følgeskab, motivere og samle sine medarbejdere. Skabe en korpsånd. Det handler om, at ens medarbejdere kan se en mening med det, de laver. Give mening i arbejdet. Det kalder vi det meningsfulde lederskab, og det indgår i høj grad i uddannelsen, forklarer Hanne Lykke.

Private virksomheder velkomne

Chefkonsulenten er spontant positiv, men konsulterer også lige sin foresatte, før hun kan bekræfte, at COK stiller sig

meget åbne og positive over for spørgsmålet om, hvorvidt også private virksomheder med sjak mv., der arbejder udstarkt selvstændigt under daglig ledelse af en bajs eller formand, kan drage nytte af uddannelsen og sende nogle af deres folk på lederkursus.

– Ja, uddannelsen åbner jo mange muligheder, og når der i forvejen er grøde og vækst i offentligt/privat samspil, ser vi ikke umiddelbart nogen hindringer for, at der kan etableres et samarbejde med den private sektor om lederuddannelse, også af deres frontpersonale, siger Hanne Lykke.

COK har hovedsæde i Grenå og desuden afdelinger i Århus, Vejen, Odense, Næstved og på Sundholm i København.

Når den nye kommunale entreprenøruddannelse slår dørene op efter sommerferien, vil det formentlig ligeledes geografisk spredt ske flere steder i landet samtidig; formentlig i Trekantområdet, et sted på Sjælland og evt. et tredje kursus i det nørrejyske.

En ting står fast for formanden for Kommunalt EntreprenørForum, som i forbindelse med KEF's årlige generalforsamling og forårstræf i organisationens ERFA-grupper lige kunne nødes til en ekstra, kort udtalelse:

– Jeg og mine kolleger i KEF har store forventninger og vil absolut yde vores til, at den nye kommunale entreprenøruddannelse bliver en succes.



Vi lægger gerne
navn til det vi laver...

...for vi bygger veje
for fremtiden !

Hos LMK VEJ sætter vi kvaliteten i højsædet. Udover kvalitetskontrol arbejder vi på vore laboratorier med udvikling af fx støjdempende belægninger, som er af aller største betydning for fremtidens veje.

For at kunne tilbyde kontinuitet i kvaliteten, tilbyder vi efterfølgende drift og vedligehold gennem Vejservice.

Fakta om LMK VEJ

LMK VEJ A/S varetager alle opgaver inden for produktion og udlægning af asfalt samt specialopgaver med bla. broer og industrigulve. Vejservice tilbyder fleksible og rentable løsninger til professionelt vedligehold af veje. Med 7 asfaltfabrikker og 6 afdelingskontorer fordelt over hele Danmark, beskæftiger vi ca. 320 medarbejdere. LMK VEJ A/S 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

Hovedkontor:

Nørreskov Bakke 1 • 8600 Silkeborg
Telefon 87 22 15 00 • Fax 87 22 15 01
lmk@lmkvej.dk

Vejservice:

Vardevej 268 • 7100 Vejle
Telefon 76 40 12 20 • Fax 76 40 12 29
vejservice@lmkvej.dk

www.lmkvej.dk