

ASFALT

Vore veje

Nr. 3 September 2018

“En langsigtet politisk plan for infrastrukturen vil hindre lappeløsninger.”

Lotte Karstad, Dansk Vejforening, her på vej til møde med trafikpolitikere på Christiansborg.

TEMA
Masterplan for
infrastruktur

Får vi en plan for vejene?

Kursen for dansk infrastruktur flakker. Stort tema om behovet for en samlet, langsigtet plan efter valget **side 4**

Mogens Lykketoft om klimaet

Udfasning af fossile brændstoffer og cirkulær økonomi er eneste vej frem **side 10**

25 nye vej-asfaltører

Alle 25 bestod på flot niveau og 7 med ros **side 12**



ASFALTINDUSTRIEN



S. 12 25 nye vej-asfaltører uddannet



S. 16 E&E Event 2018 i Berlin



S. 4 Får vi en masterplan for trafikken efter valget?

Masterplan for infrastruktur

LEDER

03 En masterplan for veje og infrastruktur

VEJPLANER

04 Får vi en masterplan for trafikken efter valget?
06 4 interviews med politikere

VEJFORUM 2018

10 Cirkulær økonomi er vejen frem

UDDANNELSE

12 25 nye vej-asfaltører uddannet

JURIDISKE AFGØRELSER

14 Sø- og Handelsretten: Vejstribekonsortium VAR lovligt

KONFERENCER

16 E&E Event 2018 i Berlin - fremtidens udfordringer i asfaltbranchen

NOTER

18 Ny hjemmeside for E&E-asfaltkongresser
Modernisering af AMU-systemet
Kinesisk delegation på besøg i Ballerup
Dansk Vejforening: Vejpolitisk debat på Christiansborg

VEDLIGEHOLDELSE

19 Når forsømt infrastruktur bryder sammen

MEDLEMMER AF ASFALTINDUSTRIEN

Arkil A/S
Søndergård Alle 4
6500 Vojens
Telefon: 7322 5050
www.arkil.dk

Colas Danmark A/S
Fabriksparken 40
2600 Glostrup
Telefon: 4598 9898
www.colas.dk

Dansk Overfladebehandling I/S
Rugårdsvej 206
5464 Brenderup
Telefon: 6444 2533
www.dob.dk

A/S Dansk Shell
Rued Langgaards
Vej 6-8, 5.
2300 København S
Telefon: 3337 2000
www.shell.com

Dansk Støbeasfalt ApS
Navervænget 9
4000 Roskilde
Telefon: 4675 6111
danskstobeasfalt.dk

Emineral a/s
Klippehagevej 22
7000 Fredericia
Telefon: 9654 1050
www.emineral.dk

Eurostar Danmark A/S
Tigervej 12-14
4600 Køge
Telefon: 5836 0099
www.eurostar.as

KVM International A/S
Industrivej 24
8620 Kjellerup
Telefon: 8770 2700
www.kvm.dk

Løwener A/S
Smedeland 2
2600 Glostrup
Telefon: 4320 0300
www.loewener.dk

Munck Asfalt a/s
Toftegårdsvej 18
5800 Nyborg
Telefon: 6331 3535
www.munck-asfalt.dk

NCC Industry A/S
Hørkær 8
2730 Herlev
Telefon: 4485 5600
www.ncc.dk

Nynas A/S
Søndre Molevej 13
4600 Køge
Telefon: 3915 8080
www.nynas.dk

Pankas A/S
Rundforbivej 34
2950 Vedbæk
Telefon: 4565 0300
www.pankas.dk

Saferoad A/S
Hvidkærvej 33
5250 Odense SV
Telefon: 6617 1742
www.saferoad.dk

Total Denmark A/S
Aldersrogade 6C, 4
2100 København Ø
Telefon: 4581 3701
www.totaldenmark.dk

Wirtgen Denmark A/S
Taulov Kirkevej 28
7000 Fredericia
Telefon: 7556 3322
www.wirtgen.dk

YIT Danmark A/S
Nørreskov Bakke 1
8600 Silkeborg
Telefon: 8722 1500
www.yit.dk

” *En plan skal indeholde penge, prioritering, konkrete mål samt fokus på veje, hvor så meget trafikarbejde foregår. Der er nok at tage fat på.* Anders Hundahl, adm. direktør i Asfaltindustrien.



ASFALT

Udgives af Asfaltindustriens Branche- og Arbejdsgiverforening. Læs mere om os på www.asfaltindustrien.dk.

Asfaltindustrien
Lautrupvang 2
2750 Ballerup
Tlf.: 3678 0822
E-mail: ai@asfaltindustrien.dk

Døgnvagt

Ved vigtige spørgsmål kan medlemmer ringe til Anders Hundahl på tlf. 4043 9370

Annoncer

Annette Beyerholm
tlf. 4046 1557
e-mail: ab@asfaltindustrien.dk

Redaktionskomite

Anders Hundahl (ansv.)
Uno Helk (redaktionschef)
Trine Leth Kølby
Mette Bender (journalist)

Må gerne citeres med kildeangivelse.

Eksterne skribenter

Asfalt modtager meget gerne forslag til artikler fra eksterne skribenter. Forslag kan fremsendes til redaktionschef Uno Helk på uh@asfaltindustrien.dk.

Asfaltindustrien er medlem af

European Asphalt Pavement ass. (EAPA)
Nordisk Vejforum (NVF)
Dansk Vejforening
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)

Design

MONTAGEbureauet ApS

Tryk

På svanemærket offsetpapir
Kailow Graphic A/S

Forside

Lotte Karstad,
konsulent i Dansk Vejforening
Foto: Asfaltindustrien



Antal læsere

4.000

Oplag

2.000

En masterplan for veje og infrastruktur

Inden for de næste 9 måneder får vi folketingsvalg. Derfor opfordrer vi hermed alle partier til at komme med deres bud på en trafikal masterplan. For selv om det er dyrt at investere i infrastruktur, så er det dyrere at lade være. Det koster to til tre gange så meget at rette op på en forfalden vej som at vedligeholde i tide, og alene i 2017 spildte vi så megen tid i kø, at regningen løb op på 20 mia. kr.

En plan skal indeholde PENGE til at gennemføre projekterne. Det vil sige 100 mia. kr. frem til 2030 – samme størrelsesorden som Infrastruktur fonden fra 2009.

En plan skal indeholde en PRIORITERING af projekterne, så entreprenørerne kan planlægge og investere i henhold til planen og dermed optimere totaløkonomien.

En plan skal indeholde KONKRETE MÅL for grøn omstilling, hvor vejbranchen kan bidrage med f.eks. klimaveje og tiltag for trafikikkerhed og for fremkommelighed.

Og planen skal have FOKUS PÅ VEJE. I de senere år er hovedparten af statens penge gået til kollektiv transport, mens mere og mere af trafikarbejdet foregår på vejene. Det er skævt.

Der er nok at tage fat på. Statens Vejdirektorat har projekter liggende klar. Projekter med positiv samfundsøkonomisk forrentning som udvidelsen af E45, ny midtjysk motorvej, færdiggørelsen af E20 omkring Odense, Kalundborgmotorvejen, færdiggørelsen af motorvejene til Frederikssund og Hillerød og opgradering af vejene mellem Rønnede og Næstved.

Hertil kommer projekter som en 3. limfjordsforbindelse og en havnetunnel øst om København. Endelig bør planen indeholde penge til at knytte statens vejnet bedre sammen med kommunernes og til tværkommunale projekter som supercykelstier.

Investeringer i infrastruktur fremmer vækst, giver danske arbejdspladser og velfærd. Lad os få nogle konkrete bud på en plan fra partierne – vælgerne vil elske det!

Læs mere om en trafikal masterplan på side 4.

Anders Hundahl

Anders Hundahl



Får vi en masterplan for trafikken efter valget?

Af Mette Bender

Den danske infrastruktur er uden en samlet og langsigtet plan. Valget er snart på vej, og mange håber på en overordnet og fremtidssikret politisk aftale om investering i vejene.

ASFALT har talt med en økonomiprofessor og to interesseorganisationer. Transportministeren og tre af partiernes politiske ordførere redegør for, hvilke langsigtede og landsdækkende planer de vil støtte efter det kommende valg.



➤ Videreførelsen af Frederikssundsmotorvejen er sat på standby. Motorvejen ender brat ved Smørum og er dermed konkret udtryk for den flakkende infrastrukturpolitik.

En masterplan beskytter mod hovsaløsninger

Jesper Arkil er formand for Dansk Infrastruktur. Han foreslår en masterplan, der rækker 25-30 år frem og øremærker midler til konkrete projekter 10 år frem. Så slipper vi for, at vinden vender hvert 4. år, påpeger ham.



”Omkring 87 procent af persontransporten sker på vejene, for mennesker vælger som oftest den transportform, der giver størst ’convenience’. Det er svært at lave om på.” Jesper Arkil, Dansk Infrastruktur

”En masterplan for dansk infrastruktur kunne forhindre, at tilfældige politiske luner prioriterer et område af infrastrukturen og udflankerer et andet. De enorme investeringer i baneområdet har ført til en omfattende nedprioritering af vejene,

hvilket er til stor skade for samfundsøkonomien.”

Sådan siger Jesper Arkil, som er formand for Dansk Infrastruktur, en brancheforening under Dansk Byggeri. Han finder

det uforsvarligt, at der ikke ligger et større overblik bag så enorme investeringer, som dem der for eksempel er lagt i de danske togforbindelser.

”Midler øremærket til baneområdet, herunder letbaner, giver i øjeblikket alt for lidt infrastruktur for pengene, og den slags kan en masterplan forebygge. Ser vi på den aktuelle diskussion om en Kattegatforbindelse, så skal den tages. Men fordi vi ingen masterplan har, betyder debatten, at udvikling af anden dansk infrastruktur i mens står stille,” påpeger Jesper Arkil.



For vi ved som samfund ikke, om vi har råd til at udvide E20 henover Fyn og Sjælland eller opprioritere Hærvejsmotorvejen og Frederikssundsmotorvejen, før en beslutning er taget.

"Vigtige projekter sander til, fordi vi først skal diskutere et gigantprojekt, der – hvis det vedtages – skal realiseres over generationer."

Vejene skal stå klar til offentlig transport i robotbiler

Jesper Arkil mener, at en masterplan bør være langsigtet og række 25-30 år frem.

"Den skal indeholde et gennearbejdet framework, og den skal øremærke midler til konkrete projekter mindst 10 år frem, så

investeringer ikke undergraves af de fire-årige valgperioder."

Investeringerne bør ligge der, hvor transporten foregår.

"Omkring 87 procent af persontransporten sker på vejene, for mennesker vælger som oftest den transportform, der giver størst 'convenience'. Det er svært at lave om på. Selvfølgelig skal baneområdet med, men vi kan ikke blive ved at nedprioritere veje."

I den forbindelse peger Jesper Arkil på en generel antagelse, der ikke længere holder stik.

"Veje og biler er udskældt for ikke at være miljøvenlige, men alle fremtidsforskere

ved, at biler snart ikke længere er sorte, men grønne. Vi ved også, at robotbilerne, som kan føre os fra dør til dør, er meget tæt på og vil indgå som batteri- eller brintdrevne offentlig transport."

Hvis vi ikke skal miste fordelene ved denne udvikling, skal vejene have kapacitet til at håndtere den nye trafikform, mener Jesper Arkil fra Dansk Infrastruktur. Det er hans håb, at de rette politiske beslutninger og prioriteringer snart kommer på bordet.

"Argumentet for ikke at investere mere i veje, er mangel på penge. Men regningen for ikke at investere i vejnettet er usynlig i budgettet. Det er et mørketal i milliardklassen, og det er borgerne, der ender med at betale," siger Jesper Arkil.

Når svenskerne kan, kan vi vel også?

Mogens Fosgerau kan ikke forstå, det er så svært for danske politikere at få strikket en plan for infrastrukturen sammen. Svenskerne har gjort det og sparer mange penge på at koordinere deres projekter.

"En masterplan for den danske infrastruktur er en rigtig god ide. I dag har vi planer for enkeltprojekter, men forsømmer at se på de større sammenhænge på trods af, at planerne for ét projekt af indlysende grunde kan have meget store konsekvenser for andre," mener Mogens Fosgerau, professor i økonomi ved Københavns Universitet.

Han anfører som eksempel, at takstpolitikken for Storebæltsbroen har stor betydning for den foreslåede Kattegatforbindelse og for den planlagte Femernforbindelse.

Med en samlet plan kan de enkelte projekter tilrettes mere hensigtsmæssigt i forhold til helheden. En sammenhængende plan kunne for eksempel føre til, at man fortrød eller ændrede konkrete byggeprojekter, mener Mogens Fosgerau.

"Nogle mener, det er stort, svært og uoverkommeligt at udvikle sådan en masterplan, men når de kan i Sverige, kan vi vel også?"



"Det er klart, at en masterplan koster penge at lave. Det er også klart, at den begrænser den fri fantasi. Det er faktisk meningen med planlægning."

Mogens Fosgerau, professor i økonomi

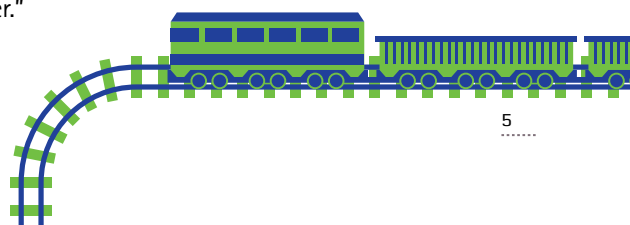
Sverige er eksemplarisk

For når det kommer til grundig planlægning af infrastruktur, er Sverige eksemplarisk. De reviderer mindst hvert femte år deres overordnede plan, forklarer professoren.

"Embedsværket strikker hver gang flere versioner sammen. Versionerne peger i forskellige retninger og vægter for eksempel klima, industri eller måske en bestemt del af landet. Med sådan et udgangspunkt kan politikerne vedtage dén af flere helstøbte masterplaner, der stemmer med de aktuelle politiske prioriterer."

Hvis vi skal videre, må de danske politikere bide i det sure æble og sætte penge af til udvikling af plan og overblik, mener professor Mogens Fosgerau.

"Det er klart, at en masterplan koster penge at lave. Det er også klart, at den begrænser den fri fantasi. Det er faktisk meningen med planlægning. Til gengæld får vi så større nytte af de milliarder, der bliver brugt på infrastruktur. Set i den sammenhæng vil midlerne til planlægning være i småtingsafdelingen og let tjene sig selv ind," pointerer han.





En helhedsplan bør prioritere vejnettet

En dansk masterplan bør have trængslen på motorvejene øverst på listen. Projekter skal ikke kun vurderes på pris, men også på den værdi, de skaber, mener Lotte Karstad, Dansk Vejforening.



”En masterplan eller en langsigtet infrastrukturplan vil hindre spontane beslutninger og lappeløsninger i vores infrastruktur.”

Lotte Karstad, Dansk Vejforening

”En solid økonomisk ramme er vigtig for vores infrastruktur, men lige så vigtigt er det, hvad pengene investeres i. En masterplan kan sikre, at projekter med optimal samfundsøkonomi prioriteres højest,” siger Lotte Karstad, der er konsulent i Dansk Vejforening, en interesseorganisation, der netop har fokus på planer for vejinfrastrukturen.

”En masterplan eller en langsigtet infrastrukturplan vil hindre spontane beslutninger og lappeløsninger i vores infrastruktur. Noget som vi i Dansk Vejforening mener, at Danmark i den grad behøver,” fortsætter Lotte Karstad.

Dansk Vejforening finder det positivt, at regeringen har sat ind nogle af de steder, der er belastet af en stigende trængsel.

”Men løsningerne er forholdsvis kortsigtede. En langsigtet plan vil give bedre løsninger til gavn for mobiliteten langt ind i fremtiden. En masterplan kan give os et vejnet, der imødekommer efterspørgslen og fremmer vækst og velfærd,” siger Lotte Karstad.

Det vil være vigtigt ikke blot at vurdere projekter ud fra omkostninger, men også ud fra den økonomiske gevinst, de tilfører samfundet på længere sigt, påpeger hun. Dernæst er det vigtigt at tage højde for ny teknologi og udviklingen inden for mobilitetsbehov.

Afhjælp trængsel på motorvejene
”Mindre trængsel på motorvejene bør stå øverst på den trafikpolitiske dagsorden, og en masterplan bør række frem mod år

2040. Helt konkret foreslår vi en midtjysk motorvejskorridor, en københavmertunnel og en tredje limfjordsforbindelse.”

Desuden ønsker Dansk Vejforening udvidelse af Østjyske Motorvej fra Randers til den tyske grænse og færdiggørelse af tredje etape af Frederikssundsmotorvejen. Dansk Vejforening støtter også en fast forbindelse over Kattegat og udbygning til motorvej af motortrafikvejen mellem Allerød og Hillerød.

Altafgørende er et økonomisk råderum. Når pengene er der, bør politikerne gennem konstruktive forhandlinger lande en bred politisk aftale om en helhedsorienteret og langsigtet plan for investeringer i den trafikale infrastruktur, mener Lotte Karstad fra Dansk Vejforening.

”Tiden er moden. Men modsat beslutningerne om investeringer i 2009, hvor to tredjedele gik til den kollektive transport, er det vores holdning, at der i den kommende masterplan skal være en klar tyngde på forbedring af vejnettet.”

DET MENER POLITIKERNE

Kristian Pihl Lorentzen (V), transportordfører

Få nu lagt det puslespil og find pengene

Hvilke fordele ser du ved en masterplan for dansk infrastruktur?

En masterplan frem mod 2030 er bydende nødvendig for sammenhæng og forudsigelighed omkring de trafikale investeringer. Den er forudsætningen for, at borgerne kan planlægge, hvor de vil bo, at erhvervslivet kan tage beslutning om investeringer, og at kommunerne kan planlægge deres infrastruktur. En masterplan sikrer samtidig et nogenlunde jævnt

investeringsniveau over tid, så der ikke opstår kapacitetsproblemer i den danske anlægsbranche, og så vi får størst mulig effekt af hver eneste anlægskrone.

Hvordan kunne en masterplan se ud?

Venstre tager afsæt i, at langt hovedparten af anlægskronerne siden 2009 er brugt på at opgradere jernbanen, på trods af at 90 procent af transportarbejdet

foregår på asfalt. Desuden har den udfordring med investeringsråderummet, der opstod i 2014, medført et lavt investeringsniveau på vejsiden.

Derfor vil vi i en kommende masterplan lægge tyngden på investeringer i vejnettet frem mod 2030. Formålet er dels at bekæmpe trængsel og tidsspilde, hvor der er tæt trafik, og dels at opgradere veje i provinsen for at sikre et sammenhængs-



de Danmark i bedre balance og med fortsat udvikling i alle dele.

Venstre er meget opmærksom på de konkrete projekter, der skal gennemføres region for region. Brikkerne ligger på bordet, nu skal puslespillet lægges efter fremskaffelse af den fornødne finansiering. Masterplanen skal indeholde konkrete projekter og årstal, og vi må starte med at rydde op i de vejtmæssige hængepartier, der længe har ligget på bedding på grund af anlægslov eller VVM-undersøgelse.

Desuden skal der afsættes robuste puljer til tværgående formål som støjbekæmpelse, trafikikkerhed, fremme af grøn transport og cyklisme samt højklasset kollektiv transport i storbyerne.



Foto: Steen Brogaard

”En vigtig adgangsbillet til forhandlingsbordet vil være, at man dropper den totalt ufinansierede fase 2 i Togfonden.”

Kristian Pihl Lorentzen, transportordfører, Venstre

Hvad skal der til for at virkeliggøre en masterplan?

Op til det kommende folketingsvalg må partierne melde klart ud om, hvor meget de vil investere i infrastrukturen, i stedet for at lurepasse. Venstre og regeringen har foreløbigt afsat 19,5 mia. kr. frem mod 2025. Vi arbejder hårdt på at finde markant flere penge frem mod 2030.

Jeg forestiller mig, at vi snarest efter valget starter forhandlinger om en masterplan frem mod 2030. Venstre vil arbejde

for en bred aftale, der også håndterer de to alternative forligskredse omkring Togfonden samt 'Bedre og Billigere'.

Det er uholdbart, at transportpolitikken stritter i alle retninger. Nu skal vi have samling på tingene. En vigtig adgangsbillet til forhandlingsbordet vil være, at man dropper den totalt ufinansierede fase 2 i Togfonden, så vi ikke starter med et gabende sort hul på 15 mia. kr. Venstre er fast besluttet på at være en drivende og samlende kraft i denne vigtige opgave.

Ole Birk Olesen (LA), transport, bygnings- og boligminister

Vi skal mindske trængslen på vejene



Foto: Steen Brogaard

”En sådan langsigtet plan skal have fokus på vejene, som trænger over hele landet.” Ole Birk Olesen, transport-, bygnings- og boligminister, Liberal Alliance

Hvilke fordele ser du ved en masterplan for dansk infrastruktur?

I Danmark er der tradition for, at infrastrukturinvesteringerne bygger på langsigtede politiske aftaler som aftalen 'En Grøn Transportpolitik' for perioden 2009-20. Den aftale udløber snart, og jeg mener derfor, at der er behov for, at vi laver en sådan langsigtet plan igen.

De seneste år er der blevet investeret rigtig meget i jernbanen, hvilket har betydet, at vejene er blevet forsømt samtidig med, at trafikken og trængslen er steget. Investeringerne i jernbanen fortsætter de kommende år, og samtidig er

der et stort investeringsbehov i vores veje. Derfor har regeringen lagt op til at øge den økonomiske ramme til infrastruktur fremadrettet, og det vil vi forsøge at få Folketingets partier med på.

Hvordan kunne en masterplan se ud?

En sådan langsigtet plan skal have fokus på vejene, som trænger over hele landet. Allerede i dag er trængsel en stor udfordring, og derfor mener jeg, at vi skal prioritere tiltag, der afhjælper trængslen. Hver time, som pendlere og erhvervsrejsende bruger på at sidde i kø, udgør en stor omkostning for samfundet i form af

tabt arbejdsfortjeneste og fordyrelse af transporten.

Frem mod 2030, vil vi – selv med en konservativ forventning til den årlige stigning i trafikken – se markant mere trængsel, end vi ser i dag, og det er på motorvejsnettet, at vi ser de største stigninger. Det giver derfor også store gevinster for samfundet, når vi øger fremkommeligheden på vejene.

Hvad skal der til for at virkeliggøre en masterplan?

Vi har beslutningsgrundlag for en lang række gode projekter klar og yderligere undersøgelser i gang lige nu, for eksempel VVM-undersøgelsen af Hillerød motorvejen, af den sydlige del af Midtjysk Motorvej og udvidelserne af E45. Det afgørende er derfor nu, at vi får sikret det nødvendige økonomiske grundlag. Det kræver politisk vilje fra Folketingets partier, og den håber jeg på, er til stede.



Henning Hyllested (EL), transportordfører

Fokus skal være på grøn omstilling

Hvilke fordele ser du ved en masterplan for dansk infrastruktur?

Fordelen er, at investeringerne i infrastruktur bliver koordineret og prioriteret. Så ved borgere, hvordan de skal indrette sig med hensyn til bosætning, pendling og jobsøgning. Virksomhederne kan sikre sig adgang til hurtig godstransport.

For samfundet er det en klar fordel at få et overblik over den økonomi, der skal gå til de nødvendige investeringer i infrastruktur. Især hvis man støder på forhindringer i form af budgetlov og investeringslofter – selvskabte plager på bud fra EU.

Hvordan kunne en masterplan se ud?

Masterplanen skal omfatte al transport: bil, lastbil og veje, person- og godstransport på jernbane, kollektiv trafik som busser, tog, metro, letbaner, taxa, delebiler, cykeltransport, færger og skibstransport af gods og flytransport. Kort sagt: Alt, der bevæger sig.

Planen skal have en tidshorisont på 10-15 år. Fokus skal være på grøn omstilling, da transportsektoren i dag ikke bidrager til at nedbringe klima- og miljøbelastningen. Derfor lægger Enhedslisten vægt på udbygning af den kollektive trafik i al almindelighed og jernbane i særdeleshed. Jernbanen er den mest bæredygtige trans-



Foto: Steen Brogaard

portform og har været forsømt i årtier til fordel for veje, asfalt og biler.

Vi holder således fast i, at Togfonden skal realiseres. Den er i virkeligheden en masterplan for jernbanen med et 10-15-årigt perspektiv. Desuden godstransport på jernbane og skib, hvilket kræver gode vejforbindelser til havne og udbygning af havneinfrastrukturen – nok mest i mindre havne. Århus, Esbjerg, Aalborg, Frederikshavn, Hirtshals, Kalundborg og København har foretaget store havneudbygninger de seneste 10-15 år.

Vi ønsker desuden en række mindre forbedringer af vejinfrastrukturen med henblik på større færdselssikkerhed. Det kan være en mulighed nogle steder at etablere 2+1 veje og omkørselsveje og foretage en stribe småforbedringer i form af for eksempel svingbaner på eksisterende veje og bekæmpelse af 'sorte pletter'.

”Transportsektoren bidrager i dag ikke til at nedbringe klima- og miljøbelastningen. Derfor lægger Enhedslisten vægt på udbygning af den kollektive trafik i al almindelighed og jernbane i særdeleshed.”

Henning Hyllested, transportordfører, Enhedslisten.

At bekæmpe trængslen på veje og motorveje ved at bygge flere eller udvide dem er spild af penge. Flere veje og udvidelser af motorveje med flere spor genererer blot flere biler og mere lastbiltransport, og vejene sander til igen efter kort tid. Samtidig undergraver det passager-underlaget for den kollektive trafik.

Hvad skal der til for at virkeliggøre en masterplan?

Politisk vilje og tilstrækkelige økonomiske midler. Den gamle infrastrukturfond blev født med 100 mia. kr., og Togfonden er på ca. 28 mia. kr. Mindre kan en ny masterplans-fond ikke indeholde, snarere er det for lidt. Hvor stort beløbet skal være, må afhænge af politisk prioritering, men 20 mia. kr. om året i 10-15 år er ikke urealistisk.

Andreas Steenberg (R), transportordfører

Alle større byer skal kobles på motorvejsnettet

Hvilke fordele ser du ved en masterplan for dansk infrastruktur?

Det er vigtigt at investere i mobilitet, som gør livet lettere for os og skaber værdi for samfundet. Den nuværende regering har intet gjort de sidste 4 år, og

efter valget har vi brug for et langsigtet og bredt forlig for infrastrukturen.

Vi skal have klare aftaler om, hvad vi skal bygge de næste 10 eller 15 år, så vi alle sammen ved, at projekterne bliver til no-

get. Det er realistisk at komme til sådan en ny stor aftale, for vi er mange der kan se problemet. Der er brug for en stor pulje penge, gerne 100 mia. kr., så vi kan arbejde visionært og ikke føre 'stop and go'-politik.



Foto: Steen Brogaard



”Jeg ser gerne en beslutning om en kattegatbro. I landdistrikter bør alle byer over en vis størrelse kobles på en større motorvej via en 2+1 vej, for eksempel Faaborg og Nakskov, som ikke er på motorvejsnettet.”

Andreas Steenberg, transportordfører, Radikale Venstre

Hvordan kunne en masterplan se ud?

Jeg mener, at vi skal fremme alle dele af infrastrukturen. Folk bruger den transport, der giver mest mening og tager mindst tid, og derfor er der ikke flere, der tager toget. Vi har brug for jernbane og kollektiv trafik i store byer, og så er vi nødt til at fortætte byerne omkring stati-

oner og større stoppesteder, så flere kan komme let til kollektiv trafik.

Jeg ser gerne en beslutning om en kattegatbro. I landdistrikter bør alle byer over en vis størrelse kobles på en større motorvej via en 2+1 vej, for eksempel Faaborg og Nakskov, som ikke er på motorvejsnettet.

2+1 veje er uden kryds og rundkørsler. De er udbredte og fungerer rigtig godt i Sverige. Vi har en del i Danmark allerede, og her man må køre 90 eller 100 kilometer i timen.

Hvad skal der til for at virkeliggøre en masterplan?

Nu går der jo snart valgkamp i den, og her må de forskellige partiledelser og den nuværende regeringsledelse vælge at tage fat i problemet. Det er et valg, der skal træffes. Vi skal have bedre infrastruktur, og det betyder, at vi ikke samtidigt kan få skattelettelser eller mere politi. Mange transportordførere ønsker et større forlig for infrastruktur, og vi må så overtale vores partiledelser og ministre.



Specialister i asfalt



YIT varetager alle opgaver inden for produktion og udlægning af asfalt, vedligeholdelse af veje samt specialopgaver med bl.a. broer og industrigulve. I Danmark beskæftiger vi samlet ca. 300 medarbejdere.

YIT Danmark er en del af den finske YIT Group med ca. 10.000 ansatte.

YIT UDLÆGGER ASFALT. DET ER VI FAKTISK SPECIALISTER I. - MEN VI KAN OGSÅ ALT DET ANDET.

Vi tilbyder et bredt spekter af professionelle og fleksible løsninger til vedligeholdelse og forbedring af de danske veje. Nedenstående er kun et lille udpluk af vores tilbud.

Kontakt os og hør meget mere.

- Specialafdelingen
 - belægning på broer, sportspladser, P-dæk og gulvbelægning med Confalt®
- Asfalthåndværkeren
 - hurtig udrykning til mindre opgaver
- Fræsning
- Rabatvedligeholdelse
- Vejmarkering
- Afspærring og trafikregulering
- Etablering af fartdæmpere
- Asfaltering af ensilagepladser

Region Nord:	8727 5030	Vejmarkering:	7567 8355
Region Midt:	7567 8355	Fræsning:	7567 8355
Region Syd:	7466 2444	Specialafd:	7640 1220
Region Øst:	5664 6800		

Hovedkontor: Nørreskov Bakke 1 | 8600 Silkeborg
Telefon 87 22 15 00 | Fax 87 22 15 01
info@yit.dk

”Politikerne har endnu ikke fundet en klar vej til at fremme eldrevne køretøjer i Danmark. Afgifterne er derimod netop sænket på benzin- og dieseldrevne biler. Opgaven at styre forbruget mod bæredygtighed er meget vigtig og først og fremmest politisk.” Mogens Lykketoft

Cirkulær økonomi er vejen frem

Vi er nødt til at afskaffe fossile brændstoffer og skifte til cirkulær økonomi, hvis vi vil sikre vores fremtid på kloden, siger Mogens Lykketoft, der åbner Vejforum 2018.

Af Mette Bender



Foto: Steen Brogaard

”Hvis vi skal udrydde ekstrem fattigdom i verden, er vi nødt til at omlægge økonomi og samfund. Vi fylder som mennesker for meget og skader klimaet uopretteligt, hvis vi ikke lægger om til klima- og miljøvenlige brændstoffer og transportformer.”

Mogens Lykketoft indleder infrastrukturkonferencen Vejforum den 5. og 6. december 2018 i Nyborg. Her mødes ledere, medarbejdere og forskere fra den danske vejbranche.

Mogens Lykketoft var fra 2015 til 2016 formand for den 70. generalforsamling i FN. Det år blev verdensmålene for bæredygtig udvikling vedtaget og klimaaf-talen i Paris indgået. Han sidder i Folketinget for Socialdemokratiet på 37. år.

Ud med de fossile brændstoffer

I sit oplæg på Vejforum vil Mogens Lykketoft forklare, hvorfor FN's 17 verdensmål er det nødvendige samlingspunkt for en målrettet verdensomspændende indsats.

» **Klimaaktivist.** Mogens Lykketoft (A) har siddet i Folketinget i 37 år og tjent som skatte-, finans- og udenrigsminister samt formand for Folketinget. Han stiller ikke op til næste valg og vil i stedet bruge sine kræfter som aktivist for klimaet.

"Vi er nødt til at satse benhårdt på at reducere global opvarmning ved blandt andet at afskaffe fossile brændstoffer. Vi har brug for at regulere infrastruktur, byplanlægning og affaldssortering i retning af cirkulær økonomi."

Transportområdet spiller en stor og vigtig rolle. Der er behov for massiv kollektivisering og elektrificering over hele verden og især i de mange eksplosivt ekspanderende storbyer.

"Langt de fleste vil snart bo i kæmpebyer kloden over. Derfor er vi nødt til at have velfungerende kollektiv transport i og ud af byer. Vi skal mindske biltætheden og omlægge til elektricitet som energikilde."

Billiggør eldrevne køretøjer

Herhjemme må vi bruge skatter og afgifter til at flytte forbruget væk fra især de fossile brændstoffer, mener Lykketoft.

"Politikerne har endnu ikke fundet en klar vej til at fremme eldrevne køretøjer i Danmark. Afgifterne er derimod netop sænket på benzin- og dieseldrevne biler. Opgaven at styre forbruget mod bæredygtighed er først og fremmest politisk, selv om også borgere og virksomheder kan træffe mere bæredygtige valg."

Mogens Lykketoft ser mange kommuner gøre en indsats for bæredygtighed, men der er vigtige områder, hvor indsatsen kunne blive meget bedre.

"Kommunerne bør dreje alle indkøb i en langt mere grøn retning. De har også ansvaret for at sætte klima og bæredygtighed på dagsordenen via skolesystemet," siger Mogens Lykketoft, der ikke stiller op til næste folketingsvalg.

"Jeg har aftjent min værnepligt, men fortsætter som aktivist for bæredygtighed og klimabeskyttelse i ind- og udland i fortsættelse af mit formandskab i FN."



FN har formuleret 17 verdensmål for bæredygtig udvikling

Mål 13

Handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser

Mål 9

Bygge robust infrastruktur, fremme inklusiv og bæredygtig industrialisering og understøtte innovation

I uddybning af mål 9 hedder det:

"Vedvarende investeringer i infrastruktur og innovation er afgørende drivkræfter for økonomisk udvikling og vækst."

VI BYGGER FREM TIDENS VEJE

colas.dk

Kvalitet og konkurrencedygtig pris

Udlægning, reparation og vedligehold

Godt arbejdsmiljø

Innovative og bæredygtige løsninger

colas

UDDANNELSE

25 nyuddannede vej-asfaltører og deres to faglærere Kim Larsen og Martin Jensen.



25 nye vej-asfaltører uddannet

I august fejrede asfaltbranchen 25 nye vej-asfaltører med reception og taler på Byggetek i Ulfborg. I år bestod syv med ros. Det er flere end nogensinde.

Af Trine Leth Kølby, uddannelseskonsulent i Asfaltindustrien

Om vej-asfaltør-uddannelsen

Vej-asfaltøruddannelsen blev etableret i 1993 som et samarbejde mellem arbejdsgivere og arbejdstagere i den danske asfaltbranche. Formålet er at opkvalificere branchen i takt med de stigende krav til entreprenørerne.

Uddannelsen er en toårig AMU-kontraktuddannelse, hvor eleverne skifter mellem at være på skole og i praktik i et asfaltfirma. Uddannelsen slutter med en praktisk prøve, hvor eleverne viser, at de kan udføre de forskellige jobfunktioner og arbejde sammen som et hold.

Eleverne skal også gennem en mundtlig prøve, hvor de fremlægger en skriftlig opgave. Med opgaven viser eleverne, at de har lært, hvordan et asfaltarbejde planlægges fra start til slut. Elevernes præstationer vurderes af et skuemesterpar, der er udpeget af 3F og Asfaltindustrien.



I 2018 gik 25 vej-asfaltør-elever op til prøve. Alle 25 bestod, og det på et meget højt niveau. Både lærere og skuemestre roste eleverne for deres kundskaber samt for den gode holdånd. Holdet satte også rekord i at modtage ros – hele syv bestod med ros. Det er det højeste antal til dato.

Også fra asfaltbranchens fællesudvalg var der ros. Dette for at tage godt imod branchens ønske om en elevrepræsentant, der på vegne af de enkelte årgange kan indgå i konstruktiv dialog omkring uddannelsen. Eleverne har været gode til at samle både ris og ros og komme med konstruktive forslag og feedback til deres elevrepræsentant, forlød det.

- heraf syv med ros

I 2018 bestod 25	
Johan Jul Bertelsen	NCC Industry
Rasmus Abild Bjerregaard	Arkil
Simon Degn	YIT Danmark
Mads Gade Eneqvist	NCC Industry
Kean Eivang Greiner	Colas Danmark
Michael Haick (MED ROS)	YIT Danmark
Jesper Hansen	NCC Industry A/S
Casper Klarup Holm (MED ROS)	YIT Danmark
Benjamin Ejvig Jensen	Pankas
Christian Due Jønsson	Munck Asfalt
Finn Reinhold Kokholm	NCC Industry
Chris Kristensen	Munck Asfalt
Christoffer Rytter Larsen	YIT Danmark
Lasse Madsen	NCC Industry
Niels Kristian Nielsen	Colas Danmark
Stefan André Nielsen	Colas Danmark
Niels Christian Petersen	Colas Danmark
Niklas Petersen	Colas Danmark
Henrik Rudebeck (MED ROS)	Arkil
Eli Vestergaard Sørensen	Munck Asfalt
Martin Richard Sørensen (MED ROS)	Colas Danmark
Jonas Keld Thorqvist (MED ROS)	NCC Industry
Kian Lau Thorsen	Munck Asfalt
Oliver Jes Tymn-Andersen (MED ROS)	Colas Danmark
Peter Wittrup (MED ROS)	NCC Industry



Årets skuemesterhold: Fra venstre ses stående Hans Nielsen, Søren Rye Rasmussen, Mogens Nygaard og Jens Borgmann. Siddende fra venstre Ronni Korsspang og Brian Riis.



I den praktiske prøve viser eleverne både, at de kan arbejde sammen, og at de hver især kan udføre de forskellige arbejdsfunktioner.



Vej-asfaltør-uddannelse gennem praktisk arbejde

Hvis du har arbejdet med asfaltudlægning i mere end 5.000 timer og været ansat i mere end 3 år, kan du tage vej-asfaltøruddannelsen gennem meritordningen.

Er du interesseret, skal du sammen med din virksomhed udfylde et ansøgningsskema til Asfaltbranchens fællesudvalg.

Herefter skal du på kompetenceafklaringskursus på skolen i Ulfborg. Kurset udbydes hvert efterår – i 2018 er det den 5. og 6. november. Her får du vurderet hvilke kurser, du skal tage for at blive klædt på til den afsluttende prøve.

Vej-asfaltøruddannelsen er også for kommuner

Vej-asfaltøruddannelsen er udviklet af 3F og Asfaltindustrien, men er

også åben for kommuner, der har egne asfalthold.

Det kræver blot, at kommunen bliver godkendt som elevvirksomhed.

Læs mere om uddannelsen, og hvordan man bliver godkendt som elevvirksomhed på www.asfaltindustrien.dk ved at følge stien:

- > Vejfolk
- > Vej-asfaltør

Sø- og Handelsretten: Vejstribekonsortium VAR lovligt

Sø- og Handelsretten afgjorde i slutningen af august, at LKF Vejmarkering og Eurostar Danmark ikke brød konkurrenceloven, da de i 2014 indgik et konsortium og sammen bød på omfattende opgaver for Vejdirektoratet. Nu har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen anket dommen.

Af Anders Hundahl, adm. direktør i Asfaltindustrien

Sø- og Handelsretten afsagde for nylig dom i sagen om lovligheden af etableringen af et vejstribekonsortium mellem LKF Vejmarkering og Eurostar. Det skete efter, at både Konkurrencerådet og Konkurrenceankenævnet tidligere havde afgjort, at LKF Vejmarkering og Eurostar brød konkurrencelovgivningen ved at byde sammen i et konsortium, når de efter konkurrencemyndighedernes opfattelse hver især kunne have udført opgaverne.

Sø- og Handelsrettes afgørelse er klar: Retten tilsidesætter konkurrencemyndighedernes vurderinger og fastslår, at det var lovligt, da virksomhederne sammen bød på opgaverne i et konsortium.

Asfaltindustrien er tilfreds med dommen, der mindsker usikkerheden i forbindelse med dannelsen af konsortier, men erfarer,

”Det er ærgerligt med anken, for både Sø- og Handelsrettens afgørelse er meget klar. Jeg håber, den bliver retningsgivende for Højesterets afgørelse. Det er hårdt for de involverede, at de nu igen skal vente på en afgørelse.”

Anders Hundahl,
adm. direktør i Asfaltindustrien.

at Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen nu har anket dommen.

Retfærdig afgørelse

Sagen har indtil videre været i fire år. Det er lang tid, og den har været en stor belastning for de involverede virksomheder og enkeltpersoner.

Det er ærgerligt med Konkurrencestyrelsens anke, for både Sø- og Handelsrettens afgørelse er meget klar. Jeg håber, den bliver retningsgivende for Højesterets afgørelse. Det er hårdt for de involverede, at de nu igen skal vente på en afgørelse.

Hvis Højesteret stadfæster Sø- og Handelsrettens afgørelse, vil det fremover blive lettere for virksomhederne at danne konsortier til glæde for vejejerne og virksomhederne selv. Det vil være godt for konkurrencen, hvis flere – blandt andet små og mellemstore danske virksomheder – får mulighed for at danne konsortier for at byde på opgaverne.

Ikke mindst mange offentlige indkøbere centraliserer i dag deres indkøb, hvilket

Sagen kort

Vejdirektoratet udbød i februar 2014 kørebaneafmærkningen i tre distrikter i Danmark: Syddanmark, Sjælland og Hovedstaden. Udbuddet omfattede årene 2014-2017.

LKF Vejmarkering og Eurostar Danmark gik sammen om at byde på opgaven gennem Dansk Vejmarkerings Konsortium. LKF Vejmarkering og Eurostar Danmark var på daværende tidspunkt to af landets største entreprenører inden for vejmarkering.

Som den eneste aktør bød konsortiet på at løse opgaven i alle tre distrikter. Derudover var konsortiet den eneste aktør, der bød på at løse opgaven i Hovedstadsområdet.

Konsortiet vandt udbuddet for alle tre distrikter, fordi dets priser samlet set var lavest. Konsortiets samlede bud var på knap 34 millioner kroner.

En konkurrerende virksomhed, der også havde budt på Vejdirektoratets stribeopgaver, anmeldte efterfølgende konsortiedannelsen til konkurrencemyndighederne.

medfører store og komplekse opgaver. For nogle typer af opgaver medfører centraliseringen af indkøbene desuden rammeaftaler, som også mindre virksomheder således sammen vil kunne byde på.

Asfaltindustrien råder alle virksomheder, der overvejer at danne konsortier, til at kontakte en advokat.



Invitation til Vejforum 2018

5.-6. december 2018 på Hotel Nyborg Strand

Tilmelding åbner 18. september 2018 kl. 09.00

TEMAER

- Adfærd i trafikken
- Anlæg & drift
- Design
- Jura
- Klima & miljø
- Kollektiv trafik
- Kommunikation
- Ledelse
- Mobilitet
- Tilgængelighed
- Trafiksikkerhed
- Udbud & kontrakter
- Vejarbejder

PROGRAM

Se program og læs mere på www.vejforum.dk

KONFERENCE 5.-6. DECEMBER

Konference to dage, konferencemiddag, underholdning, bustransport samt overnatning på det bestilte hotel.

- Nyborg strand (delt dobbelt), kr. 4.000 pr. person
- Nyborg Strand (enkelt), kr. 4.500
- Nyborg Strand (små enkelt), kr. 4.000
- Hotel Hesselet (enkelt), kr. 4.500
- DSB kursuscenter (enkelt), kr. 4.000
- Hotel Villa Gulle (enkelt), kr. 4.000
- Hotel Scandic, Odense (enkelt), kr. 4.000
- Studerende CABINN, Odense (delt dobbelt), Gratis, udeblivelse kr. 1.000
- Konference UDEN hotel, kr. 3.600

ENKELT DAG

UDEN OVERNATNING

Deltagelse den valgte dag og frokost.

- 5. december, kr. 1.500
- 5. december inkl. middag, kr. 2.300
- 6. december, kr. 1.500
- Indlægsholder, GRATIS

Tilmeldingen foregår efter først-til-mølle-princippet

Alle priser er DKK ekskl. moms

Tilmelding på www.vejforum.dk

Efter den 30. oktober er tilmeldingen bindende





➤ EAPA's danske præsident John Kruse Larsen, adm. direktør i Pankas, åbnede konferencen.



➤ Bjarne Schmidt, Teknologisk Institut, orienterede om de danske erfaringer med at udvikle en ny asfalttype med lav rullemodstand med deraf følgende lavere brændstofforbrug og CO₂-udledning fra køretøjerne.

E&E Event 2018 i Berlin - fremtidens udfordringer i asfaltbranchen

Den første udgave af den europæiske asfaltbranchens såkaldte E&E Event satte fokus på, hvordan branchen kan ruste sig til at tackle fremtidens vigtigste temaer: bæredygtighed, miljø, ny teknologi, alternativ finansiering af veje, kommunikation og uddannelse.

Af Uno Helk, teknisk koordinator i Asfaltindustrien

Den 14.-15. juni inviterede den europæiske asfaltforening (EAPA) og den europæiske bitumenindustri (Eurobitume) til konference i Berlin om asfaltbranchens fremtidige udfordringer. Det er første gang EAPA og Eurobitumen afholder den såkaldte E&E Event. Det er stedet man mødes med kolleger, høster erfaringer og kommer på forkant med udviklingen.

Formålet med det nye tiltag er at bibeholde det momentum, som skabes af de eksterne 3-dages E&E-kongresser, der afholdes hvert 4. år – senest i 2016 i Prag. E&E Event'en holdes således i en lidt mindre skala, idet der alene optræder særligt inviterede talere samtidig med, at seancen ikke omfatter indleverede "papers".

Stor opbakning

EAPA's danske præsident John Kruse Larsen, adm. direktør i Pankas, havde fornøjelsen af at byde velkommen til konferencens 400 deltagere fra 33 lande. Han glædede sig over den store opbakning til det nye tiltag fra aktørerne i branchen, herunder også branchens leverandører, som var talrigt repræsenterede på den tilhørende udstilling.

John Kruse Larsen understregede vigtigheden af at stå sammen og markedsføre branchen og give veje synlighed så vi får flere penge til vedligehold.

Mange udfordringer

Programmet var opdelt i 6 overordnede sessioner med hver sit strategiske tema:

- Visioner for fremtidens asfaltveje
- Alternative kilder til finansiering af vejinfrastruktur
- Bæredygtighed
- Fremtidige (arbejds)miljøaspekter
- Ny teknologi – både nyt udstyr og IT
- Kommunikation og uddannelse.

En række særligt indbudte talere "kridtede banen op" inden for hvert tema og kom med forskellige forslag til løsninger på branchens mange udfordringer. Som en nyskabelse havde deltagerne via en app løbende mulighed for at kommentere og stille spørgsmål til indlæggene, hvilket løftede debatniveauet til nye højder.

Der blev omtalt en bred vifte af temaer som vil øve indflydelse på asfaltbranchen i fremtiden og der blev givet nogle konkrete

te bud på i hvilken retning udviklingen kommer til at gå.

Visioner og finansiering

I Frankrig arbejder man på at udvikle den såkaldt 5. generation af veje, som på én gang indtænker fremtidige krav om tilpasning til omgivelserne med miljøvenlige belægningssegenskaber.

Under finansieringstemaet blev der givet et overblik over mulige nye kilder til finansiering af større vejprojekter – bl.a. de store pengetanke hos pensionsselskaber.

Bæredygtighed

Fra dansk side var der et interessant bidrag fra Bjarne Schmidt, Teknologisk Institut, som fortalte om de danske erfaringer med at udvikle en ny asfalttype, som er specialdesignet til at nedsætte rullemodstanden mellem hjul og vejoverflade med deraf følgende lavere brændstofforbrug og CO₂-udledning fra køretøjerne.

Vejdirektoratet i Danmark har udført nogle samfundsmæssige beregninger, der viser, at omkostningerne for at opnå en reduktion i CO₂-udslippet ved at anvende asfalt med lav rullemodstand er konkurrencedygtig i forhold til andre CO₂-reducerende tiltag som f.eks. vedvarende energi. Forudsætningen for regnestykket er, at den nye belægning er langtidsholdbar.

Arbejds miljø og ny teknologi

På arbejdsmiljøområdet blev det fastslået, at det på EU-plan er vigtigt at få arbejdsmiljølovgivningen til at passe med den kemiske lovgivning. En fuldstændig gennemgang af den eksisterende arbejdsmiljølovgivning er uundgåelig for på lang sigt at bibeholde en solid lovramme for kemikalier og arbejdsmiljø.

Den teknologiske udvikling indebærer, at det er muligt at indsamle og behandle en masse data ved produktion og udlægning af asfalt. Fremadrettet må man forvente,

at der vil blive gjort meget mere brug af de data end det er tilfældet i dag.

Branchens image

Et tilbagevendende tema er branchens image og behovet for at tiltrække kvalificerede medarbejdere. Det blev som ved tidligere lejligheder fastslået, at branchen fortsat skal arbejde målrettet med at kommunikere effektivt til omverdenen.

Den positive historie om asfalts bæredygtighed er slet ikke kendt nok på især politisk niveau. Branchen må derfor blive ved med at fortælle de gode historier til omverdenen, så de til sidst hænger fast.

Afslutning

I den afsluttende debat var der enighed om, at den skitserede fremtid på mange områder allerede er her nu.

Bomag asfalttromler - altid klar til nye udfordringer



Leveres fra 1,5 tons op til 16 tons. Både som kombi- og tandentromler.

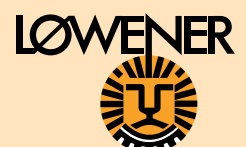
For mere information kontakt Henning Stampe på mobil nr. 4064 3010, hs@loewener.dk

V. Løwener A/S

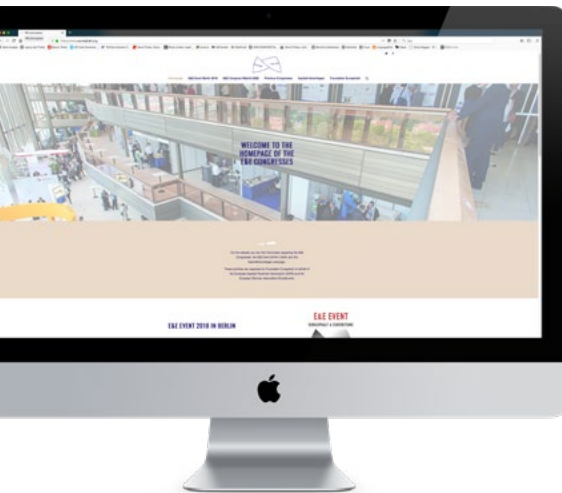
Smedeland 2 • 2600 Glostrup • Tlf. nr. 43 200 300

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

ServiceCenter Stilling • Niels Bohrs Vej 31C • 8660 Skanderborg



Ny hjemmeside for E&E-asfaltkongresser



Siden 1996 har den europæiske bitumen- og asfaltindustri afholdt en fælles international asfaltkongres hvert 4. år. Det er nu muligt at downloade papers m.m. fra alle de afholdte Eurasphalt & Eurobitume kongresser fra den nyoprettede hjemmeside www.eurasphalt.org.

Materialet fra de seneste kongresser er tilgængeligt i et smart format med søgefunktion, mens informationerne fra de ældre kongresser omfatter en pdf-fil af de i sin tid udleverede "proceedings" i papirformat.

De 6 afholdte E&E-kongresser er følgende:

- 1996 i Strasbourg (pdf-fil)
- 2000 i Barcelona (pdf-fil)
- 2004 i Wien (med søgning)
- 2008 i København (pdf-fil)
- 2012 i Istanbul (med søgning)
- 2016 i Prag (med søgning).

Fremadrettet er der også en præsentation af den 7. E&E-kongres, som finder sted 12.-14. maj 2020 i Madrid, og en omtale af "Asphalt Advantages"-kampagnen.

Modernisering af AMU-systemet

Regeringen og arbejdsmarkedets parter indgik i oktober 2017 en trepartsaftale om voksen- og efteruddannelse. Parterne ønsker blandt andet et kursusudbud, der er mere overskueligt og fleksibelt med færre og bredere kurser. Herudover ønsker parterne, at der så vidt muligt indføres prøver på alle AMU-kurser i modsætning til i dag, hvor der blot kræves

tilstedeværelse. Ved at lade kursisterne gå til prøve på kurserne forventer man, at kursisterne vil få mere ud af kurserne samt at tilliden fra omverdenen til kursernes kvalitet øges.

Asfaltbranchen har derfor netop gennemgået alle asfaltkurser i AMU-systemet og der vil i de kommende år blive

indført prøver på størstedelen af kurserne. Branchen har ikke fundet anledning til at slå kurser sammen med henblik på at reducere antallet af udbudte kurser på asfaltområdet. Dette hænger til dels sammen med, at asfaltkurserne i forvejen er fagligt brede og har længere varighed end mange andre kurser i byggebranchen.



Fra venstre ses Chief of Section Kong Jie, konsulent Lotte Karstad, koordinator Helle Jeppesen og Deputy Director Sun Ming.

Kinesisk delegation på besøg i Ballerup

I et koordineret samarbejde har Asfaltindustrien, Sikre Veje og Dansk Vejforening haft besøg af Deputy Director Sun Ming og Chief of Section Kong Jie fra Highway Bureau of Tai'an city Shandong Province i Kina. Byen Tai'an er arealmæssigt på størrelse med Sjælland med en befolkning på ca. 5,5 mio. mennesker.

Under det to timer lange møde blev der via engelsk tolk bl.a. diskuteret infrastruktur, sikkerhed og vejvedligehold i både Danmark og Kina.

Dansk Vejforening: Vejpolitisk debat på Christiansborg

Onsdag den 3. oktober 2018 kl. 13.30-14.45 afholder Dansk Vejforening for fjerde år i træk en vejpolitisk debat i Venstres gruppe lokale på Christiansborg. Debatten i år bliver et mix af ekspertoplæg og politikerdebat, hvor vi gerne skal blive klogere på prioritering og finansiering af statsvejene.

Deltagelse er gratis for medlemmer, men tilmelding er nødvendig. For ikke-medlemmer er deltagerprisen 500 kr. Tilmelding sker efter "først-til-mølle"-princippet.

Du kan læse mere og tilmelde dig arrangementet på www.dv.dk under "Møder & Aktiviteter".

Når forsømt infrastruktur bryder sammen

Brokollapset i Genova er en stor tragedie. Det er muligvis også udtryk for en generel tendens til forsømmelse af vedligehold af infrastruktur i vestlige lande.

I august kollapsede broen Ponte Morandi i Genova i Italien med høje dødstal som følge. Det er siden påvist, at dele af broen forud for ulykken manglede vedligehold. Internationale stemmer påpeger, at den italienske broulykke er udtryk for en generel tendens i vestlig infrastruktur.

Den australske ingeniør og universitetslektor Colin Caprani fremfører i et debatoplæg i ABC News, at mere end halvdelen af Europas broer har passeret den levealder, de er designet til. Noget lignende gælder i USA og Australien.

Chris Champion, chef for Institute of Public Works Engineering Australasia, påpeger på LinkedIn, at vedligeholdelsen af broer ofte tilpasses de eksisterende budgetter, hvor det burde være omvendt.

”Når en bro braser sammen, er følgerne frygtelige og tydelige. Når det gælder veje, er forbindelsen mellem mislighold og trafikulykker ikke helt så let at få øje på.”

Anders Hundahl, Asfaltindustrien.

Han anfører, at løbende inspektion og vedligehold af infrastruktur mindsker risikoen for ulykker og beskytter den investering, der er lagt i byggeriet.

Genovabroen ville ikke få dansk byggetilladelse

Niels Højgaard Pedersen er afdelingsleder i Vejdirektoratets afdeling for bygværker.

”Bro-kollapset i Genova er naturligvis en tragedie, men vi kan ikke forestille os noget tilsvarende herhjemme. Danske broer bygges i dag efter robusthedsprincippet, som indebærer, at ét element skal kunne gå i stykker, uden at broen falder fra hinanden. Broen i Italien var ikke bygget efter dette princip og ville ikke have fået byggetilladelse i Danmark,” siger han.

I Danmark har vi desuden klare regler og standarder for eftersyn og vedligeholdelse af statsbroer, uddyber Niels Højgaard Pedersen.

”Disse regler kræver et årligt rutinemæssigt eftersyn, og at broen mindst én gang hvert sjette år gås endnu mere grundigt efter i sømmene.”

Kudsk & Nissum^{als}

- ✓ Speciale i opbygning af lastbiler og andre vogne til asfalt- og grusudlægning
- ✓ Stort knowhow indenfor disse køretøjer
- ✓ Opbygger egne biler og andre specialopbygninger
- ✓ Opbygninger er tilpasset kundernes specifikke ønsker



Kontakt os for en demonstration
Tlf.: 7454 1292



Kudsk & Nissum^{als}

Porskjærvej i Galten er blevet etableret med NCC PermaVej® som en del af en samlet klimasikring.

**Vær klar til
fremtiden
- vælg
klimavejen**