

Annons Dynapac

## FAS Höstmöte – tillbakablick och avstamp



Innan jubileumsmiddagen kunde medlemmarna beskåda ett praktfullt fyrverkeri.



Erland Persson intervjuade tre ordförande genom tiderna som gav sin syn på FAS utveckling. Från vänster Stig Bjelkengren (89 – 94), Roy Bergquist (95 – 98) samt nuvarande ordförande Jan-Olof Nordlander.

### I detta nummer:

Ledare:  
**Formar du din framtid?** sid 2

**Tjärhaltiga beläggningmassor** sid 2

**FAS Höstmöte, forts** sid 3

**FAS-medlemmar tycker till** sid 3

**Asfaltmarknaden idag och imorgon** sid 3

**SBUF-projekt: Tillverkning av PMB** sid 4

**Trafikbuller** sid 4

**Noterat** sid 4

**Folk på väg** sid 4

▶▶▶ [www.fas.se](http://www.fas.se)

När FAS höstmöte avslutades och föreningens 40-års firande skulle ta vid, förmedlade ordförande Jan-Olof Nordlander en vision för FAS år 2012 och pekade samtidigt ut riktningen för kommande års arbete: "Asfaltsektorns image är mycket hög och dess kompetensförsörjning är helt tryggad. Detta ska bland annat ske genom moderna upphandlingsformer, livscykelerspektivtänkande och moderna kvalitetssäkringsmetoder." Forts sid 3



Patrick Quist, konsult, gav en inspirerande föreläsning om marknadsföring.

Posttidning **B** SVERIGE  
PORTO BETALT



## FAS Höstmöte

Forts från sidan 1

● Torsdagen den 17 oktober höll FAS höstmöte på Hasselbacken i Stockholm. Efter ordinarie möte och extra årsmöte inleddes ett specialseminarium till FAS 40-års jubileums åra. Ordförande Jan-Olof Nordlander bjöd på en tillbakablick och under Erland Perssons ledning intervjuades tre ordförande genom tiderna. Stig Bjelkengren (ordförande 1989 – 1994), Roy Bergquist (ordförande 1995 – 1998) samt nuvarande ordförande Jan-Olof Nordlander framhöll kamratskap, internationellt nätverk och möjlighet att umgås över sektorerna som främsta fördelarna med medlemskapet i FAS. Därefter följde ett späckat program med framstående företrädare i branschen.

**Peter Rothwell**, tidigare ordförande i EAPA och ordförande i the Asphalt Committee, talade på temat "asfalt i framtiden – konsten att förnya sig". Public procurement – mer innovation, framåtblickande, större ansvarstagande och högre avkastning. Ytterligare en utländsk talare, David Lyall, MBI och direktör i General Eurobitume, tog upp miljöfrågor inom asfaltsektorn. Han framhöll bland annat att viktigen av att vi visar att asfalt är säker för människan och miljön. Vi måste visa att vi har en bra, säker och långsiktig industri.

Dessutom fick FAS medlemmar en inspirerande föreläsning om "marknadsföring av det offentliga rummet". Patrick Quist, konsult, berättade bland annat att branschen måste få människor att köpa upplevelser. Rådet löd: "det man vill genomföra måste man kunna kommunicera så att barn och politiker förstår".

– Det var ett bra grepp att bjuda in pensionärerna. Jag sätter stort värde på att få träffa gamla kompisar, en del har jag inte sett på 10 år, kommenterar **Bo Bäckström** FAS höstmöte och jubileumsfirande.

Bo Bäckström, med en bakgrund i både Skanska och Vägverket, är en av grundarna till FAS. Han var egentligen inte asfalttekniker men kom i kontakt med branschen i och med att han tillhandahöll maskiner för asfaltutläggning. Bo Bäckström hade också varit i kontakt med

andra föreningar, bland annat betongföreningen, så när förslaget på en asfaltförening i Sverige kom upp, engagerade han sig.

Det var under en studieresa till England 1961, som Svenska Shell ordnade, som tankarna på en förening kom upp. 14 personer från branschen hade rest över och



Ordförande Jan-Olof Nordlander och Lars-Göran Wägberg från VTI samtalande under kvällen.

under resan konkretiserades planerna. Väl tillbaka grundades Afa – Arbetsgruppen för Asfaltfrågor. Detta var hösten 1961 och man samlades en gång i månaden. Bo Bäckström var ordförande och författade stadgar som antogs i februari 1962. Då var man 16 medlemmar.

– Jag kommer ihåg den tiden mycket väl, berättar Bo Bäckström. Det var mycket livliga diskussioner på våra sammankomster. Det var en kamratbetonad förening, och det var så vi ville ha det, fortsätter han.

Andra föreningar hade växt sig för stora och detta ville man undvika. Samtidigt förstod man att man måste bli fler om det skulle bli något av föreningen. Ryktet om de trevliga och givande träffar i asfaltgruppen spred sig också snabbt och man utökade medlemsantalet i etapper.

Asfaltgruppen utvecklades till FBB och därefter till FAS. Nu var man 100 medlemmar. En antal som Bo Bäckström tyckte, och fortfarande tycker, är alldeles lagom.

– Ja, då kände man praktiskt



Efter FAS Höstmöte fanns det tid för diskussioner och erfarenhetsutbyte i baren. Petra Offrell och Åke Sandin var inbegripna i ett livligt samtal. Vid ett annat bord samtalande Erland Persson med Göran Ringström och Roger Svensson



taget alla. Dagens utveckling, med 150 aktiva medlemmar, oroar mig, uttrycker Bo Bäckström. Det är mycket för att kunna behålla en kamratföreningsstatus. Jag tycker att man ska fundera på att dra ner på antalet. Alla måste inte vara medlemmar, kunskapen från föreningen kan vidarebefordras från kollegor, råder Bo Bäckström.

Samtidigt tillägger han att det är viktigt med ett forum för alla upptänkliga problem inom asfaltbeläggningens branschen. Och FAS har utvecklats bra med utskotten. Utskotten har alltid varit en stark sida i FAS, framhåller Bo Bäckström.

Bo Bäckström var aktiv i FAS fram till sin pensionering. Idag är kontakterna med föreningen mer sporadiska. Men han håller sig gärna à jour. Hur ser då Bo Bäckström på det aktuella ämnet med kartellerna?

– Visst har det funnits sådana tendenser även tidigare. Men jag är mycket generad över vad som har hänt idag. Jag är fullt på det klara med att FAS som förening inte har något med kartellerna att göra. Samtidigt anser jag att FAS och medlemmarna ska se till att sänt här inte händer, betonar Bo Bäckström. Han fortsätter:

– Den här historien är en fläck för hela branschen som man inte förtjänar. Hur det än går hoppas jag att man kan slippa det här i fortsättningen. Och jag hoppas att FAS gör vad man kan. Det är min innerliga önskan att man kommer tillrätta med problemet.



## FAS-medlemmar tycker till

Vad tycker Du att FAS har utträttat?

Vilka förväntningar har Du nu på föreningen?

Vilket är Ditt bästa FAS minne?

**Bengt-Olle Persson, Peab Asfalt AB:**

– Att man får träffa kollegor. Man får ett utbyte.

– Att det blir en fortsättning. Att inte Skanskas avhopp skapar rädsla och fler följer efter. Det måste man jobba på.

– Jag har bara varit med sedan årsmötet så jag har inget ännu.



**Thomas Wahlman, Scandiaconsult Sverige AB:**

– Utbildningarna. De höjer kunskapsnivån.

– Att FAS ska ha en tydlig roll i branschen, fördjupa teknikutvecklingssidan och ge ett starkt stöd till alla aktörer i branschen. FAS är en mötesplats i branschen, och man är ensam i den rollen.

– Det var på Solvalla när vi hade ett seminarium om bärighet. Det var en rolig inramning.



**Rolf Magnusson, professor Högskolan i Dalarna**

– FAS har bidragit till utveckling av nationella och internationella nätverk, samlat branschen med statliga och kommunala väghållare, materialleverantörer, konsulter, entreprenörer och forskare för utveckling av asfaltbeläggningar och dimensionering av asfaltvägar. FAS har också bidragit till utvecklingen genom att driva fram nya upphandlingsformer. FAS har satsat på miljöområdet, på metodutveckling nationellt och inom CEN, på kvalitetsfrågor och på utbildning. En viktig insats har varit den statushöjning av laboratorieverksamheten som asfalt-nämnden åstadkom med auktorisationen av asfaltlaboratorierna.

– Moral och etiska frågor måste vi arbeta mer med. FAS måste fortsätta arbetet med miljö och upphandlingsfrågor. Vid funktionsupphandlingar måste bättre metoder tas fram för att ställa krav och mäta den kvalitet man får. FAS har en



viktig uppgift att ta vara på forskningsresultat och implementera dessa i verksamheten. Det internationella samarbetet måste utvecklas vidare. FAS har stora ambitioner och jag är övertygad om att mycket kommer att ske under de närmaste åren.

– Bland många trevliga minnen vill jag lyfta fram resorna ute i Europa med metodutskottet. Vi har fått tillfälle att träffa kollegor med samma problem som vi och möjlighet sitta och diskutera tillsammans under gemytliga former. Det har varit både lärorikt, roligt och spännande. Bland annat minns jag när metodutskottet fick smyga förbi ilskna, strejkande taxichaufförer i Budapest för att komma till flygplatsen.

**Roger Svensson, f d VD i Stig Machine**

– FAS har skapat förutsättningar, satt upp normer, för att få kvaliteten.

– Jag önskar att man kan få ordning på kartellhistorien, den påverkar oss negativt.

– Att FAS har tagit in oss maskinsäljare i föreningen.



**Göran Ringström, tidigare VD i Nynäs Bitumen**

– FAS har sett till att det har kommit fram viktiga metoder och metodbeskrivningar. Man har också skött utbildningen på ett utomordentligt sätt i 15 år. Ett annat bidrag är att man har tagit in ny kunskap från utlandet, t ex helbituminösa överbyggnader (full depths).

– Man måste ge sig in på den mjuka sidan. Komplettera med teknik för att gå in på marknadsföring och hitta mjuka parametrar. Det är ett måste. Dessutom anser jag att man ska samarbeta med Vägföreningen, FAS är inne på rätt spår och det måste fortsätta.

– Studieresor utomlands. Bland annat en rundresa i USA, vi besökte NAPA m fl.



I kristallkulan:

## Asfaltmarknaden idag och imorgon

● – Sedan ett år tillbaka finns en infrastrukturproposition som om den bara infrias kommer att ge mer jobb åt asfaltsektorn de närmaste 12 åren, säger Erland Persson, FAS.

Årets säsong för asfaltbranschen kommer att kunna summeras som i stort sett normal. Volymerna kommer att vara ungefär som tidigare år.

– Vi kunde notera en viss eftersläpning under året och trodde att det skulle komma att ligga lägre, men det har tagits igen på senhösten, kommenterar Matz Wiklund, ansvarig för Nynäs bitumenförsäljning i Sverige.

– Vad gäller förändringar kan vi se ett ökat intresse för polymermodifierat bitumen. Det handlar om ett trenderbrott. PMB efterfrågas i allt

högre grad för att klara de ökade kraven till följd av ökad trafik och tyngre laster.

Regeringens förslag är att räkna upp vägverkets anslag med 11 procent för år 2003. Man aviserar också en omfördelning av medel till bärighetsförstärkning och underhåll av vägnätet. En mängd vägbyggen har startat i år och fler kommer att startas åren framöver inom ramen för propositionen. Det finns med andra ord anledning att se den närmaste framtiden an med viss optimism.

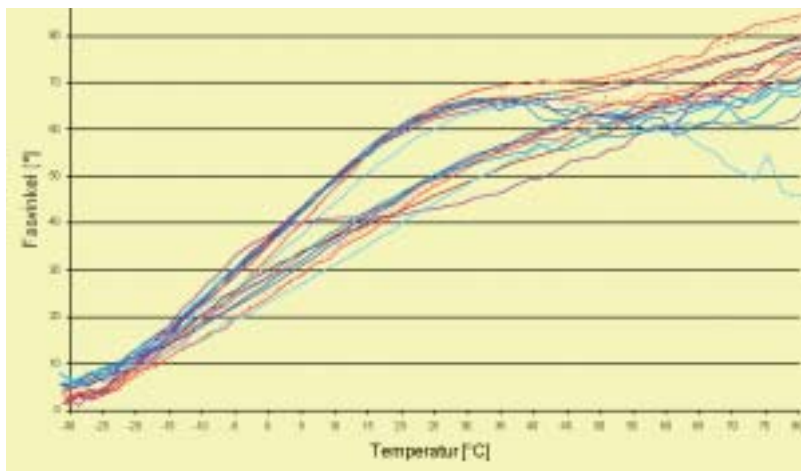
– Orosmolnen på den statsfinansiella himlen skall dock inte underskattas, avslutar Erland Persson. Speciellt inte när meteorologerna kommer från miljöpartiet.

Aktuellt SBUF-projekt:

# Tillverkning av PMB

SBUF – projektet "Polymerbitumen kriterier för val av kompatibla system" påbörjades år 2001.

● Projektet har drivits av PEAB Asfalt i samarbete med KTH Vägteknik och Pankas. Syftet var att få mer kunskap och erfarenhet om val av bitumen och polymerer för tillverkning av polymermodifierat bitumen (PMB). Det vill säga att finna ett eller flera på svenska marknaden tillgängliga basbitumen som är kompatibla med lämpliga polymerer för tillverkning av polymerbitumen i enlighet med specifikationen för PMB i ATB Väg. Enkelt uttryckt innebär kompatibilitet i detta sammanhang att bitumen och polymerer passar ihop.



Reometeranalys och bedömning i mikroskop för polymerbitumenblandningar i studien.

– Ett delmål i projektet var att tillverka polymermodifierade bitumenkoncentrat, berättar projektledaren Lennart Holmqvist, PEAB. Koncentratet ska kunna blandas ut

med tillgängligt bindemedel, på plats vid asfaltverket, tills rätt procent polymerinblandning var uppnådd i slutprodukten. Med denna metod reduceras tillverkningskost-

naderna för polymerbitumen. Man behöver inte heller transportera samma mängder av PMB över långa avstånd.

Studien har resulterat i nio väl karakteriserade polymerbitumen enligt ATB Väg. Polymerbitumenprodukterna har tillverkats från koncentrat eller genom direkt inblandning i bitumen till låg- eller högmodifierat polymerbitumen med beteckningen 50/70-53 respektive 50/100-75.

Resultaten från försöken visar att det finns ett flertal olika tillverkningsmöjligheter för ett polymerbitumen med viss typbeteckning enligt ATB Väg.

Studien har således indikerat att polymermodifierat bitumen med samma typbeteckning enligt ATB Väg kan skilja sig, inte bara med avseende på tillverkningsprocess, utan också vad gäller typ av polymer samt polymerhalt.

## Noterat

Nystartat projekt:

### Funktionsstyrning av beläggningsarbete

● Vägverket uttrycker sina krav på färdig vägtyta i komfortvärden (IRI-värden) som återger den tilltänkta vägbanans längs- och tvärgående ojämnheter. Samtidigt saknar entreprenörerna idag integrerade system som ger dem helhetsgrepp och styrbarhet åt hela processen från beställda vägegenskaper till korrekt levererade vägegenskaper. Med nuvarande metoder kan entreprenören inte förutsäga vilken jämnhet som planerade åtgärder kommer att resultera i.

På detta skall nu rädas bot i ett SBUF-projekt som genomförs i samarbete mellan NCC Roads i Göteborg och Scandiaconsult i Malmö. Projektet syftar till att samtidigt kunna klara beställarens krav och minska entreprenörens risker. Metodiken heter PLUS-PAVER, och bygger på en inledande planeringsfas med dataverktygen PLUS-PMS och PLUS-PLAN, samt en genomförandefas med automatisk styrning av läggaren.

## Noterat

### Peab förstärker sin position inom asfalt

● Peab har förvärvat PNB Asfalt, ett dotterföretag till PNB Entreprenad AB. PNB Asfalt, som omsätter ca 225 Mkr, har ett flertal löpande underhållskontrakt, en modern maskinpark och två asfaltverk. Företaget är i huvudsak verksamt i södra Sverige och har 100 anställda. Enligt Peab kompletterar PNB Asfalt deras verksamhet väl geografiskt och förvärvet medför att Peab förstärker sin position inom såväl produktion som utläggning av asfalt.

Peab har också fått en order värd ca 100 miljoner kronor för att bygga en motorvägsetapp på E6:an norr om Uddevalla.

## 2 miljoner människor i Sverige påverkas av trafikbuller\*

Trafikbuller är ett växande problem. Trafiken ökar och allt fler människor bor eller jobbar nära stora vägar. Lösningen är ofta vallar eller bullerplank men det behövs nya tekniska lösningar för att minska bullret. Ett nytt EU-finansierat forskningsprojekt kommer i höst att titta närmare på hur vägbeläggningar med bullerdämpande effekt kan utnyttjas.

● SILVIA – Silenda Via – som forskningsprojektet heter fokuserar på hur man praktiskt kan reducera bullernivåerna från trafiken. Målet med forskningsprojektet är att ta fram en handbok för hur man kan mäta trafikbuller och bygga bullerreducerande vägar. Skanska deltar som enda vägentreprenör i projektet, företagets ansvar är att utveckla bullerdämpande beläggningar.

Eftersom buller i trafiken kommer från däckens kontakt med asfalten kan inte bullerplank och bullervallar ta bort ljudet – det rik-



tas bara åt ett annat håll. Med bullerdämpande beläggningar däremot kan man hindra att bullret uppkommer.

– Redan idag finns ett starkt sug ute i kommunerna efter bullerdämpande beläggningar. Med dessa beläggningar kommer vi att kunna bygga bort en hel del från tätbebyggda områden, säger Roger Nilsson, projektledare från Skanska.

\* Enligt Naturvårdsverket. Buller definieras som ljud högre än 55 dB, uppmätt vid husfasaden.

## Folk på väg

### Ny VD till Skanska Sverige



● Med en bakgrund på företaget sedan 1981 tillträder Mats Williamson som ny VD på Skanska Sverige. Han

kommer närmast från VD-posten på Skanska International Projects men har tidigare haft olika chefsjobb på vägsidan, utlandsuppdrag i Mellanöstern och Budapest samt varit projektchef för Öresundsbron.

### Ny avdelningschef på Gatu- och trafikavdelningen i Solna



● Per Centrell tillträdde i augusti positionen som ny Gatu- och trafikchef i Solna stad. Han kommer närmast från en tjänst hos Scandiaconsult (SCC) och har en mångårig branscherfarenhet i bagaget.

– Det känns som en utmaning att gå från utförarsidan till beställarsidan. Och det finns mycket att uträtta även här, säger Per Centrell.

# Nu är den här!

## Allroundläggaren SUPER 1603 Arbetsvikt 16 ton



### WIRTGEN AB

Wirtgen AB  
Box 41  
342 21 Alvesta  
Telefon: 0474 -100 91  
Fax: 0472 -141 80

Wirtgen AB  
Sisjö Kullegata 11  
421 32 Västra Frölunda  
Telefon: 031 - 748 31 31  
Fax: 031 - 748 31 35

Wirtgen AB  
Örebrovägen 42  
711 91 Lindesberg  
Telefon: 0581 - 804 00  
Fax: 0581 - 804 01

## Aktuella FAS-kurser

Asfaltbeläggningar – Allmän kurs  
13 – 17 jan, 3 – 7 mars 2003  
Stockholm (Täby)

Asfaltbeläggningar  
– Introduktionskurs  
13 – 14 januari, 2003  
3 – 4 mars, 2003  
Stockholm (Täby)

Förebyggande underhåll  
(och åtgärder vid skador)  
19 – 21 mars, 2003  
Stockholm (Täby)

Provning och kontroll  
av stenmaterial  
21 – 23 januari, 2003  
Västerås

Laboratorieprovning allmänt  
2 – 4 december, 2002  
Stockholm (Upplands Väsby)

ATB VÄG och AMA för beläggare  
5 – 6 februari, 2003  
Stockholm (Täby)

### Påbyggnadskurser

Projektering och ekonomisk  
utvärdering av beläggningsåtgärder  
10 – 11 februari, 2003  
Stockholm (Täby)

Dimensionering av  
asfaltbeläggningar  
22 – 23 januari, 2003  
Stockholm (Täby)

Vägytemått  
24 – 25 mars, 2003  
Stockholm (Täby)

Tillverkning av asfaltmassa  
28 – 30 januari 2003  
Stockholm (Täby)

Transport, utläggning  
och packning  
18 – 21 mars, 2003  
Stockholm (Täby)

## Möten, konferenser

FAS Metoddag  
19 februari, 2003  
Stockholm

## AsfaltNytt

Nr 4 • 2002, årgång 33

Tidskriften utges av:  
FAS – Asfaltföreningen  
Turebergsvägen 7  
191 47 SOLLENTUNA  
Telefon 08-545 511 60  
Telefax 08-652 37 80

Ansvarig utgivare:  
Erland Persson

Redaktion:  
Hans Östlin, Hanna Hallbert,  
RPPR AB

Layout: Per Björkdahl,  
Kryptonit Communication AB.  
AsfaltNytt utkommer med 4 nr  
per år

Prenumeration: Fri,  
Upplagan är f n 1 400 ex

ISSN 1103-8381

Vill du ha ett eget exemplar  
av AsfaltNytt kontakta Birgitta  
Dahlberg, tel: 08-545 511 60

# Blir miljökraven på tjärhaltiga beläggningsmassor ett miljöproblem?

Foto: Pressens Bild



Sveriges alla ombyggnader, ledningsgrävningar och övriga vägarbeten förser oss med stora kvantiteter återvinningsmaterial. Mängden årligen återvunnen asfaltmassa har beräknats till mellan 1 – 2 miljoner ton, och värdet därav kan uppskattas till åtskilliga hundra miljoner kronor. Miljömässigt är denna återvinning en stor fördel, men samtidigt ökar osäkerheten – särskilt kring återvinningen av tjärhaltiga beläggningar.

● Orsaken till osäkerheten är att den 1 januari 2002 ersattes Renhållningsförordningen och Förordning om farligt avfall av den nya "Avfallsförordningen" (2001:1063). Enligt Avfallsförordningens § 2 är "Bitumenblandningar som inne-

håller stenkolstjära" klassat som farligt avfall – så beroende på hur strikt Avfallsförordningen tolkas måste numera stora volymer schaktad, grävd och fräst asfalt, som hittills kunnat återvinnas, destrueras eller läggas på särskild

deponi. Vilket innebär att mer av ändligen naturresurser som grusåsar och oljeprodukter måste tas i anspråk.

### Carmita Lundin, Kommunförbundet: Fel att jämställa återvunnen asfalt med förorenad mark

Ett fungerande kretslopp bygger på relevanta riktvärden för mätbara ämnen, och sådana saknas för återvinningsmassor som kontamineras med stenkolstjära. Många miljökontor använder sig därför istället av riktvärdena för förorenad mark. Detta är mindre lämpligt enligt Kommunförbundets

Carmita Lundin, som arbetar med FoU-verksamheten för gator och trafik vid Gat- och Fastighetssektionen.

– Riskerna för hälsa och miljöpåverkan skiljer sig väsentligt mellan asfalt med stenkolstjära och förorenad mark och jord. Exponering och cancerrisker för människor är mycket liten vid asfalthantering, och den varaktiga kontakten med beläggningsmassorna är försumbar, säger Carmita Lundin.

### Inga ökade arbetsmiljörisiker med tjärhaltiga beläggningsmassor

Olika arbetsmiljöstudier – bl a av Arne Andersson på Previa – har också bekräftat att det inte finns någon ökad arbetsmiljörisk vid arbete med tjärhaltiga beläggningsmassor. Vid återvinning kapslas dessutom tjäran in av andra material. När återvinningslagret därtill placeras som bärlager under ett nytt tätt asfaltslitlager är risken för utlakning av skadliga ämnen mycket liten. Riktvärden för återvinningsmassor som innehåller stenkolstjära skall absolut inte blandas ihop med riktvärden för förorenad mark. Carmita Lundin:

– Det ryktas om mycket lågt satta riktvärden, men blir dessa antagna får det stora konsekvenser för både kommunala och nationella verksamheter, såväl ekonomiskt som arbetsmässigt.

## Ledare

# Formar du din framtid?

Asfaltsäsongen lider obevekligen mot sitt slut för detta år. Ett omtumlande år för asfaltsektorn i allmänhet och asfaltentreprenörerna i synnerhet.

Äntligen har Skanska lagt korten på bordet och erkänt delaktighet i de karteller som skakat inte bara Asfaltsverige utan också gemene man. Vem kunde i sin vildaste fantasi tro att denna smala sektor kunde beröra så många vanliga människor?

Nu kan vi bara hoppas att Konkurrensverkets utredning snart blir klar så att sektorn kan lägga detta trauma bakom sig för gott. Det är dags att se framåt!

● Utmaningen för asfaltsektorn är nu att kunna leva upp till den förväntade volymökningen med tillräckliga resurser både maskinellt och kompetensmässigt. Detta fokuserar ånyo på rekryteringsfrågorna och därmed asfaltyrkets anseende. Det nyligen introducerade yrkesbeviset för asfaltarbetare är ett exempel bland många som arbetar för att förbättra asfaltsektorns status och omsättning av teoretiskt kvalitetstänkande i praktisk handling.

Det mediefokus och den debatt om vägarbetarens säkerhet på sin

arbetsplats som startade efter sommaren verkar dessbättre ha tagits på allvar. Flera arbetsgrupper med representanter från berörda parter har på ett seriöst sätt tagit sig an frågan och förväntas föreslå effektiva åtgärder till nästa säsong.

Det är angeläget att bidra till detta säkerhetsarbete med idéer och erfarenheter från fältet. FAS tar på sig att vidarebefordra Dina tankar och idéer om hur man skapar en säkrare arbetsmiljö för vägarbetare till ansvariga myndigheter och entreprenörer. Enklast sker detta ge-

nom att Du går in på FAS hemsida, [www.fas.se](http://www.fas.se) och klickar på knappen "säkert vägarbete". Där kan Du skriva ned Dina förslag.

Den europeiska gemenskapen med tal om ett Europas förenta stater gör sig mer och mer påmind i det dagliga livet. När det gäller asfalten kan vi idag konstatera att gemensamma europeiska normer finns för bitumen. Stenmaterial ligger i pipelinan och specifikationer för normerade asfaltmassor tar mer och mer fast form. Med andra ord skapas med allas vår hjälp nu ett system som förpassar asfalt- och därmed beläggningstekniken till vardagsvaror utan större tekniskt innehåll och som låter sig köpas efter gemensamma enkla tekniska beskrivningar utan självklart incitament till produktutveckling och förbättring. Frågan måste ställas om vi enbart vill denna utveckling eller om vi med kraft skall se till att värna och

uppmuntra fortsatt utveckling av asfaltbeläggningar med sikte på prestanda och kostnadseffektivitet. Inte minst för att locka tekniskt innovativa människor till branschen.

För mig är svaret självklart ja. Lika självklart är att vägen dit går via relevanta funktionskrav på asfaltbeläggningar och upphandlingssystem som klarar av att värdera inkomna anbud på kostnadseffektivitet och vidhängande garantiutfästelser. Konkurrenskraft får aldrig enbart bli en fråga om att leverera en standardprodukt till lägsta möjliga pris.

Erland Persson,  
VD, FAS



AsfaltNytt