

Utskotten presenteras, del 1

Tekniska Utskottet

Asfaltnytt kommer i en ny serie presentera de olika utskotten i FAS. Först ut är Tekniska Utskottet, TU, med Nils Ulmgren, NCC Roads, som ordförande.

● ITU sitter för närvarande åtta personer* plus Glenn Lundmark, FAS, som är sekreterare. Medlemmarna väljs vid FAS årsmöte och sitter sedan i tre år. Omvald kan man bara bli en gång. Utskottet sammanträder tre till fyra gånger per år.

Grogrund för teknisk utveckling

Tekniska Utskottet ägnar sig, inte helt överraskande, åt tekniska frågor inom asfaltbranschen. Men det är inte teknikutveckling i sig som diskuteras

utan snarare upphandlingsfrågor och modeller, funktionella krav, etc. Detta ska i sin tur skapa en grogrund för teknisk utveckling i branschen. Tekniska Utskottet arbetar enligt den målinriktning som FAS har på verksamheten. Det innebär att man bland annat belyser aktuella frågor såsom återvinning och tjärproblematik.

Viktiga ansvarsområden

Ett av TU:s ansvarsområden är Asfaltdagarna. Ett bra tillfälle för att till exempel presentera ny teknik eller olika former för upphandling. Metoddagen och tillika Metodgruppen lyder också under TU. Metodgruppen arbetar bland annat med att utveckla spelregler i branschen, genom att utarbeta metoder för analys av asfaltmassor och beläggningar. Tyngd-

Nils Ulmgren, NCC Roads, är ordförande i Tekniska Utskottet



punkten ligger dock numera på att följa och påverka metodarbetet inom CEN.

Gärna mer resurser

Nils Ulmgren är nöjd med arbetet i TU men skulle samtidigt önska att man hade ännu mer resurser. Medlemmarna deltar i utskottsarbetet vid sidan av sina vanliga arbeten. Tid och engagemang blir i slutändan en prioriteringsfråga.

Avslutningsvis en fråga till ordförande Nils Ulmgren:

Den tekniska utvecklingen i branschen är relativt långsam, det tar lång tid att realisera bra och innovativa idéer. Varför?

– Det här är en konservativ

bransch och utvecklingen går långsamt. Det rådande upphandlingssystemet leder inte till snabbare utveckling och traditionen uppmuntrar inte heller att man kommer med nyheter. I nuläget måste vi svara upp mot ett regelverk som har låg tröskel. Vi behöver upphandlingsformer som motiverar branschen till ny teknik. Och detta går hand i hand med rekryteringen. Branschen måste vara intressant, det är viktigt för nyrekryteringen. Vi ska jobba på att skapa en helt ny image för branschen och den ska vara positiv och stimulerande, avslutar Nils Ulmgren.

* Medlemmar i TU: Nils Ulmgren, ordförande, Sven Fahlström, Nynäs, Bo Simonsson, Vägverket Produktion, Hans Stjernberg, Vägverket Region Väst, Åke Sandin, Trafikkontoret Göteborg, Leif Viman, VTI, Lennart Holmqvist, PEAB, Pereric Westergren, Vägverket (nyinvald)

AsfaltNytt.

FAS INFORMERAR • Nr 2 • JUNI 2003



Asfalt – massa i förändring

I detta nummer:

- Ledare:
Nya ordlistan och asfaltens estetik sid 2
 - FAS konceptet
– 50% längre livslängd sid 2
 - Avveckling av
FAS Service AB sid 2
 - Asfalt – massa i förändring, forts sid 3
 - Lovande testresultat med
gummigranulat sid 3
 - Rekrytering – hur gör man
i branschen? sid 3
 - Håller betong måttet? sid 4
 - Fredrik Schütz minne sid 4
 - Tekniska Utskottet sid 5
- ▶▶▶ www.fas.se

Asfalt är under förändring. Framtidstro och urbanitet, tristess och lågbudget, och nu – trend! Få material är så laddade och har utstått tidens förändring som asfalt. Karin Sjödin, landskapsarkitekt, visar i sitt examensarbete på innovativa idéer med det mångsidiga materialet. På designmässan Triennalen i Milano nu i vår har asfalt fått eget utrymme. Vad innebär detta för asfaltbranschen?

● Asfalt har ofta använts till leda över stora enformiga ytor. Ett träkigt material som är svart och platt. Eller? Just denna slentrianmässiga syn på asfalt såg Karin Sjödin, nuytexaminerad från landskapsarkitekturprogrammet vid SLU Alnarp, som en utmaning. När Karin valde att skriva sitt examensarbete om asfalt frågade många ”men varför?”. I förordet har hon skrivit:
– Jag ville ge andra samma aha-upplevelse som jag själv har fått, att

Forts sid 3

VÖGELE SUPER 1603-1
Arbetsvikt 16 ton

**Finns nu även som
SUPER 1803-1**

Wirtgen
VÖGELE
HAMM

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
--	--	---

Posttidning **B**

Avs: FAS – Asfaltföreningen, Turebergsvägen 7, 191 47 Sollentuna



Karin Sjödin visar på innovativa möjligheter med asfalt.

Asfalt – massa i förändring

Forts från sidan 1

inse de stora gestaltningsmöjligheterna som asfalt har.

Möjligheter och begränsningar

Ambitionen med examensarbetet "Asfalt, möjligheter och begränsningar" var således att visa på alternativa och bättre sätt att gestalta med asfalt. Hon ville lyfta fram olika möjligheter och begränsningar materialet har. Och Karin har fått positiv respons på sitt projekt. Vid byggindustrins årliga möte utsågs pristagare för årets examensarbete, det så kallade ByggOpus. Karin vann klassen för 20-poängs arbeten.

Symbolladdat material

Karin Sjödin pekar på att asfalt är ett symbolladdat material. Det utlöser både positiva och negativa känslor och under historiens gång har symboliken skiftat. På 50-talet var asfalt ett modernistiskt material som stod för framtiden. Under 60 och 70-talet svängde trenden. I en tid av snabb utbyggnad började asfalt betraktas som ett vardagsmaterial vilket ledde till att det i nästa årtionde representerade lågbudget. Asfalten blev en del av miljöprogrammet och förorternas framväxt.

Trendbrott för asfalt

Under 90-talet försökte man und-

vika asfalten så långt som möjligt. Materialet hade ingen hög status och användes bara på estetiskt lågt prioriterade platser. Nu, på 2000-talet, kan man skönja ett trendbrott. Inte bara i Sverige utan även på kontinenten. Det finns ett ökat intresse för asfalt och känslan för materialet tycks åter vara positiv. En förändring som Karin Sjödin bland annat tycker sig se i nyproducerade områden. De erbjuder ofta en varierande miljö där asfalt möter andra material såsom trä, stenmaterial och betong i spännande kombinationer.

Asfalt på designmessa

Nu i vår har asfalt fått en framträdande plats på designmässan i Milano, den så kallade Triennalen. På hemsidan (www.triennale.it) visas olika lösningar med asfalt, bland annat i färg och skiftande mönster. Detta om något är ett erkännande och tecken på att asfalten har ökat i anseende och till och med blivit ett trendmaterial.

Industrin måste svara upp

Varför används då inte asfalt på ett mer innovativt sätt idag? Kanske saknas kunskap om vad man kan göra med asfalt. Kanske när inte asfaltbranschen ut-

till landskapsarkitekterna med de möjligheterna som finns? Landskapsarkitekterna har intresset menar Karin, nu måste industrin svara upp mot det och visa vad som går att realisera.

Ett tillfälle för asfaltbranschen

Vinsten för asfaltentreprenörerna finns fortfarande i de stora vägprojekten, därför utvecklas också den användningen mest. Men den ständiga nötning och belastning som sker på vägarna skiljer sig från sli-taget på en skolgård, i ett bostadsområde eller på en cykelväg. Detta erbjuder okonventionell användning av asfalt som i sig skapar nya möjligheter. Och innovativa gestaltningsväcker uppmärksamhet. Nu är det upp till branschen att ta tillvara möjligheterna och anta utmaningen med nytänkande asfältlösningar. Det här är ett tillfälle för asfaltbranschen att profilera sig och ta andelar på en ny marknad.



Lovande testresultat med gummigranulat

Som vi tidigare har skrivit i AsfaltNytt pågår sedan drygt ett år försök med att få ner vägtrafikbullret genom att blanda gummi-granulat i asfalten.

En kortare vägsträcka i utkanten av Göteborg har under vintern varit belagd med en beläggning innehållande stora mängder gummigranulat.

● I dagarna görs en kontrollmätning för att se hur denna har klarat vinterns slitage. Tester har hittills visat att asfalten har reducerat bullret med 12 dB(A)-enheter (mer än en halvering av det subjektiva intrycket), att jämföra med en bullerskärm som ger 6-8 dB(A)-enheter.



– Det blir 10-15 gånger billigare med vår poroelastiska beläggning som ger lika bra eller bättre buller-reduktion jämfört med skärmar, säger Nils-Åke Nilsson på Acoustic Control.

Längre provsträcka nästa steg

Bakom utvecklingen av tekniken står även Trafikkontoret i Göteborg och Svensk Däckättervinning. Nästa steg blir en längre provsträcka som kommer att börja byggas i Göteborg någon gång under sommaren och utvärderas under hösten. Bli resultatet positiva är målet att använda gummigranulat i större skala för att minska trafikbullret.

För tidigare publicerad artikel se www.fas.se under publikationer, AsfaltNytt nr 1-2002

Rekrytering – hur gör man i branschen?

En av de viktigaste frågorna i asfaltbranschen just nu är rekrytering. Hur ska man locka unga till yrket? Det är viktigt att reflektera över vilken image branschen har och hur arbetsvillkoren ser ut som man erbjuder. Men det är också relevant att titta på hur företagen bär sig åt. Hur når man ut till rätt målgrupp och på bästa sätt? AsfaltNytt frågade fyra personer:

- Hur tycker du att man ska rekrytera unga till branschen?
- Vad gör ditt företag?



Anders Ficks, NCC

● Vi går ut i 8:e klass med det utbildningsmaterial som FAS har tagit fram. Målet är att få eleverna att välja bygg. När de väl är inne på bygg blir målet att de ska välja asfaltanläggning. I första fasen är det en branschfråga, sedan får

respektive företag stå för den fortsatta rekryteringen.

● På tjänstesidan arbetar NCC med uppsökande verksamhet för att rekrytera. Vi är ute på högskolorna och presenterar företaget och erbjuder studenterna att skriva examensarbeten hos oss. Vi avsätter en handledare till varje student och söker ett ämne som passar studenten och är till nytta för oss. Om allting stämmer blir han/hon anställd som trainee. Vad gäller yrkesarbetare är det viktigt att titta över anställningsformerna samt att ge yrket status. Detta har vi arbetat mycket med inom FAS och har nu tagit fram ett yrkesbevis för asfaltarbetare.

Mattias Jonasson, Peab Asfalt AB Region Nord

● Genom att skapa bra förutsättningar och bra engagemang bland de anställda. Uppfattas det positivt och givande att arbeta med vägbeläggning sprids detta till nära och kära. ● Vi har en fungerande arbetsgrupp från ledning till arbetare, där det finns möjlighet för unga att utvecklas.



Patrick Molander, arbetschef Sandahls Grus och Asfalt

● Det är viktigt att höja statusen

på yrket. Och att visa på att arbetstiderna inte behöver vara så oregelbundna, det finns goda möjligheter till ett arbete med stabila arbetstider. Man måste nå ut till skolorna och informera om branschen.

● Vi åker ut till skolorna och informerar, mest i de klasser där sönerna till våra anställda går. Huvudkällan till nyrekrytering är familjen och vänner. Men det räcker inte på lång sikt. Vi måste hitta andra vägar också.

Curth Hägglund, Vägverket

● Branschen måste jobba aktivt med att informera till exempel syokonsulenter. Dessutom kan man entusiasmera och skapa intresse för yrket genom att ordna informations-träffar och studiebesök på arbetsplatser. Intresset för yrket kan höjas om mer datorteknik används i de olika arbetsmomenten. Till exempel skulle välten och läggaren i större utsträckning kunna använda den teknik som finns idag, så att föraren direkt kan se sitt arbete. En av fördelarna med det här yrket är också att det är så fritt. Ett problem som man kanske måste lösa i framtiden är att livet som asfaltläggare innebär många och långa resor.



Risken finns att det bara blir arbete och sömn. Jag tror man måste hitta på kvällsaktiviteter för att förhindra en viss tristess.

● På Vägverket har vi tagit fram en lista på personer som ska arbeta som informatörer och förhoppningsvis locka fler unga till yrket.

Håller betong måttet?

Under 1990-talet ökade intresset för betong som alternativ till asfalt som beläggningmaterial. Provvägar av betong byggdes på fyra platser; Arlandavägen, E6 vid Falkenberg, E6 Fastarp – Heberg samt E20 Eskilstuna – Arphus. Talar utvärderingarna för att de 67 kilometer betongväg vi redan har kommer att bli fler?

● Den första betongvägen i den nya satsningen var Arlandavägen, som stod klar 1990. Vägen var annorlunda jämfört med tidigare betongvägar i Sverige, bland annat användes betong med högre hållfasthet, nya typer av foglistor samt dymlingar i de tvärgående fogarna.

Lyckat första försök

Kraven på att klara tjällyft och sättningar var mycket höga, varför anläggningskostnaderna blev avsevärt högre än normalt. Sedan vägen togs i bruk har den trafikerats av ca 50 miljoner fordon. Utvärderingen visar på mycket bra resultat avseende jämnhet och slitage.

Eskilstuna-delen av E20 som färdigställdes 1999 fick omgående kritik av trafikanterna på grund av den ojämna ytan. Vägsträckan klarade inte heller VÄG94-kraven. Efter en kostsam diamantslipning av vägbanan förbättrades värdena och vägen godkändes. Utvärderingen som VTI nyligen har gjort visar att vägen har hållit bra. Den uppvisar bra friktion och jämnhet.

Sammanfattningsvis visar dessa två utvärderingar att kvaliteten på de betongvägar som färdigställs är mycket god överlag, med måtvärden på samma eller bättre nivå jämfört med motsvarande i asfalt.

Betongbyggen kräver mer

Betong är ett styvt material som ger goda egenskaper. Men just styvheten gör att det krävs både mer planering och underarbete för att resultatet ska bli bra och hållbart.

– Betong är inte lika "förlåtande" att arbeta med, utan kräver en mycket noggrann planering genom hela processen, menar Per Murén på NCC, som var med om att bygga Arlandavägen. Allting måste ske vid rätt tillfälle, från att anpassa betongblandningen till att vattenhärda efter beläggningen. För att bygga betongvägar krävs också specialutrustningar, som vi normalt inte har i landet eftersom marknaden är för liten.

Att betong är mer komplicerat att arbeta med visar sig också när reparationer väl krävs. Det vanliga sättet att reparera sprickor är att hugga upp betongen och gjuta om, vilket tar tid.

Investeringskostnad kontra livslängd

Att en välbyggd betongväg håller hög kvalitet under många år är ingen nyhet, inte heller att det är dyrt att bygga i betong. Den initiala investeringskostnaden för en betongväg blir högre än för motsvarande i asfalt. Tanken är att detta ska kompenseras av den långa underhållsfria tiden hos betongvägen.

Nils Ulmgren på NCC menar att detta är realistiskt.

– För att kunna räkna hem en betongväg krävs att den håller 50-60 år, i princip utan underhåll. Det vi ser idag är att åtgärder behövs redan efter 20-30 år.

Resultaten från utvärderingen av Arlandavägen pekar på att man kommer att behöva slipa vägen efter ytterligare 10 år, det vill säga,



ca 25 år efter det att vägen togs i trafik. Sedan bör vägen kunna användas i ytterligare 25 år.

Per Murén uppskattar att en betongväg blir upp emot 50 procent dyrare att bygga än motsvarande i asfalt, men att denna merkostnad är försvarbar på vissa typer av vägar med hård trafik. Det finns också andra faktorer att tänka på i materialvalet – exempelvis vägytans ljushet och dess högre vägtrafikbuller.

Fortsatt nischmaterial

Ser man på ett europeiskt plan används betong mycket i Holland, Tyskland och England, och i första hand på stora motorvägar där mycket tung trafik gör driftstopp dyra. Det är också där Per ser användningsområdet i Sverige:

– Betongvägar har ett berättigande på vägar med mycket trafik, och speciellt mycket tung trafik. Dessutom ska man vara säker på att vägen verkligen ska ligga kvar på samma ställe under 40-50 år! En väl anlagd betongväg har färre driftstopp, vilket är väsentligt på många vägar. Däremot tror jag inte att betong kan hota asfalten som vägbeläggningmaterial i allmänhet.

Fredrik Schütz minne

I år gick Fredrik Schütz minne till Åke Sandin, Trafikkontoret Göteborg. Åke Sandin har idogt och engagerat arbetat för funktionskrav på asfaltbeläggningar i syfte att främja den tekniska utvecklingen. För att nå målet med väl fungerande beläggningar till låga årskostnader har han utvecklat enkla upphandlingsmodeller, som dessutom har fått spridning i hela landet.

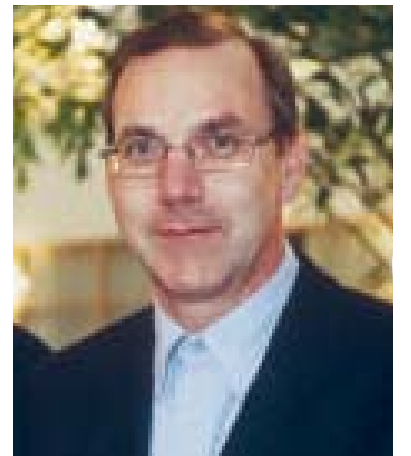
● – Det här priset är ett resultat av det samarbetsklimat som genomskapat förhållandet mellan entreprenörer och Göteborgs Kommun. Detta har gett möjligheter till utveckling med gemensamt ansvar, säger Åke Sandin.

Först med ny teknik

Åke Sandin har under större delen av sitt yrkesverksamma liv arbetat i Göteborgs Kommun med drift och underhåll av gator och vägar. Hela regionen, Göteborgs kommun inklusive Vägverket Region Väst, har många gånger varit först med att utveckla eller pröva ny teknik inom asfaltbranschen. Som exempel kan nämnas de så kallade skellettbeläggningar som togs fram under slutet av 1970-talet och som nu är till nytta för hela landet.

Kontakt nät viktigt

– Jag hade turen och förmånen att bli introducerad i ämnet av min gamla chef, Sven Ohlsson, i mitten av 1980-talet. Genom honom och även genom mitt eget engagemang i olika föreningar som Asfaltföreningen (FAS) och Nordiska Vägtekniska Föreningen (NVF) har jag skaffat mig ett stort kontaktnät under åren. Att ha fått företräda Kommunförbundet i en rad beläggningsfrågor genom åren har också bidragit i hög grad. Många gånger är det inte viktigast att veta allt själv, utan det är viktigare att



Åke Sandin, mottagare av utmärkelsen Fredrik Schütz minne 2003.

veta vem som besitter kunskapen. Och ha en sådan relation till den personen att man lätt kan få hjälp, poängterar Åke Sandin.

En hedersbetygelse

Som en hedersbetygelse för Fredrik Schütz betydelsefulla pionjärverksamhet för svensk asfaltteknik instiftades 1986 utmärkelsen "Fredrik Schütz minne". Utmärkelsen kan utdelas för särskilt betydelsefull insats inom FAS verksamhetsområde.

Utmärkelsen kan inte sökas men det går däremot bra att kontakta någon i kommittén för Fredrik Schütz minne om man vill rekommendera en person som har gjort sig förtjänt av utmärkelsen.

I kommittén ingår:

- Håkan Bergeå, Borlänge GK
- Jan-Olof Nordlander, Skanska
- Erland Persson, FAS
- Nils Ulmgren, NCC
- Håkan Wilhelmson, Vägverket Produktion

Läs hela motiveringen till utmärkelsen samt om tidigare pristagare på www.fas.se

Folk på väg

Anders Elfner ny vice VD i Peab

● Anders Elfner tillträdde den 1 april tjänsten som vice VD i Peab AB. Han kommer att arbeta med produktion och marknad inom Peabs svenska byggverksamhet med särskilt fokus på Stockholm, Mälardalen och Norrland. Anders Elfner har tidigare arbetat inom Skanska, bland annat som ansvarig för Stockholmsverksamheten och chef för Skanska Sverige.



Äntligen här!

Längd	4710 mm (m. uppvikt gångbrygga)	Dubbla matarband (även reversibla)
Bredd	1700 mm	Mycket stora reversibla matarskruvar
Höjd	2420 mm (exkl. tak)	Transporthastighet 18 km/tim
Motor	50 kW (68 hk), miljömotor	Tillval: Framhjulsdraft, tak, kombiskrid.....
Lägningsbredd	1,7-3,4 m. Max 4,1 m	

Är du nyfiken?
Ring Per Nilsson, tel: 040 24 32 54, mobil: 0705 35 90 95 eller
Nils Dahl, tel: 08 474 21 04, mobil: 0705 68 87 05

JÄRFÄLLA 08 474 21 00 GÖTEBORG 031 80 70 60 STAFFANSTORP 040 24 32 58 www.dynapac.com
Dynapac is a product line of Walter Titanium.

Räknade hem XYZ-län

● Vägverket Produktion rapporterar om framgångar i XYZ-län. I år har man lyckats räkna hem åtta av totalt elva grupper: två av fyra grupper i Västernorrland, två av tre i Gävleborg och alla fyra i Jämtland. Förra året tog man inte en enda beläggningsgrupp i regionen.

– Vi har försökt tänka oss in i konkurrenternas situation och studerat deras prisbilder från tidigare år och kombinerat det med en klok kalkylering. Slutresultatet blev en sammanlagd prisnivå som var rätt. Vi är också nöjda med att vår beställare nu börjat värdera oss högre i de så kallade "mjuka parametrarna". Detta har bidragit till att vi tagit några grupper utan att vara lägst i pris, säger Christian Wasell, arbetschef i Härnösand.

– Vi kommer att tillverka och lägga ut 210 000 ton varm och 40000 ton halvvarm beläggning, avslutar Christian Wasell.

Ny labmetod

● Med vändskaksmetoden kan man effektivt pröva vattenkänsligheten (beständigheten) hos asfaltmaterial.

– Vändskaksmetoden ger mycket god precision, något som vi har saknat tidigare, säger Nils Ulmgren, NCC. Bruksdelen är mycket viktig för beständigheten hos asfalt och med vändskaksmetoden har vi fått grepp om just detta.

Metoden kommer från Tyskland och utvärderas nu i ett SBUF-projekt i tre etapper.

Skanska i offentlig-privat samverkan

● Skanska genomför Norges första vägbygge i offentlig-privat samverkan. Kontraktet är värt över 1,6 miljarder svenska kronor och omfattar en 27 km lång sträckning på E39 söder om Trondheim. När den nya vägsträckan är klar i september 2005 övertar Skanska helhetsansvaret för drift och underhåll i 25 år.

AsfaltNytt

Nr 2 • 2003, årgång 34

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

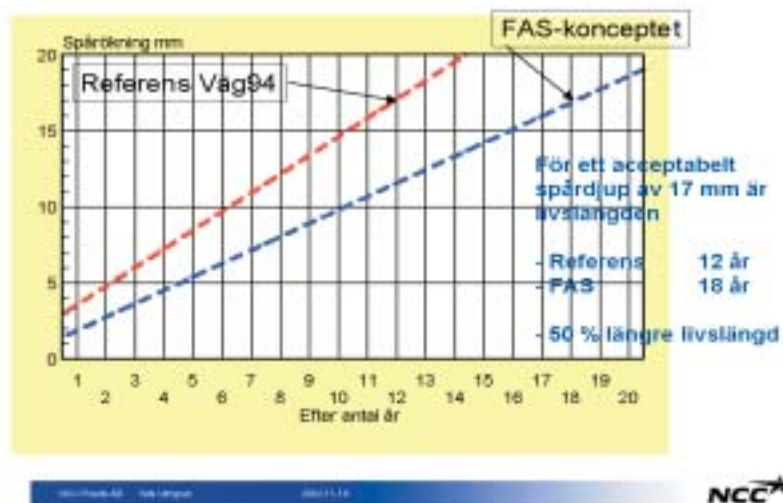
Layout: Per Björkdahl, WBM AB.

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



FAS Konceptet – 50% längre livslängd

Den snart sju år gamla beläggningen med FAS Konceptet, utvecklat av NCC, är nu under utvärdering. Beräkningar visar att den ger en 50-procentig längre livslängd än beläggningar enligt Väg 94.

● År 1996 tog Vägverket initiativ till att lägga en provväg med asfalt respektive betong på sträckan Fastarp – Heberg. Asfalten skulle ligga från Fastarp till Getinge och betongen från Getinge och framåt. Syftet var att efter ett antal år följa upp och jämföra beläggningarna.

Asfaltens bästa

Istället för att använda sig av Väg 94 bestämde sig Vägverket för att ge asfaltsidan möjlighet att lägga det bästa man kunde få fram. Man bjöd in Tekniska Utskottet (TU) och tog tillsammans fram ett anbudsunderlag. TU angav kravspecifikationen på funktionella egenskaper såsom stabilitet. Därefter gick anbudet ut på räkning. Kravspecifikationen och lägsta pris skulle vara utslagsgivande.

Hårda krav

NCC tog hem uppdraget. – I kravspecifikationen ställdes hårda krav på ordentlig slitstyrka i

slitlagret och att såväl bindlagret som bärlagret skulle vara stabila. Det var också viktigt med vattenkänslighet i de båda undre lagren, förklarar Nils Ulmgren, NCC, som var kvalitetsansvarig för den lösning som valdes utgående från det av NCC utarbetade VIACO-konceptet. Detta innebar att som slitlager valdes VIACOTOP, som bindlager VIACOBIND och som bärlager VIACOBASE.

Den för uppdraget specifika beläggningen kallades FAS Konceptet. I beläggningen lade man även in tre referensobjekt baserade på Väg 94.

Rapport väntas

Asfaltbeläggningen har nu följts upp av VTI som inom kort kommer att ge ut en femårs rapport. Redan nu kan Nils Ulmgren berätta att man har kunnat konstatera att beläggningen enligt FAS Konceptet har en presumtiv längre livslängd på 50 procent jämfört med Väg 94. Ytterligare mätningar planeras inom de närmaste åren.

Ledare

Nya ordlistan och asfaltens estetik

FAS gav för ett antal år sedan ut en asfaltteknisk ord-bok. Denna blev en bestseller och är sedan länge slut på förlaget. Den mindre smickrande offentliga debatt som kommit asfaltbranschen till del de senaste 15 månaderna pockar på att ordboken borde utvidgas. Jag kan tänka mig att en kommande utgåva kompletteras med nya ord varav följande är ett litet aplock:

- | | | |
|---------------------|----------------------|---------------------|
| Affärssed | Gå till botten med | Obskyr |
| Anbud | Häxprocess | Positiv framtidssyn |
| Angiveri | Image | Reglering |
| Anklaga | Justa spelregler | Röd liten stuga |
| Ansvar | Kartell | Rekrytering |
| Astronomiska belopp | Kompetens | Självrannsakan |
| Avbön | Konkurrens | Skam |
| Byggherrekompentens | Kulturförändring | Systemfel |
| Cover ones ass | Mediedrev | Ta avstånd |
| Dominans | Mod | Ta sig i kragen |
| Etik | Moral | Ångerfull |
| Folkdomstol | More value for money | Ärlig |
| Förtroende | Nätverk | |

● Ett ord som inte är med i listan är estetik. Har ni uppmärksammat att 2003 är utnämnt till vägarkitekt-turåret. Än sen? Vad har det med asfalt att göra? Vanlig svart asfalt! Som så ofta är man själv hem-mablind och ser inte möjligheter med det vi i branschen hanterar

Sollentuna 2003-04-11

Avveckling av verksamheten i FAS Service AB

Bäste FAS-medlem,

Som medlem i FAS är Du också delägare i FAS Service AB. Jag vill därför informera Dig om Servicebolagets svåra ekonomiska situation och de konsekvenser den kommer att innebära för bolagets framtid. Vi måste tyvärr se sanningen i vitögat. Jag vill ge Dig information om de åtgärder styrelsen för Servicebolaget tagit och bakgrunden till dessa.

Styrelsen för FAS Service AB har för avsikt att till kommande bolagsstämma föreslå att verksamheten avvecklas. Bolagsstämman hålls den 11 juni. Förändringen berör föreningens kansliverksamhet och inte föreningen FAS.

Om bolagsstämman fattar beslut om avveckling är målet att denna ska vara genomförd senast under första halvåret 2004. Styrelsen har gett VD uppdrag att begära förhandling med berörda fackliga organisationer.

Bakgrunden till beslutet är att FAS sedan ett år tillbaka drabbats av kraftigt vikande medlemsunderlag. Bland annat har Skanska valt att lämna föreningen, vilket medfört att risken för ytterligare "avhopp" ökat.

För FAS Service AB innebär detta att intäkterna minskat påtagligt och kan eventuellt minska ytterligare. Intäktsbortfallet beror dels på minskade abonnemangsvavgifter, dels på ett vikande överskott från olika arrangemang till följd av minskat deltagarantal.

Redan årets budget visade ett betydande underskott i verksamheten. Ett underskott som nu ser ut att ytterligare förvärras. Om ingen förändring sker kan FAS Service AB förväntas vara konkursmässigt år 2004. Styrelsen och ledningen för FAS Service AB ser i dagsläget inga möjligheter att på ett avgörande sätt öka bolagets intäkter, vare sig i form av ökade abonnemangsvavgifter eller ökat deltagarantal i seminarier, asfalt-dagar eller utbildningar.

Föreningen FAS styrelse kommer i samband med höstmötet, eller vid extra årsmöte, att lägga fram förslag på hur föreningen kan leva vidare med minskade kansliresurser och minskat åtagande gentemot FAS intressenter. Under resterande del av 2003 förväntas dock oförändrade kansliresurser att finnas.

Detta är inga glada nyheter för Dig och Dina vänner i FAS men det är min förhoppning att vi alla inte enbart skall se en hotbild utan också kunna se möjligheter till förnyelse för framtiden.

Jag kommer fortsättningsvis att informera Dig om utvecklingen. Information kommer också att ges på Hemsidan och i FAS Asfaltnytt. Om du har några kommentarer eller frågor kontakta gärna mig eller Erland Persson.

Bästa Hälsningar

Jan Olof Nordlander
Ordförande i FAS Service AB

dagligen, nämligen asfalt. En som däremot har funderat och fascinerats av asfaltmaterialets möjligheter är Karin Sjödin, en ung, nyutexaminerad landskapsarkitekt med ett examensarbete som erövat 1:a plats bland alla byggrelaterade uppsatser 2002.

Karin ser en del begränsningar men framför allt möjligheter med ett material som låter sig målas, färgas, formas. Och som uppenbarligen är ett kommande internationellt trendmaterial för att försköna offentliga platser, rondeller, cykelbanor, gångbanor etc.

Läs artikeln i detta nummer av AsfaltNytt, ta den till Er, fundera över nya affärsidéer där asfalt används på ett nytt och spännande sätt.

Till sist; Karins x-jobb behöver tryckas i ett antal exemplar. För närvarande saknas finansierare. Det

vore ett underkännande av branschens handlingskraft och initiativförmåga om vi inte skulle lyckas ta fram tillräckliga ekonomiska resurser för detta. Vi har en marknad som ligger och väntar på erbjudande om tilltalande asfaltlösningar!

Glad sommar och prima beläggningsväder önskar

Erland

