

Tre tungviktare...



Tillverkar bl a asfaltläggare, vältar och fräsar

- Läggare upp till 22 ton
- Fräsar för varje behov
- Vibrovältar 1 - 12 ton
- Gummihjulsvältar



Stationära asfaltverk för de mest varierande behov



KALOTTIKONE OY

Djärvt nytänkande tillverkare av asfaltverk för olika ändamål



Stig Machine ab

Tegelbruksvägen 1, Box 114, 746 23 BÅLSTA Tel: 0171-544 00, Fax: 0171-54150
info@stigmachine.se, www.stigmachine.se

AsfaltNytt.

FAS INFORMERAR • Nr 3 • OKTOBER 2002



Gamla "FAS-rävar" på studietur (1970-talet)

I detta nummer:

- Ledare: Priset för "anonymitet" sid 2
- Beräkning av temperatur i beläggningar sid 2
- FAS 40 år: Från pionjär till etablerad påverkare sid 3
- Övervakade vägarbeten? sid 3
- Så när vi trafiksäkerhetsmålen sid 3
- Samordning SweRoad och VTI Utveckling AB sid 3
- Lovande asfaltprojekt i norr sid 4
- FAS Asfaltdagar sid 4
- Laboratorieprovning asfalt sid 4
- Folk på väg sid 4

▶▶▶ www.fas.se

En pionjär fyller 40!

FAS firar ett jubileum i år. Med 40 års historia bakom sig arbetar man nu liksom då med vägunderhållsfrågor, utbildning och rekrytering samt teknisk och miljömässig utveckling i branschen. Men hur började det? Hur har FAS kommit dit man är idag? Vilka utmaningar har man mött och vilka segrar har man vunnit på vägen? Hur har medlemsantalet vuxit och vad motiverar medlemmarna idag? Dessa och flera andra aspekter tänker vi belysa i artikelserien "FAS 40 år". Först ut är en historisk tillbakablick på hur FAS grundades samt en intervju med FAS senast invalde medlem – Björn Lundström från IR ABG. Forts sid 3



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

Från pionjär till etablerad påverkare

Alltsedan 30-talet hade man diskuterat födelsen av en asfaltförening i Sverige. Men det var först i början av 60-talet som idén blev verklighet. Upprinnelsen till föreningen blev en liten studiegrupp på sex personer som företog en utlandsresa för att studera vägbeläggningar med bitumen (asfalt enligt den tidens terminologi) som bindemedel. Vid hemkomsten var man överens om att man i Sverige borde ha ett forum för debatt av aktuella frågor om bituminösa vägbeläggningar.



● "Arbetsgruppen för Asfaltbeläggningar", förkortat AfA, konstituerades den 20 februari 1962. Till en början var medlemsantalet starkt begränsat med ambitionen att kunna göra studieresor "i samlad tropp". Ett år senare, den 7 februari 1963, beslöt man dock att AfA skulle ersättas av en något större förening med namnet "Föreningen för Bituminösa Beläggningar" – FBB. Att föreningen kom att kallas så, och inte "Föreningen för Asfaltbeläggningar", hängde samman med att Sverige på den tiden hade en viss produktion av tjära som också användes vid vägbeläggningar. Asfalt (idag bitumen) och tjära kunde gemensamt betecknas som "bituminösa bindemedel". Enligt stadgarna skulle FBB främja den ekonomiska och tekniska utvecklingen av asfaltbeläggningar i Sverige. En av de viktigaste aktiviteterna för att uppnå detta mål var att i Sverige sprida information om nya rön och utveckling som gäller asfaltbeläggningar över hela världen.

Idag heter föreningen som bekant FAS. Syftet med föreningen kvarstår dock, man verkar för den teknisk-ekonomiska utvecklingen av asfaltbeläggningar i Sverige.

Detta arbete bedrivs inom fyra verksamhetsområden – teknik, utbildning, miljö och marknad, och för varje område finns ett utskott, som inför styrelsen ansvarar för sin del av verksamheten. FAS främsta tillgång är medlemmarna, idag ca 160 aktiva personer som verkar inom hela asfaltsektorn och representerar entreprenörer, statliga verk, forskningsorgan, tekniska högskolor, kommuner, bindemedels- och maskinleverantörer samt företagshälsovården. Utöver dessa finns ett 40-tal pensionerade medlemmar, som är en viktig länk mellan dåtid och nutid.

FAS ur en ny medlemsperspektiv

Björn Lundström, försäljningschef på IR ABG Sverige, är FAS senast invalde medlem. IR ABG, med ursprung i Tyskland, har nyligen etablerat sig i Sverige.

I mars bestämde du dig för att ansöka om medlemskap i FAS, varför?

– Vi ville knyta kontakter med andra i branschen och såg FAS som

det bästa forumet för detta. FAS har en stor potential för att få till stånd ett samarbete över gränserna, en koppling mellan tillverkare och användare. Tack vare medlemskapet i FAS kan vi få ett ökat informationsutbyte och samarbete med olika aktörer i branschen. Och vi ser FAS som medelpunkten i detta samarbete.

– Med medlemskapet i FAS visar vi våra kunder att Sverigeetableringen är långsiktig. Vi vill lära känna den svenska marknaden och för att göra det måste vi vara närvarande, vilket vi kan tack vare ett medlemskap i FAS, fortsätter Björn Lundström.

– Inför Sverigeetableringen frågade vi oss vilka branschorganisationer som kunde vara aktuella, säger Rainer Schipke, exportchef för Skandinavien på IR ABG. Björn Lundström berättade om FAS och jag visste sedan tidigare att det var en organisation som alla känner till.

Björn Lundström hörde talas om FAS redan för 8 – 10 år sedan. Vad hade du för intryck av FAS innan du blev medlem?

– Jag blev intresserad av föreningen på Asfaltboken. Mitt samlade intryck var mycket positivt.

Vilka fördelar ser du med FAS idag?

– Den största fördelen är FAS bredd och omfång. Här finns alla möjligheter att knyta de rätta kontakterna, förklarar Björn Lundström. Rainer Schipke betonar även att FAS arbete för att förbättra kontakterna med politikerna är mycket uppskattat.

– Jag kommer att rekommendera alla jag känner att ansöka om medlemskap i FAS. Ju fler aktiva medlemmar desto bättre. På så sätt kan FAS växa sig ännu starkare, framhåller Björn Lundström.

Vad kan ni tillföra FAS genom ert medlemskap?

– ABG är ett gammalt familjeföretag som grundades 1945 i Tyskland. Vi har därmed lång och gedigen erfarenhet från asfaltbranschen. Många avancerade tekniska lösningar, såsom högkompakterande skrid, har utvecklats av ABG, betonar Rainer Schipke.



Jag kommer rekommendera alla jag känner att ansöka om medlemskap i FAS, säger Björn Lundström, försäljningschef på IR ABG Sverige.

Noterat

Så när vi trafiksäkerhetsmålen

● Sverige är ett av de trafiksäkraste länderna i världen. Långsiktigt har trafikdöden minskat kraftigt om hänsyn tas till trafikens utveckling. Men trots detta dödas omkring 550 personer i trafiken varje år.

– Just nu är det en särskilt svår uppgift att minska trafikdöden. Hög ekonomisk aktivitet och ökad trafik – närmare 10 procent på fem år – gör att antalet dödade och skadade ökar. Men tack vare trafiksäkerhetsarbetet har dock trafiksäker-



Mitträcke Gävle. Foto Kerstin Ericsson

hetsnivån kunnat upprätthållas, säger Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

Under de senaste åren har stora förbättringar gjorts på både de statliga vägarna och de kommunala gatorna. Närmare 700 km mötesfri väg har byggts på det statliga vägnätet (s k livlinor) och på den kommunala sidan har stora satsningar gjorts enligt projektet "Lugna gatan", där hastigheten sänkts till högst 30 km/h och människor och trafik kan samsas på samma villkor.

– De insatser som görs räcker dock inte. En genomgång av Vägverkets underlag för planering visar att det finns en liten teoretisk möjlighet att nå trafiksäkerhetsmålet år 2007 med högst 270 döda – men bara under mycket speciella förhållanden. Vår egen verksamhet kan kanske reducera olyckorna med en tredjedel – resten måste andra åstadkomma, enligt Ingemar Skogö.

Samordning av SweRoad och VTI Utveckling AB utreds

● Vägverket och VTI (Väg- och transportforskningsinstitutet) bedriver idag utlandsverksamhet genom bolagen SweRoad och VTI Utveckling AB. Nu utredes man möjligheterna att samordna dessa till ett gemensamt bolag. På det sättet skulle svensk tjänsteexport inom vägtransportområdet kunna utvecklas ytterligare.

Det nya bolaget skall kunna bli operativt från och med den 1 januari 2003.

Övervakade vägarbeten?

Antalet trafikolyckor i samband med vägarbeten ökar och i början av hösten dödades en vägarbetare vid en tragisk smitolycka söder om Stockholm.

● – Hastighetskameror och polisövervakning kommer att övervägas av den arbetsgrupp som tillsatts för att förbättra vägarbetarnas situation i Stockholm, säger Hans Rode, vägdirektör vid Vägverket region Stockholm, till TT.

Vägverket arbetar också centralt med frågan och från nyår introduceras ett omfattande regelverk som fastställer säkerhetsarrangemangen vid vägarbeten.

Det nya regelverket är främst riktat mot genomförarna av vägarbetsprojekten men ställer indirekt också skärpta krav på trafikanterna.

Utmärkningar, anvisningar och skyddsåtgärder vid ett vägarbete



ska fastläggas i en trafikanordningsplan som visar vilka vägmärken och anordningar som ska finnas på arbetsplatsområdet. Trafikanord-

ningsplanen upprättas av entreprenören och ska godkännas av Vägverket innan arbetet påbörjas.

E4 Ljungby utbyggnad till 1+2 körfält. Foto Kerstin Ericsson

Lovande asfaltprojekt i norr

Medan man utomlands sedan många år vidareutvecklat både nya vägbeläggningar och ny produktionsteknik, dominerar i Sverige fortfarande den traditionella varmasfalten. Men under 2002 har NCC Roads Sverige Nord byggt om ett mobilt Astec-verk i Norrbotten, för att kunna tillverka WAM (Warm Asphalt Mix), en process som gör det möjligt att tillverka asfalt vid lägre temperaturer.

Medan konventionell asfalt måste upphettas till mellan 150°C och 180°C beroende på mängd inblandning av granulat, kan WAM blandas redan mellan 100° och 120°C. Utläggningstemperaturen är 80°-95°C. Förfarandet är tämligen enkelt – man blandar två olika slags bitumen i stenmaterialet vid olika tillfällen, ett mjukt bitumen som



Tack vare den lägre tillverknings temperaturen med WAM förlängs beläggningens livslängd.

först går in i blandaren, varpå man tillsätter ett skum som bildas när hårt bitumen blandats med vatten. Efter diskussion med Vägverket Region Norr har beläggningen (WABT 16) lagts som ett slitlager på E4:an mellan Antnäs och Gäddvik utanför Luleå.

Den nya tekniken bygger på ett patent som ägs gemensamt av Shell och Kolo-Veidekke, och som NCC är svensk licenstagare till. WAM tycks ge såväl bättre driftekonomi, som stora miljömässiga fördelar. Den låga temperaturen vid tillverkningen minskar energiåtgången och stoftutsläpp vid tillverkning med 20-30%, vilket omgående ger sänkta bränslekostnader. Stämmer det dessutom att beskattning av koldioxidutsläpp blir ett miljöpolitiskt styrinstrument i framtiden, är det ju än bättre att byta till lösningar med minskad oljeförbränning.

De lägre temperaturerna gör dessutom att arbetsmiljön blir bättre såväl i asfaltverk som på utläggningsplatsen. Man minskar väsentligt mängden besvärande rök och ångor (bitumenångorna halveras för varje tiogradig temperatursänk-

ning) och när man återanvänder befintlig asfalt i ny beläggning stannar all krom, nickel, järn, tungmetaller, gummi, salter och kolväten som bundits i den gamla vägbeläggningen kvar i den nya asfalten. Därmed kan man också väsentligt utöka återanvändningen av befintlig asfalt.

Från NCC:s sida kommer man att följa upp de projekt som man utför med WAM där man satsar flera hundra tusen kronor på att löpande följa kvalitets- och funktions-egenskaperna i den nya beläggningen samt beräkna driftekonomi med det nya förfarandet. Så här långt ser resultaten lovande ut. En annan viktig fördel är att livslängden på beläggningen blir längre eftersom bitumenet åldras betydligt långsammare med WAM än med vanlig asfalt på grund av lägre tillverknings temperaturer.



Den låga temperaturen vid tillverkning minskar energiåtgången och stoftutsläpp med 20 - 30 %.

Noterat

FAS Asfaltdagar

Den 19, 20 och 21 november är det åter dags för Asfaltdagarna.

Tema i år är:

- > Tjårhaltig returafalt i kretsloppet
 - > Vägbulor och vägojämnheter
 - > Nya utvecklingsprojekt
- Asfaltdagarna äger rum i Malmö, Göteborg och Stockholm i nämnd ordning.

För mer information och anmälan se under Seminarier på www.fas.se

Laboratorieprovning asfalt

Grundläggande kurs för dig som inte arbetar på lab

Den 2 - 4 december ges en grundkurs i laboratorieprovning av asfaltbeläggningar. Målet med kursen är att ge en allmän orientering i ämnet och den vänder sig därför i första hand till personer som inte arbetar på laboratorium. Målgruppen är arbets- och platschefer, kontrollanter, beställare samt konsulter som vill veta mer om laboratorieprovning. Utbildningen kan även passa nyanställd laboratoriepersonal. I kursen ingår både en teoretisk genomgång och praktiska övningar. De praktiska övningarna kommer att ske på NCC:s utvecklingslaboratorium i Upplands Väsby utanför Stockholm.

För mer information och anmälan se under Utbildning på www.fas.se.

Folk på väg

Skanska får ny VD



Stuart Graham, ny VD och koncernchef på Skanska efterträder Claes Björk. Graham var tidigare VD för Skanskas verksamhet i USA och har en välmeriterad bakgrund i branschen. På Skanska har han varit i totalt 12 år.

Fredrik Stahle till Nynäs



Fredrik Stahle är sedan den 12:e augusti försäljningsansvarig för Nynäs i Skandinavien. Han får därmed ett övergripande ansvar för försäljningsbolagen i Sverige, Norge och Danmark. De många gemensamma frågorna för regionen gör en starkare samordning nödvändig menar Nynäs. Nynäs lokala representation i de olika länderna berörs inte av någon förändring.

Fredrik Stahle kommer närmast från NCC och tjänsten som VD för Ballast Syd. Han har varit starkt engagerad i FAS, bland annat som ordförande i FAS tekniska utskott.

Önskas: Liten hjulburen asfalsutläggare i 8-tons-klassen...

- ...med stark motor
- ...med robust skrid
- ...med framhjulsdraft som tillbehör
- ...med liten vändradie
- ...med hög transporthastighet
- ...med möjlighet att backa matarband
- ...med hög kapacitet

Är du nyfiken?

Ring Per Nilsson, tel: 040 24 32 54, mobil: 0705 35 90 95

eller

Nils Dahl, tel: 08 474 31 04, mobil: 0705 68 87 05



DYNAPAC
The full line supplier

JÄRFALLA 08 474 21 00 GÖTEBORG 031 80 70 90 STAFFANSTORP 040 24 32 50
www.dynapac.com

Dynapac is a product line of Metso Minerals.

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 beläggningståtgärder
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 Höstmöte
17 oktober, 2002
Stockholm

FAS Asfaltdagar
19 – 21 november, 2002
Malmö, Göteborg, Stockholm

FAS Metoddag
19 februari, 2003
Stockholm

AsfaltNytt

Nr 3 • 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

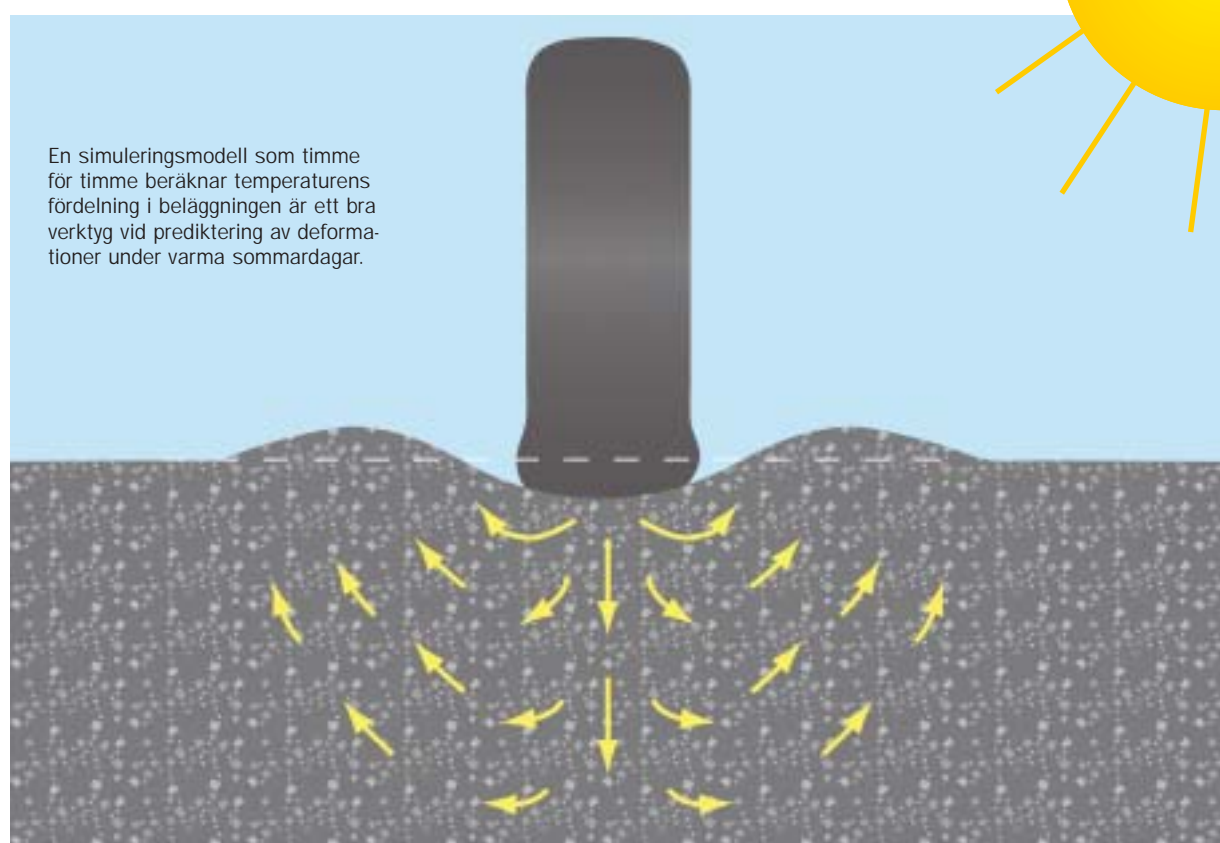
Vill du ha ett eget exemplar av AsfaltNytt kontakta Birgitta Dahlberg, tel: 08-545 511 60

Modell för beräkning av temperatur i beläggning

VTI arbetar löpande med ett flertal intressanta projekt, däribland hur man med hjälp av en modell kan beräkna temperaturen i beläggning.

• I ett projekt har vi analyserat hur risken för frosthalka påverkas av vägens uppbyggnad, berättar **Åke Hermansson** på VTI. Med hjälp av modellen kan man analysera vilken typ av underbyggnad man ska använda och hur nära beläggningssytan man kan lägga värmeisolerande material, d v s hur man i det här projektet kan utnyttja Leca.

En ytterligare tillämpning av modellen är beräkning av temperatur vid beläggningsarbete. Det är viktigt att temperaturen på beläggningen är rätt vid vältning, vilket modellen kan avgöra. Faktorer som väder och beläggningens massans begynnelsestemperatur påverkar i detta fall. Modellen kan också användas vid undersökning av en vägs bärighet med så kallad fallviktsanalys. Även här har beläggningens egenskaper som påverkas av temperaturen stor inverkan på resultatet.



En simuleringsmodell som timme för timme beräknar temperaturens fördelning i beläggningen är ett bra verktyg vid prediktering av deformationer under varma somrardagar.

– Just nu arbetar jag också med en simuleringsmodell för nedbrytning av vägars beläggning. Soliga somrardagar kan en asfaltbeläggning uppnå mycket höga temperaturer. Den höga temperaturen

innebär att beläggningens styvhet minskar drastiskt och töjningarna vid belastning ökar, förklarar Åke Hermansson. Även vid beräkning av plastiska deformationer är temperaturen en viktig faktor. Vid höga

temperaturer kan beläggningen bli så mjuk att enstaka lastbilar orsakar djupa spår. Tack vare modellen kan man beräkna hur beläggningen påverkas av tunga fordon under olika årstider.

Ledare

Priset för "anonymitet"

I efterdyningarna av den rekordvarma sommaren och en genomliden valrörelse som inte med ett ord berörde vägfrågorna och inte vågade ta upp det förmodade skrala utfallet av hela infrastrukturpropositionen till debatt, undrar jag varför man från politiskt håll så enkelt kan avfärda de hårda frågorna till förmån för de mjuka utan att något enda parti eller, djärva tanke, någon i branschen hade modet att lyfta fram dessa. Den vanlige medborgaren reagerade uppenbart inte heller.

• Kan det helt enkelt vara så att vår bransch är alldeles för anonym? Vet människorna ute i landet vad vi egentligen gör, vad vägnätet betyder för dem och hur våra arbetsplatser, krossar och asfaltverk i deras kommun fungera? Kan denna vår anonymitet vara en av orsakerna till att vi har svårt att rekrytera unga människor till asfaltsektorn i allmänhet och till produktionsuppgiften i synnerhet? Är det så enkelt att de ungas uppfattning om asfaltsektorns arbete grundas på skrivelser i pressen där de ofta negativa rubrikerna överväger och därmed förmedlar en negativ attityd om vår verksamhet som gör att ungdomar hellre väljer andra yrkesinriktningar?

Är det så finns det all anledning att försöka åstadkomma en ändring. I USA har man insett att allmänhetens negativa inställning till asfalt- och anläggningssektorn blivit ett akut hot mot den framtida kompetensförsörjningen och man har på allvar bestämt sig för att snabbt försöka åstadkomma en

nödvändig attitydförändring till branschen hos främst den unga generationen. Bland annat bjuder man in skolklasser till arbetsplatserna och vissa årskurser erbjuds dessutom praktikjobb. Sist men inte minst försöker man få in anläggning på det normala skol-schemat som tillvalsämne. Före- och efterintervjuer visar att man sakta men säkert lyckas med föresatsen att positivt ändra ungdomars fördomsfulla attityder till branschen. Vissa kunde till och med tänka sig en yrkeskarriär som anläggare eller "asfaltör".

Branschföreträdarna i USA uppmanar också medlemmarna att låta sina anställda ta på sig uppgifter i det lokala föreningslivet och att engagera sig i kommunalpolitiken. Allt i syfte att göra branschen mer synlig och visa att den på olika sätt tar sitt samhällsansvar – en uppgift som bedöms återbetald med råge den dag etableringstillstånd och koncessioner skall sökas eller förlängas.

Är det inte dags att vi också i Sverige tänker i nya banor när det gäller branschens relationer till hela samhället och lär av de amerikanska erfarenheterna och idéerna? Att på bred front skapa goda relationer till omvärlden är inte bara en utmaning utan borde också resultera i en nödvändig höjning av branschens image och därmed attraktionskraft på de ungdomar som idag står inför sitt framtida yrkesval.

Det är ett känt faktum att tekniker normalt inte är roade av att engagera sig aktivt i politiken. Jag är dock övertygad om att såväl individen som det enskilda företaget och branschen i längden är vinnare på ett sådant engagemang. Det senare gäller inte minst det lokala politiska livet som kan få värdefulla impulser från en politiker med förankring i den verklighet man så gärna vill styra men som man normalt inte vet så mycket om. Samtidigt får vi i asfaltsektorn en bättre bild av samhällets syn på och prioritering av vägfrågorna.

För att återknytta till inledningen är det inte helt rättvist att påstå att vägarna inte har fått någon uppmärksamhet i media i sommar. Dessvärre har den varit negativ eftersom trafiksäkerhetsutvecklingen radikalt har gått åt "fel" håll. Kommer ingen ändring till stånd

äventyras med stor sannolikhet riksdagens högprioriterade 0-vision som numera anges till högst 270 trafikdödade år 2007. Vägverkets generaldirektör har därför riktat en vädjan till samtliga aktörer inom vägtrafikområdet att aktivt och med kraft gemensamt arbeta för att verkligen nå det fastställda trafiksäkerhetsmålet.

FAS medlemmar har all anledning att helhjärtat engagera sig i trafiksäkerhetsarbetet inte minst gällande säkerheten för dem som i sitt dagliga värv har vägen som arbetsplats och därmed som grupp är mer utsatta än någon annan yrkeskategori för risken att bli påkörd och förolyckas. Den uppmärksammade kampanjen "Var rädd om min pappa" har uppenbarligen inte varit tillräckligt effektiv för att eliminera tragiska olyckor med dödlig utgång.

Säkra arbetsplatserna på vägen!

Erland Persson,
VD, FAS



AsfaltNytt