

# Tjærekosten

Silkeborg, torsdag d. 28. januar 2016

1. oplag



Indsmugling af narkotika i danske fængsler er en stor opgave for de danske fængselsbetjente.  
Læs mere på side 7



Vi har jo set tilfælde, hvor biler er braset gennem afspærringer og lignende. Der er rig mulighed for at se skrækscenarierne for sig, og derfor er det helt afgørende, at man får taget fat på en bredere vifte af løsningsmuligheder end blot at skrue på bødestørrelserne  
Læs mere på side 8



Musik og lyd fylder i vores liv.  
Mænd har en kærlighed til lyd, men kvinder har lidt en anden mening.  
Læs mere på side 6

Scan koden for at se filmen.



- ◆ **Spørgsmål til filmen:**
- ◆ **Hvad er en nær-ved ulykke for dig?**
- ◆ **Ved du hvem og hvordan den skal rapporteres i din virksomhed?**
- ◆ **Hvad får du ud af at sætte fokus på Jeres nærved ulykker?**
- ◆ **Taler I sammen på jeres hold når der sker en nær-ved ulykke? Og rapportere I dem sammen med en god idé der sikrer at det ikke sker igen?**
- ◆ **Hvad gør din leder for at sætte fokus på nærved ulykker?**
- ◆ **Hvad gør din virksomhed for at sætte fokus på nær-ved ulykker?**



Der må være grænser for frikadellens flugt over plankeværket  
Læs mere på side 4



## Arbejds miljøkampagne!!!

- fortæl om nærved-ulykker

### Nærved ulykker er vigtige at lære af.

Asfaltindustrien og 3F har lavet en video og nogle spørgsmål, som vi håber kan starte en snak på holdet.



### Et godt alternativ

Kom ind og se Danmarks nye avis

Et fremadstormende dagblad med aktuelt og provokerende indhold.

[www.thlangs.dk/avisen](http://www.thlangs.dk/avisen)

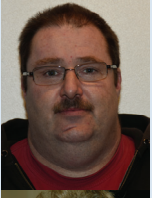




## Redaktion



Ansvarshavende chefredaktør  
Søren Jørgensen



Sikkerhed og reklameansvarlig  
Henrik Lyngsøe



Samfundsforhold og politik  
Kurt Madsen



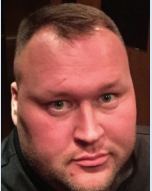
Samfundsforhold og politik  
Anders Pedersen



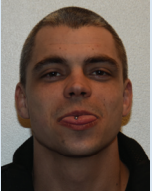
Kriminalitet og samfund  
Nicolai Stampe Mikkelsen



Underholdning og fritid  
Martin Macon Kirkegaard



Motor og teknik  
Kent Lykkegård Kristensen



Elektronik og fritid  
Phillip Munck



Underholdning og fritid  
Jan Hansen



# Asfaltskolen

## Et godt tilbud



Asfaltskolen 2016

**Gennem de sidste 5 år har Munck Asfalt tilbudt sine asfaltarbejdere at forbedre deres egenskaber inden for dansk/matematik og It.**

Asfaltskolen er et tilbud om at blive bedre til at læse, skrive, regne og at bruge en computer.

Der er to linjer, den ene er hvis man er ordblind, her vil man få 6 ugers intensiv dansk undervisning, kombineret med

lidt edb undervisning.

Er man ikke ordblind er det 4 uger med en blanding af dansk, matematik og edb.

Så har man lyst til at udvide sine kundskaber, når asfaltsæsonen er ved at være slut, er det en ganske udmærket måde at bruge nogle uger på



**TH. LANGS HF & VUC**  
- vi bringer dig videre



Det er Th. Langs i Silkeborg der står for undervisningen i asfaltskolen. De skræddersyr de 2 kursusforløb, de forskellige lærere sammensætter undervisningen så de forskellige fag, får et sammenhængende indhold.

Avisen kan hentes ved brug af denne QR kode eller på [www.thlangs.dk/avisen](http://www.thlangs.dk/avisen)



DE UDØDELIGE UNGE

COPYRIGHT : MORTEN INGEMANN



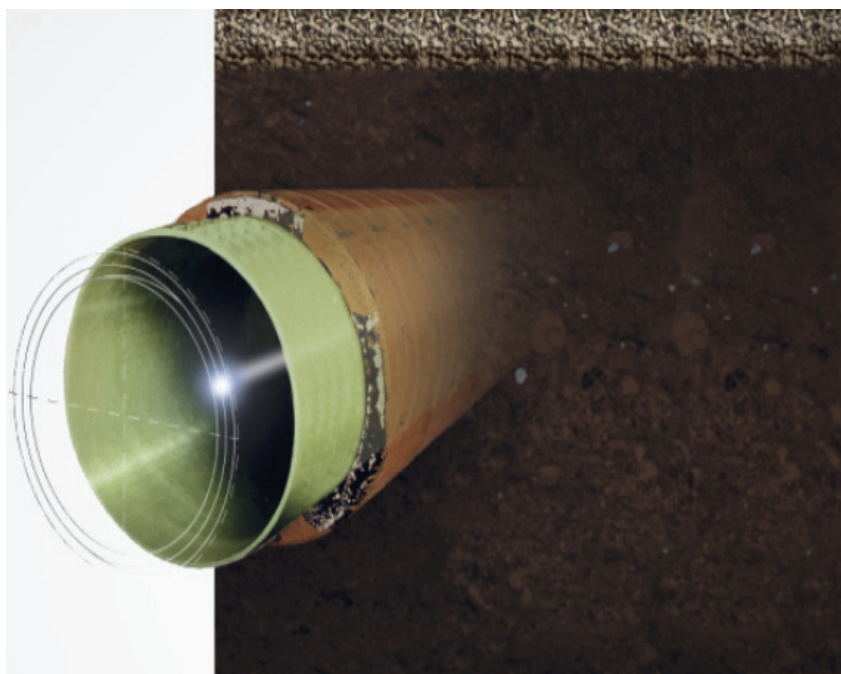
## Nyt selskab til Munck-Gruppen

Det fynske entreprenør selskab **Munck-Gruppen** har overtaget den sønderjyske virksomhed **Berotech A/S**, som gennem mange år har udført "strømpeforing" af kloakledninger i Danmark og Sverige.

Administrerende direktør **Flemming Skøtt** glæder sig over opkøbet.

- Munck Forsyningsledninger udfører i forvejen opgravningsfri kloakreovering ved rørsprængning. Vi har hidtil ikke haft strømpeforingsmetoden i vores produktsortiment, så Berotech's aktivitet passer rigtig godt ind i vores forretning. Vi har mange fælles kunder, og strømpeforing supplerer på bedste vis vores nuværende aktiviteter.

Med den nye aktivitet styrker Munck Forsyningsledninger sin position på kloakområdet og rustet sig yderligere til kommende store projekter inden for klimatilpasning og fremtidssikrede kloaknet.



## Hvad er en strømpeforing?

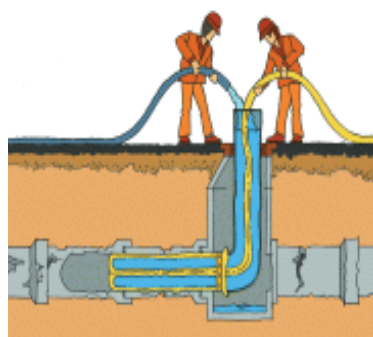
En strømpeforing er en metode til reovering af kloakledninger. Ved hjælp af lufttryk føres en blød polyesterstrømpe, som er imprægneret med en kunstharpiks ind i den eksisterende kloakledning. Strømpen hærdes efter den er lagt på plads i kloakledningen ved hjælp af ultraviolet lys. Dermed dannes der et nyt rør inde i den eksisterende kloakledning. Til sidst genåbner en robot stikledningerne ved opskæring.

## Hvilke gener kan der opstå ved en strømpeforing?

- Der kan i nogle tilfælde under hærdeningen af strømpen opstå lugtgener fra kunstharpiksen i strømpen. Dampene har en meget karakteristisk plastlugt, som stammer fra kunstharpiksens styrenindhold. Styren kan lugtes ved selv meget små og harmløse koncentrationer.
- Støj fra maskiner, også om natten idet arbejdet med at lægge strømpen, skal udføres i et sammenhængende tidsrum - typisk op til 24 timer.
- Din stikledning til hovedkloakken kan blive afbrudt i en kortere periode (ved behov sørger entreprenøren for afledning af kloakvand på anden vis).
- Begrænsede adgangsforhold til din indkørsel i en kort periode.
- Til- og frakørsel af store køretøjer.

## Hvad er fordelene ved strømpeforing?

- Installeringen sker helt uden opgravning.
- Arbejdet med etableringen af strømpen er hurtig og nem, og kan for det meste udføres i løbet af en arbejdsdag.
- Kan bruges til stort set alle rørtyper.



**Strømpeforing:** Polyesterslangen føres ned i kloakken. Den udspiles mod kloakkens vægge ved hjælp af lufttryk.



# Skal der være grænser for flygtningestrømmen

## Hvordan kan ALLE tage så meget fejl?

Mandag d. 4. januar 2016, lukkede Sverige grænserne til resten af Europa. Eller for at være mere præcis, indførte grænsekontrol, så de mennesker der vil rejse ind i Sverige, skal fremvise gyldigt legitimation. Og lige siden planen blev offentliggjort, har der været stor bekymring om, hvor lange køer der ville blive, og hvor lang ekstra rejsetid, de mennesker der vil fra Danmark til Sverige, vil blive udsat for.

Der var mange meninger om hvordan og i hvor stort et omfang, rejsetiden ville blive ændret. De mest optimistiske mente, at det ville forlænge rejsetiden, med en halv time eller der omkring. Andre mente, at alt nærmest ville gå i stå, og at folk ville sidde i timelange køer.

Så kom endelig dagen, hvor det skulle vise sig om trafikken ville bryde helt sammen, men det viste sig det stort set ikke kunne mærkes på trafikken. Og den eneste der ikke kunne fremvise gyldig legitimation, var en indfødt svensker.

Kan det, at man ikke fandt nogle, der forsøgte at komme ulovligt ind i Sverige, skyldes at meddelelsen om, at det ville være problematisk, at komme

ind i Sverige, allerede var nået til det nordlige Afrika og den arabiske halvø, og at de menneskesmuglere der for en meget høj pris, arrangerede rejsen for de mennesker, der ville forsøge at få et bedre liv i det nordiske, har ændret på turen så de problemer der har ført til den svenske kontrol, nu er blevet flyttet til andre dele af Europa, og har den skærpede dansk tyske grænsekontrol betydet, at strømmen af illegale migranter er flyttet længere sydpå?

Hvad vil der ske, hvis Tyskland også begynder med at kontrollere, hvem der kommer ind i landet, vil det brede sig? så Grækenland og Italien sidder alene tilbage med problemet? Risikerer vi ikke at der kommer to muslimske forposter, som bringer urolighederne stadig tættere på, og hvilke lande vil komme bagefter, er det en glidbane der langsomt men sikkert, vil betyde enden på det Europa vi kender?

Hvordan skal man egentlig styre den stadig stigende strøm af migranter, der vælter ind over Europas grænser? Er det ikke snart på tide at EU træder lidt i karakter, og får lavet nogle opsamlingslejre, så alle dem der

kommer ulovligt ind i Europa, bliver samlet til en ensartet bedømmelse af flygtningestatus. Så dem der er flygtninge, kan blive fordelt mellem medlemslandene, og dem der er ulovlige migranter kan blive samlet og sendt tilbage til deres eget land.

Det burde vel også kunne afhjælpe lidt af den negative holdning, der er ved at brede sig i Europa. Hvis man vidste at dem der kommer ind i landet er rigtige flygtninge, og ikke kun dem fra de rigeste familier og kriminelle, der har råd til at betale store summer til menneskesmuglere, for at komme til Europa, i et forsøg på at skabe sig en lidt bedre tilværelse.

*Hvad med den danske kultur?*

Og der også hensynet til den gamle danske måde at leve livet på, er vores kultur under pres. Randers kommune har følt sig presset til at vedtage at der skal serveres svinekød mindst en gang om ugen i de randrusianske institutioner. Hvor stort et hensyn skal man tage til andre kulturer? Hvis man skal have et multietnisk samfund, skal man ikke glemme at den danske kultur, stadig skal være solidt repræsenteret. Hvad gør man så for

## Hvad vil Europa

Sverige lukker grænserne, Danmark følger efter Tyskland overvejer ligeså Østrig osv.

Hvad fanden har vi gang i.

EU står for Europæiske union. Er det så ikke meningen at vi skal samarbejde.

Nu står vi med en alvorlig flygtninge problem. Var det ikke nemmere at vi i de lande hvor de oftest kommer ind samler dem og så deler de asylansøgere som får flygtningestatus.

Jeg har så meget tiltro til Europa at jeg tror at de i fællesskab sagtens kan finde ud af hvor mange vi kan tage, hvem der er flygtning osv.

Hvis man forestillede sig at alle flygtninge/migranter blev samlet i f.eks. Grækenland og Italien, som er de to lande hvor de fleste alligevel kommer ind, og vi så oprettede et fælles mål for hvornår folk skal have asyl ophold, eller udvises.

De folk som for ophold/asyl skal ligeligt fordeles i Europa, det vil dermed også sige at flygtninge ikke selv kan bestemme hvor i Europa de vil hen.

Men med denne fælles beslutning skal vi også som herboende Europæere tage godt imod, og sige velkommen til dem som vi selv har accepteret.

Før jeg har nået at afslutte denne artikel dukker der en sag op i Randers omkring mad i dag-og børnehavestitutioner. Skal de spise svinekød eller ej. Hvad sker der, skal vi nu til at blande os i hvilken mad de forskellige forældre-organisationer sætter på menuen. Stop dog den evige politiske spil om stemmer og koncentrer jer om reel politik.

*Kurt Madsen*

dem med et specielt behov for den mad de spiser, f.eks. sukkersyge, mælkeallergi, glutenallergi, muslimer, jøder, hinduer, budister, vegetarer, veganere og dem der spiser stenalderkost. Folks spiseva-

ner er så varierede at det er umuligt at tage hensyn til alle, så det bør vel stadig være den danske madtradition der er den bærende del af maden i de danske institutioner.

*Anders Pedersen*



*Flygtninge der lukker den danske motorvej*





# H.C. Munck erhvervsmand med vokseværk

Artikel af Søren Jørgensen

**Vejen til vækst er sikkerhed og bedre ressourceudnyttelse og samtidig at man har et sundt arbejdsmiljø, og reducere ressourceforbruget, og derved minimere påvirkningen af miljøet.**

Som 20 årig i 1988 startede H.C. Munck under navnet Munck intercon, med at udføre entreprenør opgaver. Senere kom så udlægning af asfalt, som man købte ved andre firmaer, på dette tidspunkt var der omkring 40 medarbejdere i firmaet. I efteråret 2000 startede man egenproduktion af asfalt i Langeskov på Fyn. Munck intercon voksede støt og roligt og i løbet af 2003 og 2004 kom der for alvor gang i produktionen af asfalt og man var nu oppe på ca. 80 ansatte.

Antallet af medarbejdere og omsætning steg så meget, at man i både 2002 og 2003 blev valgt som gazellevirksomhed af Børsen, samtidig blev man i 2003 kåret som Entrepreneur of the Year på Fyn, og i 2007 fik man Nyborgs erhvervspris for evnen til at se muligheder og opnå resultater.

I 2005 opkøbte man det offentlige ejede Tarco A/S, som havde hovedkontor i Nyborg på Fyn, med opkøbet var Munck intercon oppe på ca. 400

ansatte, som samtidig ændrede navn til Munck asfalt A/S

I 2007 voksede Munck asfalt a/s sig større med køb af Skanska forsynings ledninger og ca. 600 ansatte.

I 2008 etablerede man Munck strassen-und Tiefbau GMBH ,som primært arbejder på det nordtyske marked.

I 2012 overtog man Havneentreprenør selskabet Mogens Pedersen Nyborg.

I 2014 købte Munck asfalt asfalt firmaet Skanskas asfaltværk i Ålborg.

I 2015 som det sidste skud på stammen overtog man LKF Vejmarkering.

Munck Gruppen har i dag 5 hovedselskaber som består af.

Munck asfalt A/S som laver alt inden for asfaltbelægninger og som beskæftiger ca. 280 medarbejdere. Asfalten produceres på 5 værker rundt om i Danmark. 2 værker i Jylland, 2 på Fyn og 1 på Sjælland.

Munck forsyningsledninger som beskæftiger ca. 800 medarbejdere og som laver alt inden for vand forsyning.

Munck havne og anlæg som beskæftiger ca. 75 medarbejdere som renoverer og laver nye havneanlæg, båd og badebroer, kystsikring og pæleramming osv.

Tarcopol, som med ca. 100 ansatte laver alt inden for bro renoveringer, ekspansions fuger, epoxybelægninger, støbeasfalt belægninger i polen.

LKF vejmarkering der har ca.40 ansatte og laver alt inden for vejmarkering.

I 2015 var der ca.: 1.200 ansatte i Munck gruppen, og regnskabet for 2014-2015 kom ud med

en omsætning på DKK 1,6 milliard, hvilket er 100 mio. lavere end sidste års resultat.

H.C. Munck udtaler at strategien for fremtiden er at øge aktiviteterne og deltage i større projekter i ind og udland, der er allerede søgt prækvalifikation på en del større projekter og der er givet bud på større anlægsarbejde.

Vi har med stor succes lige afsluttet renovationen af en international flyveplads i DHAKA Bangladesh og lige nu har vi gang i noget anlægsarbejde for US Air force i Thule på Grønland.



## VI TAGER ANSVAR OG GØR TINGENE ENKLE

Resultatet af vores arbejde kommer alle til gode. Bedre veje, miljøvenlig fjernvarme, fremtidssikrede kloaknet, lynhurtige fibernet og sikre havneanlæg. En god infrastruktur er vejen til større sikkerhed, bedre ressourceudnyttelse, udvikling og vækst.

Hans Christian Munck

**Munck Gruppen**

-Vi er meget mere end asfalt, havne og fjernvarmerør



# Billede og lyd

Alle kender til det. Det er fredag aften, man har fundet en god film man skal se, og popcorn og sodavand er klar. Nu skal surround anlægget med den dybe bas der kan mærkes i sofaen, og højttalerne bag en der får lyden af helikopteren til at lyde mere virkelig, tændes.

Men lyd er jo ikke bare lyd. Der er meget stor forskel på, om man køber et Cerwin Vega surround sound i plastik til 3000 kr. eller om man køber et Dali surround sound til 10.000 kr.

## Køb ikke

Cerwin Vega i plastik er et hurtigt sammensat sæt, som ikke kan levere knivskarp lyd, og ikke kan tåle særlig høj belastning før de begynder at skratte. Det er bl.a. på grund af de lidt billigere komponenter der bruges, men mest af alt fordi plastik nu altså begynder at rasle, når de når en vis belastning.

## Køb i stedet

Dali derimod er nogle højttalere, hvor kabinettet er lavet af træ, som kan tåle noget mere belastning. Volumen inden i er målt præcist ud til de enheder der sidder i dem, hvilket er med til at man altid ved de yder det maksimale. Vigtigst af alt er selvfølgelig enhederne. Det er en noget bedre kvalitet end Cerwin Vega. Det er enheder, der giver knivskarp lyd uden at de forvrænger.

## En mandeting

Men hvorfor er højttalere og god lyd så vigtigt for os mænd?

Nogle siger, at det ligger i vores gener og andre siger, at det er en form for potensforlænger. Jeg ved ikke om man kan komme med et konkret svar på det, men anlæg, tv og lyd er vel lidt vores små babyer uden at vi kan forklare hvorfor. Nogle vil sige det er en hobby, andre vil sige det er en livsstil.

## Kvinder forstår ikke

Er der nogle der ikke forstår mænd på det punkt, så er det

kvinder. Jeg har hørt rigtig mange mænd sige, at når kvinden er flyttet ind, så er højttalerne lige så stille flyttet ud. Men hvorfor er det sådan? Er det fordi, at de er store og grimme? Det kan det jo ikke være i alle tilfælde, for man kan få højttalere der ikke er særlig store, og ja nogle af dem kan sidde i væggen. Er det fordi de larmer? Det kan man jo selv bestemme om de gør, det handler jo kun om hvor højt man skruer op. Nej, jeg tror det er fordi, at kvinder føler sig lidt udfordret af vores anlæg. Måske de er bange for, at de betyder mindre end vores højttalere.

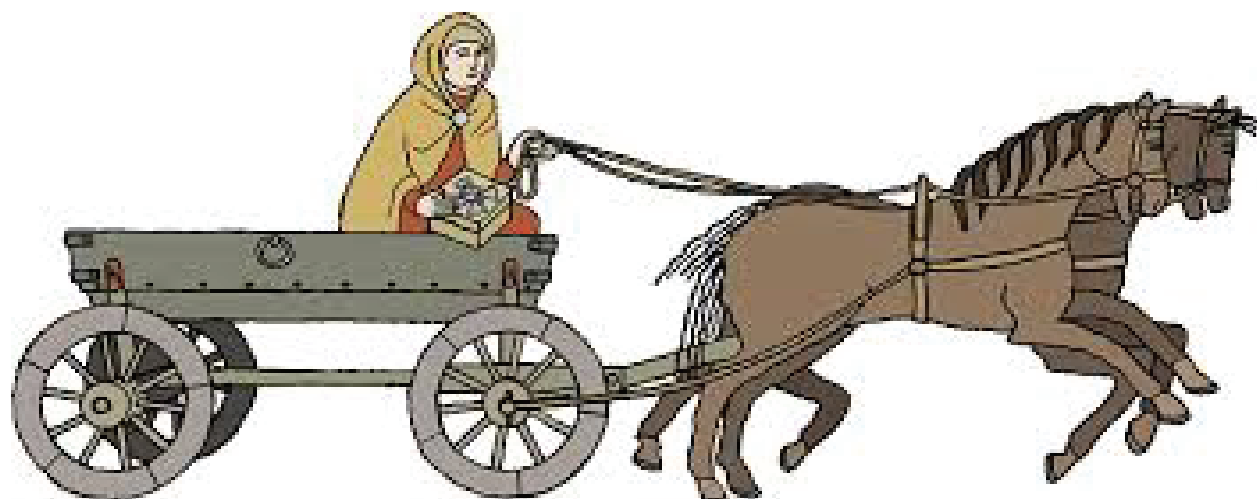
## Personlig erfaring

Jeg kender en mand, der sagde til sin kone, at hvis han skulle af med sit anlæg. Ja så skulle hun af med sin hest. Han var lige ved at blive slagtet for et godt ord, for hesten var jo hendes kæledyr.

Jow jow, men det er jo stadig en hobby ligesom hans hobby. Forskellen er jo bare, at hans hobby har en engangspris, og hendes koster hele tiden penge.

Jeg vil godt vædde med, at en kvinde bruger langt flere timer ude ved sin hest, end os mænd bruger på vores anlæg. Så igen, hvorfor vil kvinder så gerne af med vores hobby?

Skrevet af Philip Munch





# Politiet mangler ressourcer

DANMARK. Narkoen har ikke svært ved at finde vej til de danske fængsler. Positive urinprøver fra de sidste otte år tyder på et vedvarende problem, som i høj grad skyldes de kriminelles opfindsomhed, lyder forklaringen

De danske kriminelle kender ingen grænser, for indsmugling af narkotika i de danske fængsler.

De kriminelle bruger blandt andet spædbørn og diverse fødevarer til at bringe de forskellige

stoffer ind i de danske fængsler.

I de danske fængsler og arresthuse bliver der foretaget mange tusinde urinprøver hvert år og de viser stadigvæk for mange positive tal. Om den indsatte har indtaget stoffet under sin ud- eller frigang eller bag lås og slå kan ikke siges med sikkerhed, men en ting er helt sikkert, der skal gøres hvad der kan, for at sætte en stopper for det stigende brug og indsmugling af narkotika. Konsekvensen kan være at de positive prøver vil stige igen.

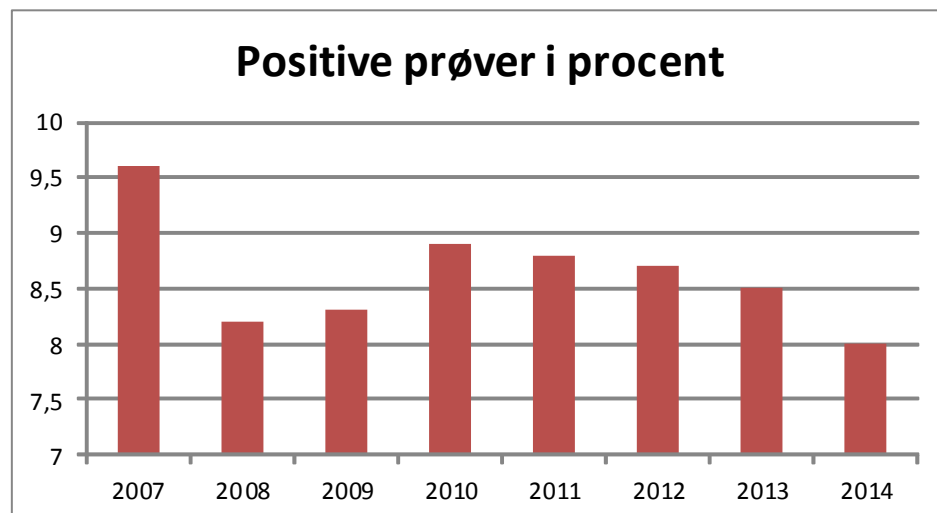
Der bliver foretaget for lidt razzia på de indsattes værelser og generelt i huset bag hegnet ifølge fængselsbetjentenes udtalelser.

**"Vi har ganske enkelt ikke midlerne til at lave flere razziaer end vi gør, det giver for store omkostninger, selvom vi gerne vil og det er en lang og sej kamp imellem de indsatte og os siger de danske fængselsbetjente"**

Sikrevet af Nicolai.



Dette billede her under viser et fantastisk overblik i en graf over indsatsen i kampen imod indsmugling af narkotika i vores danske fængsler. Det fortæller samtidig, at vi er på rette kurs, men i et langsom tempo, men dog positivt.



## Politirapporten

**Virkhund d. 27-03-2015.**

Indbrud i en villa på Østervej natten til lørdag. Der er blevet stjålet diverse smykker og elektronik apparater, eventuel vidner til sagen kan kontakte Midtjyllands politi.

**Them d. 28-03-2015.**

Trafikuheld på Nørregade kl 14:34. Ung mand kørte i for høj fart frontalt ind i ældre dame, vi kan informere at denne unge mand er kørt på Skejby traumecenter med store kvæstelser. "Den ældre dame er desværre afgået ved døden" siger Midtjyllands politi.

**Silkeborg d. 28-03-2015.**

Væltet lastbil på Randersvej kl 10:29 Lastbilen var fyldt med øl og sodavand . Ingen tilskadekommende



Urinprøver i procenttal

2014 - antal tests: 35.910 - positive prøver: 8,0 procent  
2013 - antal tests: 36.359 - positive prøver: 8,5 procent  
2012 - antal tests: 36.799 - positive prøver: 8,7 procent  
2011 - antal tests: 36.777 - positive prøver: 8,8 procent  
2010 - antal tests: 34.602 - positive prøver: 8,9 procent  
2009 - antal tests: 38.372 - positive prøver: 8,3 procent  
2008 - antal tests: 36.408 - positive prøver: 8,2 procent  
2007 - antal tests: 39.217 - positive prøver: 9,6 procent



# Det er sikkert usikkert at arbejde på vejen!



*Vejfolk lever livet farligt, når de lægger asfalt og maler striber på vejene, mens bilerne drøner forbi lige ved siden af.*

Hvor vigtig er sikkerheden for vores mange tusinde kolleger, der har vejen som daglig arbejdsplads?

Et vejarbejde skal være en balance mellem trafiksikkerhed, fremkommelighed, fremdrift og arbejdsmiljø. I vejbranchen mener vi, at balancen er skæv, og at årsagen er et misforstået hensyn til fremkommeligheden, der sker på bekostning af sikkerheden for vejarbejderne. Vejbranchen opfordrer derfor til at få genoprettet balancen ved at i flere tilfælde tillade lukning af veje ved vejarbejde.

Planlægning og udførsel af vejarbejde reguleres bl.a. i vejreglerne for afmærkning af vejarbejder mm. I vejreglerne og håndbogen hertil, anbefaler Vejdirektoratet at

der ved planlægning, projektering og udførsel af et vejarbejde arbejdes med at balancere fire fokusområder, nemlig Trafiksikkerhed, Fremkommelighed, Fremdrift og Arbejdsmiljø. Trafiksikkerhed handler om, at de, der passerer et vejarbejde, skal komme sikkert forbi, og fremkommelighed handler om, at de ikke bør opleve væsentlige forsinkelser pga. vejarbejdet. Disse to hensyn, der udvises til trafikanterne, skal ske i balance med de beskæftigedes arbejdsmiljø og fremdriften i projektet.

I dag oplever mange entreprenører, at hensynet til fremkommelighed tillægges forholdsvis meget vægt – ud fra hvad der måske er et misforstået hensyn til trafikanterne. Når entreprenørerne udarbejder afmærkningsplan for vejarbejdet skal der vælges et eller flere beskyttelsesniveauer ud fra en række på forhånd definerede parametre. Der er således faste retningslinjer for, hvad der anbefales i bestemte situationer. Hvor meget plads, der skal være tilbage til trafikanterne er beskrevet i § 12 i bekendtgørelsen om afmærkning af vejarbejder, hvor det angives

at bliver der under 3 meter tilbage ved et stationært vejarbejde, så skal vejen lukkes.

Et eksempel kunne være maskinudlægning af asfalt på en kommunal landevej. I sådan et tilfælde hvor vejen ikke er bred nok til at udvise hensyn til både arbejdsmiljøet for den beskæftigede og trafiksikkerheden for trafikanten, vil entreprenøren søge vejmyndigheden om at få lukket vejen. Desværre oplever entreprenørerne ofte, at de får afslag på deres ansøgning om at få lukket vejen med henvisning til trafikanternes fremkommelighed. Det betyder, at der i stedet må udarbejdes en "næstbedste" løsning, som ofte betyder at de beskæftigede får ringere arbejdsmil-

jøvilkår samt at fremdriften sættes ned. En nedsat fremdrift betyder, at perioden, hvor kanterne generes af vejarbejdet forlænges.

Man kan derfor spørge sig selv, om det er virkelig er den bedste løsning at en forholdsvis stor gruppe af trafikanter generes "lidt" i lang tid samtidig med, at de beskæftigede får ringere arbejdsmiljøvilkår. Vi mener, at denne løsning giver en skæv balance mellem de fire fokusområder, og opfordrer derfor til at balancen genoprettes ved at i relevante tilfælde lade en mindre gruppe trafikanter køre en omvej i en kortere periode til gavn for trafiksikkerheden, fremdriften og ikke mindst arbejdsmiljøet hos de beskæftigede.



*Vi har jo set tilfælde, hvor biler er braset gennem afspærringer og lignende.*

Hastighedsbegrænsninger og dobbelt bødestraf for fartforseelser skal få bilister til at sætne farten for ikke at udsætte hverken arbejderne eller bilister for fare. Men bøder er ikke nok, hvis man skal vinde bilisternes respekt for fartgrænserne ved vejarbejderne.

At bøder er nødvendige, men kritiserer, at der har været en tendens til kun at kigge på, om bøderne er høje nok uden at overveje, om afspærringerne og de sikkerhedsmæssige foranstaltninger omkring vejarbejderne kan forbedres. En løsning kan være at inddrage entreprenørerne mere i planlægningen forud for arbejdet. Hvis bygherrerne bliver bedre til at inddrage entreprenørerne i planlægningen og tilrettelæggelsen af trafikreguleringen, sætter man alle gode kræfter sammen, og så tror jeg på, at man finder de bedste løsninger.

Vi har jo set tilfælde, hvor biler er braset gennem afspærringer og lignende. Der er rig mulighed for at se skrækscenarierne for sig, og derfor er det helt afgørende, at man får taget fat på en bredere vifte af løsningsmuligheder end blot at skruer på bødestørrelserne.

Flere fysiske foranstaltninger er en løsning. Jeg tror for eksempel, at vi alle kender virkningen af riller i vejen. Og noget må gøres, for vi bliver nok nødt til at se i øjnene, at der i øget omfang bliver lukket for trafik i forbindelse med vejarbejde, hvis ikke problemet løses, og det vil jo være kedeligt.



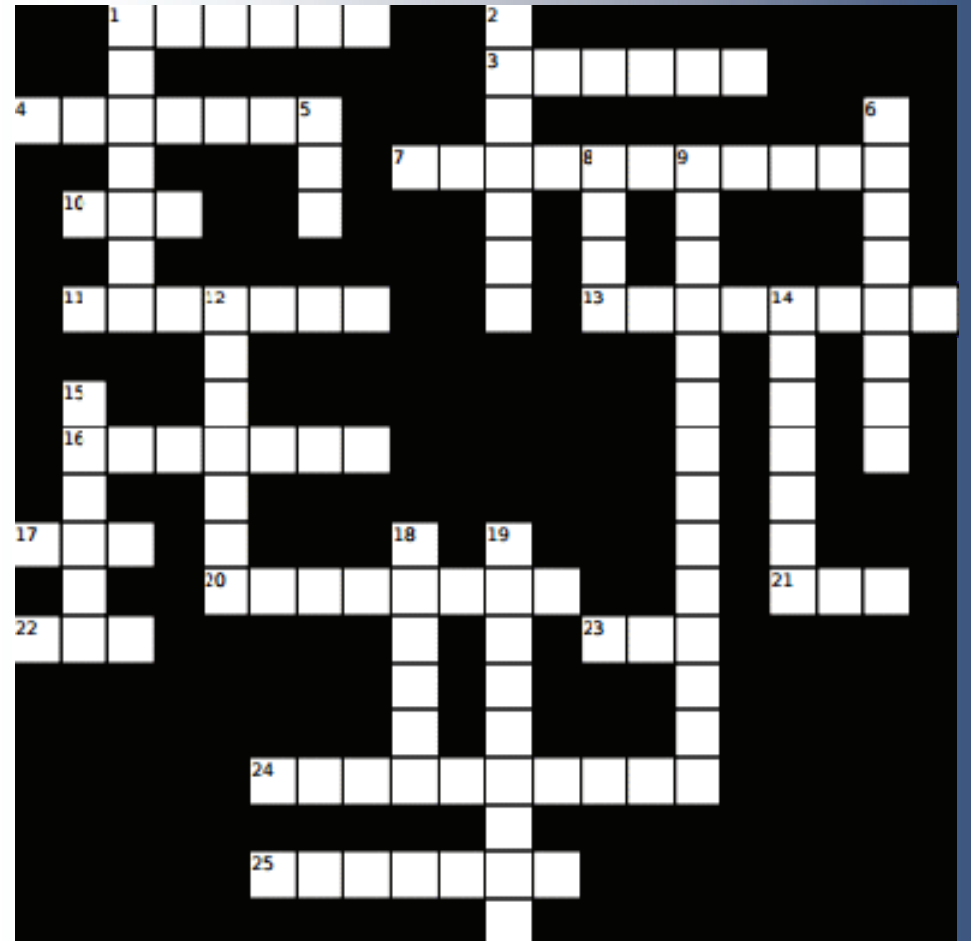
## Det bør pisse sjovt var!

N E G T R I W T A S K E C S A  
 I O T J Q E A C I S M E O P X  
 E B U H F X A P J U Z S M I Q  
 G X H E I J Q O N A L A P L C  
 S Q G H Q N H C P L U C U I L  
 L E M M I N K Ä I N E N T H A  
 D S J N D M N C Z V P O E P S  
 I B D E Z E K C E E O I R B S  
 S W E A S A L O C N T N F B I  
 P R L F L J O S W D T O E U U  
 T O W T P I A I N Z S R R L T  
 C R I B E K T W E U V Y E F A  
 O A L C N E R S G S J D Y W T  
 A R Q A K E B K B V J U E Z R  
 L I P C W U C V U V V J B O A

CASE  
 COLAS  
 LEMMINKÄINEN  
 NCC  
 RIBE  
 THINKCENTRE

CLASS  
 COMPUTER  
 LENOVO  
 PANKAS  
 STILADS  
 WIRTGEN

COLA  
 JOHNDEER  
 MUNCK  
 PHILIPS  
 TASKE  
 ZETOR



**Across**  
 1 dating  
 3 papirkurv  
 4 microsoft  
 7 konsol  
 10 krops del  
 11 john deer  
 13 puch  
 16 tv  
 17 elleve  
 20 varme  
 21 torden  
 22 telefon  
 23 fut fut  
 24 redskab  
 25 dyr

**Down**  
 1 bosch  
 2 brætspil  
 5 nike free  
 6 explorer  
 8 matadormix  
 9 wirtgen  
 12 emulision  
 14 scania  
 15 vej  
 18 arbejdstøj  
 19 cola

# FIND 5 FEJL

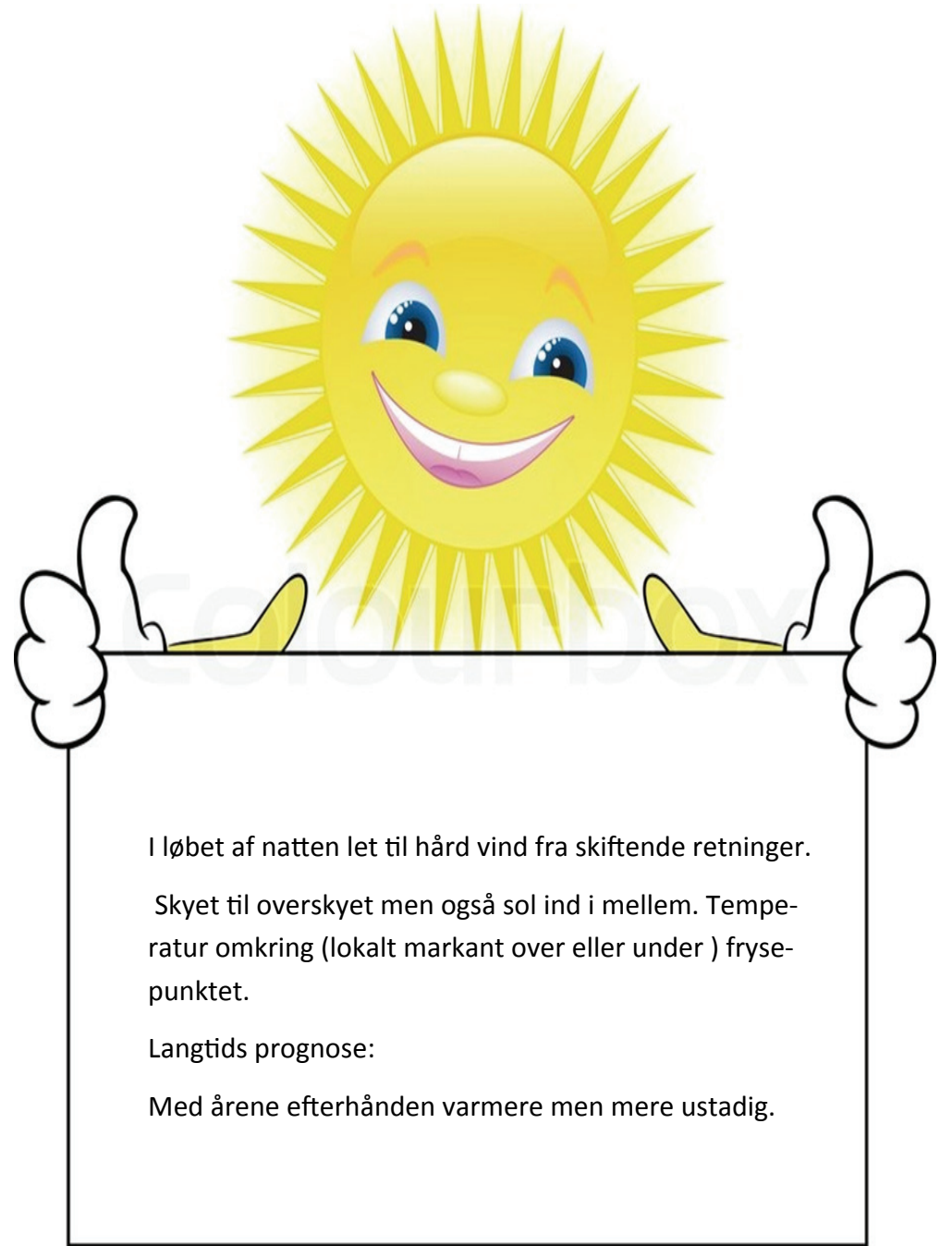






Dagens udfordring

						4		2
		3	6	9		1	5	
9	1	8	4	2		3	6	7
5			9	6	4			
6	8		2			5		
4	7	9	5	8	1	2	3	
3		7		4	6			
	6	4				7		
8				2			1	4



I løbet af natten let til hård vind fra skiftende retninger.  
 Skyet til overskyet men også sol ind i mellem. Temperatur omkring (lokalt markant over eller under ) frysepunktet.  
 Langtids prognose:  
 Med årene efterhånden varmere men mere ustadig.



Skema til at beregne kørselsfradrag

På grund af de lidt specielle forhold, der gør sig gældende for folk der arbejder på skiftende arbejdssteder, er der her et skema, der kan hjælpe med til at holde styr på det fradrag, man kan trække fra på selvangivelsen.

Skemaet kan hentes på følgende adresse:

<http://apans.dk/skemaer.html>

Eller på : <http://carmas.dk/munkas/>

