



Læs i dette nummer: Hjælp dine politikere: Få styr på vedligeholdelseefterslæbet. Hvis du har ændringer i din e-mailadresse, kan du rette ved at [KLIKKE HER](#).

Nu skal vi have styr på efterslæbet

I og for sig kunne det måske være ligegyldigt, om vedligeholdelseefterslæbet for de kommunale veje er 20 mia. kr. eller 14 mia. kr., som er yderpunkterne af de tal, der har været nævnt i dagspressen den seneste tid. Begge tal er under alle omstændigheder så store, at de er svære at forholde sig til.

Problemet opstår, når den enkelte kommune skal bruge tallene til at handle efter og ikke mindst til at finde ud af, hvor stort efterslæbet er i forhold til andre kommuner. Når vi skal sammenligne vedligeholdelseefterslæbet, er det vigtigt at vide, om det er æbler eller pærer, vi taler om. Efterslæbet beregnes på mange forskellige måder og i forhold til kommunernes forskellige ønsker om vejstandard.

Behov for entydig metode

Derfor kan en kommune godt have et stort efterslæb, selv om vejene er pæne at se på – og omvendt! Efterslæbet afhænger nemlig af den vejstandard, den enkelte kommune ønsker. Når fx en avis ringer rundt til kommunerne og spørger efter "efterslæbet", og man så ganger op, får man vidt forskellige tal afhængig af, hvilke kommuner man ringer til.

Grontmij | Carl Bro har tit slået til lyd for, at der er behov for en entydig metode til at opgøre efterslæbet på. I princippet kunne man vælge en hvilken som helst metode, hvor efterslæbet opgøres efter bestemte tekniske eller æstetiske kriterier. Men da vedligeholdelseefterslæbet måles i kroner, er det naturligt at vælge en metode, der tager udgangspunkt i den økonomisk mest optimale vedligeholdelsesindsats.



Økonomisk mest optimale

Mange af de metoder, der anvendes, er ikke direkte relateret til en optimering af økonomien. Men hvis man som fælles metode vælger at opgøre efterslæbet i forhold til den økonomisk mest optimale vedligeholdelsesindsats, får man på én gang både en entydig metode og en direkte kobling til de økonomiske parametre.

Den økonomisk mest optimale vedligeholdelsesindsats sker ved det såkaldte [dybdepunkt - se en forklaring af dette og andre begreber her](#). I dybdepunktet er summen af vejenes værditab og omkostningerne til vedligeholdelse mindst mulig. Dette punkt er fuldstændigt entydigt defineret, og hvis man tager udgangspunkt i dybdepunktet, får man en metode, som kan bruges til benchmarking mellem kommunerne. Samtidigt får man et objektive kriterium, hvor prisudviklingen på vedligeholdelsesarbejder og nye og bedre reparationsmetoder indgår dynamisk i beregningerne.

Hvis kommunerne alle brugte dette som referencepunkt i forhold til efterslæbet, kunne man dels fuldstændigt entydigt sammenligne vedligeholdelsesefterslæbet kommunerne imellem, dels få et samlet og aktuelt overblik over det totale behov for midler til vedligeholdelse til det kommunale vejnet.

Derfor vil vi endnu en gang opfordre til, at så mange kommuner som muligt sender en [mail til Jørn R. Kristiansen](#) og tilmelder sig den statistik over efterslæbet, som vi tidligere har omtalt – [blandt andet her](#) og i På Vej. Vi har allerede fået rigtig mange tilbagemeldinger, men jo mere komplet statistikken er, jo bedre grundlag har de kommunale politikere for at træffe beslutninger om, hvordan midlerne skal prioriteres.

Venlig hilsen

Jørn R. Kristiansen
markedschef

Rita Kjeldsen
planlægningskonsulent

Tryk [HER](#) for at afmelde eller tilmelde dette nyhedsbrev

Nyhedsbrevet **PÅ VEJ** udgives af Vejmanagement hos Grontmij | Carl Bro. Du er velkommen til at kontakte konsulent Rita Kjeldsen på telefon 8228 1480 eller mail rkj@gmcb.dk, hvis du ønsker yderligere oplysninger, et møde eller ønsker at oprette flere modtagere til nyhedsbrevet.