

## LUMSKE VINTERVEJE KOSTER PÅ BUDGETTET

*Af Eva Kartholm, sekretariatschef VEJ-EU*

Kun hver fjerde kommune har op til vinteren deltaget i kurser i glatførevarsling og vinterbekæmpelse. Det giver anledning til undren over kommunernes prioritering. Forkert dimensionering af vinterberedskabet koster nemlig kommunerne dyrt på budgettet og kan være hårdt for miljøet.

I VEJ-EU følger vi vinterberedskabet på vores veje tæt. Her uddanner vi de vintervagter, som hvert år hjælper danskerne sikkert på vej i de uforudsigelige vintermåneder, hvor vi i Danmark kan støde på alt slags vejr. Bliver vinteren bidende kold og med masser af sne? Måske – og så det er klogt at forberede sig på muligheden, selvom en vinter med våde og fedtede veje, der slår om i frost et døgn eller to er mere velkendt.

Vejsektoren må helst ikke blive alt for overrasket over vejret, og derfor er det bemærkelsesværdigt, at så få kommuner ikke vælger at få opdateret sin viden på området. Op til denne vinter har kun 23 af landets 98 kommuner valgt at deltage i enkeltkursus med best practice og opdatering af kompetencer.

En sær prioritering, da det er nødvendigt med overvågning og et stand-by-beredskab i forhold til saltning og snerydning. Og derfor er vinteren – grøn eller hvid – altid dyr for stat og kommune, som må fastholde niveauet men dog næsten altid med krav om at gøre det billigere.

Kravene til kvalitet og sikkerhed stiger altså, mens budgetter til drift og vedligehold reduceres. Der er bare ikke plads til kompromisser om sikkerheden, som altid skal være i top – også om vinteren. Derfor er der fokus på at undgå unødigt forbrug af ressourcer til fx saltning og snerydning. Unødige glatførebekæmpelse gør ikke bare ondt på driftsbudgettet - den salt, som bruges, er også hård for miljøet.

Det er således mange forhold at tage hensyn til, når de årlige krav om effektivisering skal realiseres. Best practise er da også efterspurgt i vejsektoren generelt, men det er påfaldende, når 75 kommuner misser et trick eller to forud for disse vintermåneder, der også ville kunne have lunet på budgetterne.

Der er forskel på, hvordan kommunerne har prioriteret landet over. Fx er der kun to kommuner i region Nordjylland, som har brugt den ene dag, som det tager at få genopfrisket sin vinterveden, som jo også har til formål at hjælpe borgerne sikkert frem på de lumske vinterveje.

### **Normalvinter**

Vi taler alle om vejret, men det er vejsektorens kursister, som gør noget ved det. Hvordan vejret bliver ved ingen præcist, men Vejdirektoratet arbejder med begrebet "Normalvinter". Det har siden 2015 været gennemsnittet af 14 forudgående vintre, men uden 2010, som var en såkaldt ekstremvinter.

Vejdirektoratet kan på den baggrund levere det bedst mulige bud på, hvad man bør planlægge efter. I en normalvinter bliver der på statsvejene saltet 107 gange og brugt 58.700 tons salt. Og der blev for hver 100 km i gennemsnit brugt 181 timer årligt på snerydning.

---

VEJ-EU's formål er at understøtte behovet for ny viden og stimulere den vej- og trafikfaglige viden inden for vejsektoren gennem videndeling, kurser, seminarer, konferencer m.v.

VEJ-EU er en selvstændig forening dannet af vejsektoren. Foreningens medlemmer er Vejdirektoratet, Kommunernes Landsforening, DI Dansk Byggeri, Foreningen af Rådgivende Ingeniører og Ingeniørskolernes Lærerforening for Vej- og Trafikteknik (ILVT).

Det er ganske nyttig viden, når man skal planlægge og budgettere. Og hvis man så også ved, hvornår vinteren oftest er hårdest, så kan man komme skridtet videre. Vejdirektoratet kan endda fortælle os, at vinteren ikke rammer lige hårdt i alle dele af Danmark. Det er sådan, at knap 30 procent af vinteren falder før nytår mens godt 70 procent ligger efter nytår. Og i Esbjerg og Tønder-området, kan man godt budgettere lidt lavere, hvis man tør tro på Vejdirektoratets normalvinter, da statistikker viser, at Esbjerg-Tønders normalvinter ligger næsten 30 procent lavere end landsgennemsnittet.

### **Kommunernes udfordringer**

I byerne spiller hensynet til blandede trafikformer, som gader, fortove og cykelstier, en vigtig rolle. Den lumske danske vinter har her en anden men ikke mindre generende rolle. Hvor meget skal vi salte og rydde, når vinteren endelig viser tænder? Hvad kommer først: Fortove, så fru Jensen ikke falder og brækker et ben eller cykelstier af hensyn til de mange, der anvender denne populære transportform eller vejen for bilisternes og den kollektive trafiks skyld?

Det er naturligvis ikke tilfældigt, hvad kommunerne foretager sig. Det er behårede prioriteringer med ikke uvæsentlige konsekvenser. Og det er heller ikke de samme prioriteringer, der foregår i alle kommuner. Derfor er det også interessant at lære gevinsten og udveksle erfaringer ved forskellige prioriteringer med en slags cost-benefit-analyse af, hvordan man mest effektivt efterkommer borgernes behov - også omkostningseffektivt.

Her bliver branchen hvert år en lille smule skarpere, når vejsektoren og kommunerne samles om at evaluere indsatsen og dele de erfaringer, som kan gøre, at trafikken på vejene bliver mindre lumsk og mere sikker næste vinter.

---

VEJ-EU's formål er at understøtte behovet for ny viden og stimulere den vej- og trafikfaglige viden inden for vejsektoren gennem videndeling, kurser, seminarer, konferencer m.v.

VEJ-EU er en selvstændig forening dannet af vejsektoren. Foreningens medlemmer er Vejdirektoratet, Kommunernes Landsforening, DI Dansk Byggeri, Foreningen af Rådgivende Ingeniører og Ingeniørskolernes Lærerforening for Vej- og Trafikteknik (ILVT).



Tidslinje over første og sidste snerydning på statsvejnettet. Kilde Vejdirektoratet Vintersæsonen 2019-2020

VEJ-EU's formål er at understøtte behovet for ny viden og stimulere den vej- og trafikfaglige viden inden for vejsektoren gennem videndeling, kurser, seminarer, konferencer m.v.

VEJ-EU er en selvstændig forening dannet af vejsektoren. Foreningens medlemmer er Vejdirektoratet, Kommunernes Landsforening, DI Dansk Byggeri, Foreningen af Rådgivende Ingeniører og Ingeniørskolernes Lærerforening for Vej- og Trafikteknik (ILVT).