

Ved de mange nedskæringer af det statslige vejbudget, der er foregået igennem de senere år, har man hidtil kunnet friholde vedligeholdelseskontoen for nedskæringer for netop herigennem at sikre, at en forsvarlig vejstandard kan opretholdes.

At asfaltvejene forfalder, således som hr. Ingvar Pedersen påstår, er ikke korrekt, når det gælder de statslige veje. Vedrørende de amtskommunale og de primærkommunale veje kan Vejdirektoratet ikke på samme måde fremlægge konkrete tal for tilstanden, idet disse vejbestyrelser ikke endnu er tilknyttet Vejdatabanken, således som det gælder for de statslige veje. De enkelte amtskommuner og primærkommuner er også selv ansvarlig for egne vejbudgetter, men det er Vejdirektoratets opfattelse, især når det gælder de amtskommunale veje, at disse stort set har den samme tilstand, som er gældende for statslige veje. Enkelte primærkommuner prioriterer dog nok udgifter til vejvedligeholdelser lavere, end det gælder for stat og amtskommuner.

At Asfaltindustrien, både medlemmer af FAVA og de firmaer, der står uden for FAVA, f.eks. Pankas og Tjærekompagniet, har indflydelse på recepterne til belægningerne og dermed sammensætning af belægning er naturligvis klart, men industrien har ikke på nogen måde den dominerende indflydelse, som Ingvar Pedersen påstår.

Normer og belægningsbetingelser udarbejdes på grundlag af det forsknings- og udviklingsarbejde, der primært foregår i Statens Vejlaboratorium, kombineret med videnindhentning fra udenlandske forsøg og forskning. Normerne udarbejdes herefter i Vejdirektoratets Vejregelorganisation, hvori foruden industriens repræsentanter medvirker teknikere fra de forskellige vejbestyrelser og forskningsinstitutioner samt brugerrepræsentanter. Nogen dominerende indflydelse fra industriens side er der således slet ikke tale om.

Ingvar Pedersen nævner endvidere i sin rapport, at den af ham for 40 år siden udviklede IPAN BETON blev »nyopfundet« som skærvemastiks i slutningen af 70'erne. Dette er ikke tilfældet.

IPAN BETON bestod af en blanding af sømaterialer med speciel sigtekurve, hydratkalk samt bitumen og tjære. I starten blev produktet håndudlagt som slidlag på pladser og veje med megen tung trafik. Efterkomprimering fra den tunge trafik gav belægningen øget holdbarhed. Senere gik man over til at maskinudlægge IPAN betonen på veje med almindelig trafik. I midten af 60'erne viste det sig imidlertid, at IPAN betons holdbarhed på almindeligt trafikerede veje var så ringe, at Ingvar Pedersens firma PANKAS A/S måtte opgive produktionen på grund af store udgifter til reparation og udskiftning af udførte IPAN betonbelægninger.

Fra 40'erne og frem til midten af 60'erne anvendtes i øvrigt på de fleste danske veje tæppebelægninger af pulverasfalt, udlagt med maskine. Den stigende trafik og et øget akseltryk medførte i slutningen af 60'erne, at asfaltbetonbelægninger med et hårdere binde-middel vandt indpas, fordi denne type bedre kunne modstå den stigende tunge trafik. Op igennem 70'erne viste der sig dog problemer med asfaltbetonbelægningernes holdbarhed på dels meget svagt trafikerede veje, hvor belægningen ikke blev tilstrækkeligt efterkomprimeret af trafikken, dels på veje med meget tung trafik, hvor belægningerne for hurtigt blev deformeret. I den anledning gik man over til at udvikle andre belægningstyper, f.eks. den af Ingvar Pedersen omtalte skærvemastiks.

Skærvemastiks ligner i sigtekurven IPAN beton, men egenskaberne er helt forskellige på grund af andre stenmaterialer (knust granit), tilsætning af fibre og et langt højere indhold af hård bitumen. På tungt trafikerede veje har det på forsøgsstrækninger vist sig, at skærvemastiks har en holdbarhed på 12-15 år. Dette har bevirket, at skærvemastiks, udlagt på særligt belastede hovedlandeveje, har vist sig at være en teknisk- økonomisk optimal løsning.

Med hensyn til den af Ingvar Pedersen udviklede VEJPRØVEMASKINE er der her tale om et fremsynet, men noget kompliceret apparatur, som der har været både praktiske og mere teoretisk betonede problemer med at benytte. Hertil kommer, at denne maskine kun måler overfladesliddet på vejene, hvilket i Danmark ikke er særligt relevant. Her i landet er det bæreevne og strukturproblemer i belægningerne, der er det interessante.

Accelereret prøvning af asfaltbelægninger sker da således i dag på den vejprøvemaskine, som Danmarks Tekniske Højskole og Vejdirektoratet i fællesskab har opstillet på DTH,