

Generalforsamling i grundejerforeningen Svanen 25-5-2020

Velkommen til generalforsamlingen i grundejerforeningen.

Det er nu et år siden vi sad her sidst og for et år siden havde vi besluttet at vores veje skulle have ny asfalt.

Det var som sagt Munck asfalt der vandt entreprisen på arbejdet. De startede op i foråret/sommeren.

Der var lidt problemer med at få opstartsdatoen kommunikeret ud til borgerne og det undskyldte Munck for. Men da de først fik begyndt er det vores vurdering at det gik forholdsvis gnidningsfrit.

Vi fik rettet nogle få indkørsler og stier til så det passede med højden til asfalten.

Derudover fik vi lavet regnvands vulsterne og fik rettet et par chikaner til.

Den samlede pris for arbejdet blev ca. 506.000 kr. inkl. moms.

Der er efterfølgende her i vinter flere beboere der har gjort os opmærksomme på at der er kommet revner i vejen. Vi har haft kontakt til kommunen og til Munck.

Begge steder siger de at det er som forventet og Munck påpeger at de i deres udbudsmateriale havde gjort opmærksom på at noget sådan ikke kan undgås.

Kommunen ser det også på deres ny asfalterede veje. På veje hvor der ikke er mere trafik foretager kommunen sig ikke noget, Det skyldes at det lag asfalt der bliver udlagt ikke kan undgå at revne da det underlæggende asfalt også har revner. Henrik Larsen som er den ansvarlige for asfaltering af veje i Odense kommune siger at man ikke ser det på gammel asfalt da revnerne der er fyldt med sand og snavs.

Kommunen vil ikke foretage sig noget for at hjælpe os.

Hvis revnerne bliver store og markante kan det dog være en god ide at få dem repareret og hvis der kommer større revner i vejene er det dog også meningen at de skal efterfyldes så ikke der kommer frostskafer på vejene

Vi havde også NCC og KJK Asfalt ude og give tilbud. De var væsentligt dyrere men påpegede den samme problemstilling i forhold til revner i vejen.

Jeg har også lidt papir med som vi kan dele ud om lidt angående problemstillingerne med asfaltering af veje i beboer foreninger.

Odense kommune har også opsagt den vedligeholdelsesaftale vi havde med dem angående vores veje.

Det betyder så også at de ikke mere fejer vores veje og suger regnvands brøndene rene. Vi vil derfor indgå en aftale med NCC om at komme en gang om året og feje vejene og suge regnvands brønde for os. Det sker første gang i foråret 2021.

Den gule legeplads har vi besluttet at nedlægge helt til efteråret. Det vil sige at det gamle stativ og det enlige vippedyr bliver fjernet. Vi vil derefter sørge for at der bliver sået græs i hele arealet.

De to øvrige små legepladser sørger vi for bliver løbende vedligeholdt.

Derudover har vores gartner beskåret læbæltet ud mod Skærmhatten som det blev besluttet på sidste generalforsamling.

Han har også fjernet nogle skæve og syge træer i området.

Og så stopper jeg som formand for vores grundejerforening. Jeg har nu været formand i samlet 10 år af 2 omgange.

Så jeg vil gerne sige tak til bestyrelsen for et godt samarbejde.

Problemer med nye asfaltbelægninger

Af: Diplomingeniør Claus Thorup, Colas Danmark A/S. Laboratorieleder Dorte Balslev, Arkil A/S. Produktchef Bjarne Bo Jensen, NCC Roads A/S.

Som grundejerforening eller kommune køber man et nyt slidlag. Allerede første dag konstateres der visuel forskel på håndudlagte og maskinudlagte arealer. Frustrationen stiger, når der ved første regnskyl står vandpytter på belægningen, og man efter et par uger ser vridmærker ved indkørsler og på vendepladser. Man bliver rigtig træt af entreprenøren, når der måske opstår dampbuler hen på foråret og revner et års tid efter udlægningen.

Håndudlægning

I forbindelse med al asfaltudlægning er det nødvendigt at håndudlægge nogle af arealerne, f.eks. ved vejtilslutninger og på vendepladser. Sådanne håndudlagte arealer afviger visuelt fra maskinudlagte arealer. Entreprenørerne planlægger arbejdet, så mest muligt maskinudlægges, og således at håndudlægningen foretages på de mindst trafikerede arealer. Den visuelle forskel på håndudlagt- og maskinudlagt asfalt, vil aftage med tiden i takt med at belægningen slides til.

Vandpytter

På mange mindre veje i byområder samles vandet ved kantstenen og ledes til nedløbsbrønde. Hvis der er begrænset længde- eller tværprofil på vejen, er der risiko for vandansamlinger. Disse er til stor irritation for borgerne, og på lang sigt er der risiko for nedsivning af vand. Når en asfaltentreprenør ser en vej med begrænset profil, vil han diskutere problemet med kunden og evt. tage forbehold for vandansamlinger. Det kan være nødvendigt med en profilopretning inden det egentlige slidlag udlægges, hvis vandpytterne helt skal undgås. Der er tit mange lunger på ældre vendepladser, og her kan problemet med vandpytter kun løses ved en profilopretning.

Somme tider ses også vandansamlinger lige foran brøndene, og dette kan ofte udbedres ved at sænke brønden.

Vridmærker

Efter at alle personbiler har fået servostyring, er vridmærker blevet et stort problem på boligveje og især på vendepladser. Når vi bakker bilen ud af indkørslen, drejer vi rattet den anden vej, mens bilen holder stille. Herved kan der opstå et mærke i belægningsoverfladen, som først forsvinder lang tid efter.

Vridmærker kommer næsten kun, mens belægningen er helt ny. Jo ældre belægning, jo mindre risiko. Som regel er det kun nogle få sten i overfladen, som påvirkes, og det har ikke betydning for belægningens levetid. Problemet kan minimeres ved at udlægge asfaltbeton i stedet for pulverasfalt.

Vridmærker kan meget enkelt udbedres ved at varme overfladen og komprimere den med en vibratorplade eller håndstamper.

Indtryksmærker

Naboen skal have ryddet haven og bestiller en container. Den bliver sat på den netop udlagte asfalt. Når containerfirmaet henter den igen, er der mærker i belægningen efter ruller og støttepunkter. Normalt går dette ikke ud over belægningens levetid. Hvis man bestiller en container, er det en god ide at bede firmaet lægge metalplader under ruller og støttepunkter. Indtryksmærker kan evt. udbedres med et asfalt lappemateriale i en fin fraktion. Hverken vridmærker eller indtryksmærker er omfattet af entreprenørens garanti.

Dampbuler

Dampbuler er tidligere behandlet i Dansk Vejtidsskrift, april 2007.

Dampbulerne opstår, når der er fugt til stede i de dele af belægningen, som ligger under et relativt tæt asfaltlag, som f.eks. ABt, PAt eller SMA. Når overfladen på det tætte asfaltlag udsættes for en hurtig opvarmning af solens stråler, vil fugten i de underliggende lag udvikle et forøget damptryk. Hvis dette tryk ikke kan udlignes hurtigt nok gennem de omkringliggende materialer, vil det øverste asfaltlag give efter, og der opstår en dampbule. Risikoen er størst, når et porøst, udmagret eller åbent asfaltlag renoveres med et nyt og tæt asfaltlag.

Overfladebehandling udgør en speciel situation. En OB belægning kan ikke af sig selv give dampbuler, fordi fugt fra de underliggende belægningslag kan passere gennem OB belægningen gennem små blærer, som brister og igen falder sammen. Overdækkes OB belægningen senere med en tæt asfaltbelægning, kan OB belægningen komme til at virke som en membran, og der vil være risiko for dannelse af dampbuler.

Dampbulens betydning for belægningens tilstand vil alt andet lige være negativ, men erfaringerne har dog vist, at dampbuler ikke giver anledning til en dramatisk nedbrydning af det øverste asfaltlag. Dette hænger sandsynligvis sammen med, at dampbuler jo netop opstår i tætte og bitumenrige belægningstyper, hvor en vis grad af selvhealing kan finde sted.

Dampbuler vil typisk falde sammen af sig selv, efter at den indkapslede fugt er undsluppet. Sker dette ikke, kan det undertiden hjælpe at punktere bulen. Er der opstået revner i dampbullen vil disse som oftest heles igen, og såfremt der ikke er trængt snavs ind under bulen, vil klæbningen også reetableres. Når bulen er punkteret, kan der med fordel hældes forseglende bitumenemulsion ned gennem hullet. Hvis dampbullen ikke lægger sig ned efter punktering, kan den opvarmes forsigtigt med en gasbrænder, og tromles ned med en tromle. Herved gendannes sammenhængen til underlaget, og de opståede revner forsegles af emulsionen. Kommer der emulsion på overfladen, kan dette strøs af med stenmel, så det ikke klæber til fodtøj eller dæk. Hvis der skal udlægges asfalt på en gammel porøs belægning, kan der evt. vælges en åbengraderet asfalttype i stedet for en tætgraderet. Dermed mindskes risikoen for dampbuler. Dampbuler er ikke omfattet af entreprenørens garantiforpligtelser.

Revner

Når man har betalt for et fint nyt slidlag, er det meget frustrerende, hvis der opstår revner i belægningen, måske allerede inden for det første år efter udlægningen. I meget gamle asfaltbelægninger på boligveje er der næsten altid en mængde revner, som ikke kan ses, fordi der er fyldt med sand og støv. Disse revner vil hurtigt slå op igennem det nye slidlag til stor irritation for beboerne. Når entreprenøren efterfølgende udtager borekerner i revnerne, er det meget tydeligt, at der er tale om gamle revner, som går gennem alle asfaltlag. Revnegennemslagene forstærkes af, at det er nødvendigt at tromle det nye slidlag, evt. anvendes der vibrationstromler, som bevirker øget bevægelse i den eksisterende asfaltbelægning.

Der kan også være tale om gamle opgravninger, som giver anledning til revnegennemslag. Endelig er asfaltlagene på boligveje ofte meget tynde, og bitumen i det gamle bærelag kan være hærdet så meget, at asfalten virker som betonplader. Dette giver også anledning til revner.

Det er vigtigt, at entreprenørerne gør kunderne opmærksomme på risikoen for revnegennemslag fra gamle revner. Dette er umuligt at undgå med mindre hele den gamle belægning udskiftes. Opståede revner kan lukkes med fugemasse.

Afstemning af forventninger

Som det fremgår af denne artikel, kan der opstå flere forskellige problemer på ny udlagte slidlag. Nogle kan forudsiges, mens andre er svære at forudsige. Det er vigtigt, at brugerne af en given vej informeres om de problemer, der kan opstå, hvis nogen af ovennævnte forhold gør sig gældende for deres vej, således at det ikke kommer som en overraskelse. Det er også vigtigt, at brugerne informeres om, at eventuelle reparationer vil se anderledes ud end den egentlige belægning. Der vil være en visuel forskel. Forventningerne skal afstemmes.



På vendepladser og lignende er der stor risiko for, at der kommer vridmærker i nye belægninger.



Der kan nemt komme til at stå vandpytter, hvis vejen ikke har korrekt profil



Ved udlægning af et nyt tyndt slidlag på ovenpå et gammelt tyndt lag kan der efter kort tid opstå gennemslagsrevner.