



# **Konstruktion og vedligehold af veje og stier**

## **Hæfte 6**

# **Håndbog for drift af veje og stier**

## Vejreglernes struktur

I henhold til § 6, stk. 1 i lov om offentlige veje (Trafikministeriets lovebekendtgørelse nr. 711 af 11. september 1997) kan Trafikministeren fastsætte almindelige regler og normer for anlæg, vedligeholdelse og drift af de offentlige veje, herunder for vejenes forhold til omgivelserne, for entreprisedbetingelser og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for vejnettets ensartethed og trafiksikkerhed.

I henhold til § 24, stk. 3 i lov om private fællesveje (Privatvejsloven) (Trafikministeriets lovebekendtgørelse nr. 712 af 11. september 1997) kan Trafikministeren fastsætte almindelige regler og normer for anlæg, udvidelse og ombygning af private fællesveje, herunder for vejenes forhold til omgivelserne og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for vejenes ensartethed og trafiksikkerhed.

Det fremtidige kompleks af almindelige regler og normer på vejområdet benævnes vejregler og inddeles i følgende kategorier: normer, retningslinier, vejledninger og kommentarer.

- ” **Normer** omfatter fundamentale forudsætninger og krav.
- ” Normtekster kan være forsynet med kommentarer, men vil normalt ikke angive metoder, der bør
- ” eller kan anvendes for at få de specificerede krav opfyldt.
- ” Normer skal altid følges. Fravigelse fra normer kan dog for amtskommunale og kommunale vejbestyrelser og vejmyndigheder ske med dispensation fra Vejdirektoratet, og for Vejdirektoratet med
- ” dispensation fra Trafikministeriet.
- ” Normer er anført med dobbelt anførselstegn i margenen.
- ’ **Retningslinier** er regler til anvendelse under normale forhold.
- ’ Retningslinier indeholder angivelse af metoder, der bør anvendes til løsning af bestemte problemer
- ’ og kan indeholde anbefalinger af typeløsninger og typekonstruktioner til brug under specificerede
- ’ betingelser.
- ’ Retningslinier bør så vidt muligt følges, med mindre omstændighederne i konkrete tilfælde gør det
- ’ nødvendigt eller fordelagtigt at fravige dem.
- ’ Retningslinier er anført med enkelt anførselstegn i margenen.

Vejreglerne kan udover disse to kategorier efter behov suppleres med:

**Vejledninger** indeholder rådgivning baseret på ajourført erfaringsmateriale, og deres anvendelse vil normalt være hensigtsmæssig.

Vejledninger er ikke anført med noget tegn i margenen.

- . **Kommentarer** indeholder forklaringer og uddybende tekst til ovennævnte normer, retningslinier og vejledninger.
- . Kommentarer kan ligeledes indeholde henvisninger til andre bindende regler.
- . Kommentarer er anført med punktum i margenen.

Et vejregelhæfte kan principielt indeholde alle kategorier:

- ” Normer
- ’ Retningslinier
- ’ Vejledninger
- . Kommentarer

## FORORD

Vejregeludvalget nedsatte i august 1991 Projektgruppe 3 til at forestå udarbejdelsen af vejregler for konstruktion og vedligehold af veje og stier.

Nærværende hæfte, "Håndbog for drift af veje og stier" er en del af disse vejregler og er udarbejdet af Arbejdsgruppen for drift af vejarealet samt vedligehold af vejens færdselsfrie areal, som blev nedsat den 30. oktober 1995.

## Kommissorium

Arbejdsgruppen blev nedsat med følgende kommissorium:

Arbejdsgruppen skal udarbejde vejreglens bind 3, "Konstruktion og vedligehold af veje og stier", hæfte 5, omfattende vedligehold af vejens færdselsfrie areal, samt hæfte 6, omfattende drift af vejarealet.

Hæfte 5 skal omfatte vedligehold af den del af vejens areal, der ikke er færdselsareal, såsom rabatter, grøfter og skråninger m.m.

Hæfte 6 skal omfatte drift af hele vejens areal, herunder bl.a. renhold og vintertjeneste, samarbejde med ledningsejere og naboer samt vejbestyrelsesopgaver i driftsfasen.

Hæfterne skal ikke omfatte drift og vedligehold af vejplantninger og vejudstyr.

Vejreglen skal opbygges i tæt dialog med projektgruppen.

Arbejdsgruppen skal lade de til området hørende udbuds- og anlægsforskrifter udarbejde. Endvidere skal arbejdsgruppen vurdere det tekniske indhold i følgende af Aftaleudvalgets udbuds- og driftsforskrifter:

- Græsslåning
- Renhold og renovation
- Vintertjeneste

og sammen med arbejdsgruppe 3.5 vurdere Afvandingselementer.

Arbejdsgruppen skal varetage vejsektorens interesser i forhold til ledningsejere og naboer.

## Medlemmer

Arbejdsgruppen har følgende sammensætning

Driftschef Klaus Bønløkke, Roskilde Amt (formand).  
Ingeniør Henrik Nygaard, Eget firma (sekretær).  
Akademiingeniør Jette Jaquet, Vejdirektoratet.  
Civilingeniør Jens Holmboe, Vejdirektoratet.  
Park- og vejchef Per Glad, Odense Kommune.  
Civilingeniør Knud Bjørn Prahl, PRAHL A/S.  
Distriktsingeniør Gösta Bäckström, Storstrøms Amt.  
Afdelingsingeniør Poul Henning Knudsen, Langeskov Kommune.  
Ingeniør Bente Bomholt, NCC Danmark A/S.  
Afdelingsleder Knud Villekjær, Superfos Construction a/s (indtil oktober 1998).  
Direktør Claus Pedersen, NCC Danmark A/S (fra november 1998).

Biolog Ella Maria Bisschop-Larsen, Fyns Amt, og biolog Palle Graversen, Dansk Naturfredningsforening, har ydet bistand ved udarbejdelse af kapitel 5 om ukrudtsbekæmpelse.

Cand. jur. Henrik Høj Andersen, Vejdirektoratet, og afdelingsleder Karl Ove Rasmussen, Roskilde Amt, har ydet bistand ved udarbejdelse af kapitel 6 om naboer samt kapitel 7 om andres arbejde i vejen.

## Godkendelse

Projektgruppen har godkendt hæftet til fremsendelse til Vejreglerådet den 1. maj 2002.

Vejreglerådet har godkendt hæftet den 18. juni 2002.

Den 4. marts 2003 blev Vejreglerådet orienteret om at arbejdsgruppen har besluttet at hæftet skal udgives som håndbog.

# INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>1. INDLEDNING</b>	<b>7</b>
1.1 Håndbogen	7
1.2 Hæftets gyldighedsområde	7
1.3 Hæftets indhold	7
1.4 Love, standarder og regler	8
1.5 Definitioner	8
<b>2. VEJBESTYRELSENS PLIGTER OG ANSVAR</b>	<b>10</b>
2.1 Pligter	10
2.2 Ansvarsforhold	13
<b>3. VINTERTJENESTE</b>	<b>14</b>
3.1 Generelt	14
3.2 Planlægning	15
3.3 Materiel og materialer	17
3.4 Metoder og udførelse	18
3.5 Miljøpåvirkninger	21
3.6 Særlige foranstaltninger	21
<b>4. RENHOLD</b>	<b>22</b>
4.1 Generelt	22
4.2 Planlægning	22
4.3 Udførelse	28
<b>5. UKRUDTSBEKÆMPELSE</b>	<b>30</b>
5.1 Formål med ukrudtsbekæmpelse	30
5.2 Hvad er ukrudt	30
5.3 Planlægning og strategi	31
5.4 Forebyggelse	32
5.5 Bekæmpelse	33
5.6 Skadetyper	35
<b>6. NABOER</b>	<b>37</b>
6.1 Generelt	37
6.2 Adgangsforhold	37
6.3 Sikring af vejanlæg	40
6.4 Sikring af oversigt	43
6.5 Hegn	44
6.6 Forskellig råden over vejareal	45
6.7 Jernbaner	48
6.8 Forskellige bestemmelser	48
6.9 Fortidsminder	51

<b>7. LEDNINGSARBEJDER OG ANDRE ARBEJDER I OG OVER VEJE</b>	<b>53</b>
7.1 Indledning	53
7.2 Gæsteprincippet	54
7.3 Administration	55
7.4 Tekniske krav	56
<b>BILAG</b>	<b>59</b>
Servicemål for vintertjeneste på kørebaner:	59
Servicemål for vintertjeneste på stier:	61
Vejledning for ledningers placering i – og krydsning af – veje	63
Standardregulativ for udførelse af ledningsarbejder og andre arbejder i og over veje	65

## **1. INDLEDNING**

### **1.1 Håndbogen**

Dette hæfte er en del af vejregler for konstruktion og vedligehold af veje og stier.

Vejreglen omfatter følgende hæfter:

0. Stikordsregister og læsevejledning
1. Forudsætninger for konstruktion, drift og vedligehold
2. Afvandingskonstruktioner
3. Vej- og stikonstruktioner
4. Vedligehold af færdselsarealet
5. Vedligehold af det færdselsfrie areal
6. Drift af veje og stier (udgivet som håndbog)

### **1.2 Hæftets gyldighedsområde**

Dette hæfte er en håndbog for drift af offentlige veje og stier. Håndbogen omhandler endvidere drift af private fællesveje.

Hvor håndbogen ikke omfatter alle veje fremgår dette af teksten.

Hæftet beskriver ikke drift af lys- og signalanlæg på vejens arealer.

### **1.3 Hæftets indhold**

Hæftet behandler drift af det samlede vejareal.

I kapitel 2 beskrives vejbestyrelsens generelle pligter og ansvarsforhold.

I kapitel 3 beskrives vejbestyrelsens pligter i forbindelse med vintertjeneste. Endvidere beskrives planlægning, udførelse og særlige forhold i forbindelse hermed.

I kapitel 4 beskrives formålet med samt planlægning og udførelse af renhold. Kapitlet indeholder endvidere definitioner af urenhedskategorier.

I kapitel 5 beskrives ukrudtsbekæmpelse, herunder planlægning, forebyggelse og metoder.

I kapitel 6 beskrives naboforhold omkring veje, herunder adgangsforhold, oversigtsforhold og forskellig råden over vejarealerne mv. Emnet er ikke fuldstændigt beskrevet, og omfatter i første række statens og amtsvejvæsenets opgaver, og til dels kommunernes forvaltning af offentlige veje, men kun i mindre omfang kommunernes forvaltning af private fællesveje.

I kapitel 7 beskrives forhold omkring ledningsarbejder og andre arbejder i og over veje. Kapitlet beskriver lovgrundlaget, gæstprincipperne samt forskellige krav og retningslinier for arbejder i veje.

## 1.4 Love, standarder og regler

Offentlige veje bestyres iht. "Lov om offentlige veje". For private fællesveje gælder "Lov om private fællesveje".

Vintertjeneste og renhold udføres i henhold til "Lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje", med tilhørende cirkulære.

Ved udarbejdelse af håndbogen er der taget hensyn til følgende love:

- Færdselsloven
- Miljøbeskyttelsesloven
- Arbejdsmiljøloven
- Naturbeskyttelsesloven
- Lov om planlægning
- Hegnsloven
- Lov om udstykning og anden registrering i matriklen
- Byggeloven
- Lov om vandløb
- Jordforureningsloven.

alle med tilhørende lovændringer, bekendtgørelser, cirkulærer og vejledninger.

Håndbogen omhandler ikke bestemmelser fra "Lov om offentlighed i forvaltningen" og "Forvaltningsloven", selvom disse love er af væsentlig betydning ved forvaltning af offentlige veje og private fællesveje.

## 1.5 Definitioner

**Offentlige veje** er veje, gader, broer og pladser, som er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat, amt eller kommune i henhold til Lov om offentlige veje.

**Private fællesveje** er veje, gader, broer, pladser og stier, som ikke er offentlige, men som tjener som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, hvorpå vejen er beliggende, når ejendommene er i særlig eje. Kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for private fællesveje og stier.

Der skelnes mellem **private fællesveje på landet og private fællesveje i byer og bymæssige områder**. Til førstnævnte kategori hører veje, som er beliggende i landzone jf. §35 i Planloven.

Kommunalbestyrelsen kan beslutte at overføre områder med private fællesveje på landet (afsnit II-veje) til private fællesveje i byer og bymæssige områder (afsnit III-veje). Disse områder skal være stedligt afgrænset, eksempelvis sommerhusområder eller bysamfund i landzoneområder.

Kommunalbestyrelsen skal føre en fortegnelse over private fællesveje i byer og bymæssige områder.



Private fællesveje på landet er kun lovmæssigt reguleret på meget få områder, herunder blandt andet vedr. udlæg af veje, istandsættelse og vedligeholdelse af vejene samt arbejdsfordeling.

Ved **almene veje** forstås veje, gader, broer og pladser som er åbne for almenheden, men som ikke administreres af det offentlige i henhold til lov, vedtægt eller deklARATION.

Ved **vejbestyrelser** forstås de forvaltningsmyndigheder der har ansvaret for, at det offentlige vejnet drives og er i forsvarlig stand. Vejdirektoratet er således vejbestyrelse for statsvejene, amtsrådene for amtsveje og kommunalbestyrelserne for kommuneveje.

Kommunalbestyrelsen er forvaltningsmyndighed (**vejmyndighed**) for de private fællesveje og stier i kommunen.

**Vintertjeneste**, som det benævnes i nærværende håndbog, er synonymt med begrebet vintervedligeholdelse i "Lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje".

**Vejklasser.** Der er ikke udarbejdet en detaljeret funktionel klassificering af vejnettet. Håndbogen benytter derfor den grundlæggende inddeling i

- trafikveje og
- lokalveje

som anvendes i kommuneplanlægningen.

Her er det meget forenklet trafikvejene, der skal sikre fremkommeligheden og lokalvejene, der skal sikre tilgængeligheden.

Den enkelte vejbestyrelse vil ofte med fordel kunne underinddele disse to overordnede vejklasser ud fra specifikke hensyn, som for eksempel når det drejer sig om tilvejebringelse af et grundlag for at prioritere indsatsen i forbindelse med renhold af færdselsarealet.

## 2. VEJBESTYRELSENS PLIGTER OG ANSVAR

### 2.1 Pligter

#### 2.1.1 Offentlige veje

I henhold til "Lov om offentlige veje" påhviler det enhver vejbestyrelse at holde sine offentlige veje og stier i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Tilsvarende foreskriver Lov om private fællesveje, at de vedligeholdelsespligtige skal holde vejene i en stand, der er god og forsvarlig i forhold til færdselsens art og omfang.

Hvor trafikministeren ikke har fastsat regler og normer for drifts- og vedligeholdelsesarbejder er det vejbestyrelserne, der bestemmer hvilke drifts- og vedligeholdelsesarbejder, som skal udføres på vejene.

I henhold til "Lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje" har vejbestyrelsen pligt til at foranledige, at der udføres renhold, snerydning og glatførebekæmpelse på offentlige veje og stier. For fortøve og stier gælder dog, at pligten kan pålægges ejere af tilgrænsende ejendomme.

Vejbestyrelsen bestemmer i hvilket omfang og i hvilken rækkefølge renhold, snerydning og glatførebekæmpelse skal finde sted. Retningslinier for arbejdernes gennemførelse fastsættes efter forhandling med politiet.

- . Det er væsentligt, at vejbestyrelsen har beskrevet sine retningslinier for omfang og rækkefølge af renhold og vintertjeneste på sit vejnet, idet disse retningslinier fx i en erstatningssag kan blive lagt til grund for, om vejbestyrelsen har opfyldt sine forpligtelser.

#### **Uden for byer og bymæssig bebyggelse**

Vejbestyrelsens renholdelsespligt – bortset fra ved parkerings- og rastepladser o.l. – omfatter alene den for færdselssikkerheden nødvendige renholdelse.

#### **I byer og bymæssig bebyggelse**

I byer og bymæssig bebyggelse omfatter vejbestyrelsens renholdelsespligt ikke alene det for færdselssikkerheden nødvendige renhold, men også hygiejnisk og æstetisk renhold af det samlede vejareal.

I byer og bymæssig bebyggelse kan vejbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at ejerne af ejendomme, der grænser til offentlig vej eller sti, skal varetage renholdelse, snerydning og glatførebekæmpelse på fortov og sti. Forpligtelsen, der hermed pålægges ejendommens ejer, kan højst omfatte 10 m af det nærmest ejendommen beliggende færdselsareal. Ved fortov og sti forstås det færdselsareal, der overvejende er bestemt for gående færdsel.

- . Vejbestyrelsen bør selv varetage pligten til glatførebekæmpelse og snerydning ved busstoppesteder, belagte perroner o.l., samt opsætning og tømning af affaldskurve m.m.



*Figur 1. Grundejerne pålægges ofte renholdelsespligt på fortov og sti.*

Pligten til at renholde fortov og sti, der dermed pålægges grundejeren, omfatter pligt til at fjerne ukrudt, at feje asfalterede, brolagte, flisebelagte eller på anden måde belagte færdselsarealer, samt at fjerne affald og andet, der er særligt forurenende eller til ulempe for færdslen.

Pligten til at rydde sne, omfatter pligt til at rydde færdselsarealer for sne snarest muligt efter snefald.

Pligten til at bekæmpe glat føre, omfatter pligt til snarest muligt efter førets indtræden at bestrø færdselsarealerne med grus, sand eller lignende.

Vejbestyrelsen kan efter forhandling med politiet give nærmere forskrifter for renholdelsens udførelse herunder tidspunkt, anvendelse af kemikalier samt henlæggelse eller fjernelse af affald. Såfremt grundejerne pålægges at fjerne ukrudt, skal forskriften omfatte forbud mod at anvende pesticider dertil.

For at sikre en ensartet grundejerforpligtelse indenfor en kommunes område, kan vejbestyrelsen, såfremt denne er amtsrådet, overlade beslutningen til kommunalbestyrelsen.

- . Trafikministeren har ikke tilsvarende lovhjemmel til at lade kommunalbestyrelsen træffe beslutning om grundejerforpligtelser på statsvejene.
- . Da det imidlertid er hensigtsmæssigt at have ensartede regler indenfor samme kommune, kan den statslige vejbestyrelse vælge, at naboer til statsveje pålægges samme grundejerforpligtelser, som gælder ved øvrige veje i kommunen.

Ved ejendomme hvor der er etableret adgangsbegrænsning af færdselsmæssige grunde, og hvor adgangsbegrænsningen kan håndhæves af det offentlige, kan forpligtelserne ikke pålægges ejeren. Dog kan grundejere pålægges forpligtelsen ved veje og stier, der er led i et samlet vejsystem til overvejende trafikbetjening af et udstykningsområde, også selvom der ikke kan opnås direkte adgang.

Jernbaner og lufthavne kan kun pålægges ovennævnte forpligtelser for vejstrækninger, hvor anlæggets beliggenhed ved vejen udnyttes eller kan udnyttes.

- . Beslutninger, der pålægger grundejere forpligtelser af ovennævnte art, skal bekendtgøres i et eller flere af de blade, der har almindelig udbredelse i kommunen. Grundejerforpligtelserne kan med fordel også fremgå af vejbestyrelsernes hjemmeside på Internet. Beslutninger vedrørende sne-rydning og glatførebekæmpelse kan endvidere anføres i vinterregulativet.

#### 2.1.2 Generelt for private fællesveje og private veje

- . Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet fastlægge omfang af renhold, snerydning og glatførebekæmpelse på private fællesveje og på private veje, herunder give forskrifter for renholdelsens udførelse, tidspunkter for renholdelsens gennemførelse, samt brug af hhv. forbud mod kemikalier mv.

Renholdelsespligten omfatter pligt til at fjerne ukrudt, at feje asfalterede, brolagte, flisebelagte eller på anden måde belagte færdselsarealer, at fjerne affald og andet, der er særlig forurenende eller til ulempe for færdslen, samt at renholde grøfter, rendesten, nedløbsriste, rørgennemløb og udløbsrender for alt, der kan hindre vandets frie løb.

Kommunalbestyrelsen bør ikke stille krav om højere renholdelsesniveau end det, vejbestyrelsen selv holder på tilsvarende veje.

#### 2.1.3 Private fællesveje

- . For private fællesveje og stier **i bymæssig bebyggelse** påhviler det ejerne af ejendomme, der grænser til en vej/sti at udføre renhold, snerydning og glatførebekæmpelse på vejen/stien. Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet ophæve eller begrænse grundejernes forpligtelser.

- . For private fællesveje og stier **på landet** kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at de personer som vedligeholdelsespligten i henhold til lovgivningen om private fællesveje påhviler, skal udføre renhold, snerydning og glatførebekæmpelse på vejene.

- . Beslutninger af ovennævnte art, skal bekendtgøres i et eller flere af de blade, der har almindelig udbredelse i kommunen. Beslutninger vedrørende snerydning og glatførebekæmpelse skal endvidere anføres i vinterregulativet.

#### 2.1.4 Øvrige private veje

- . For øvrige private veje, der er åbne for offentlig færdsel og af væsentlig betydning for denne og som er optaget på kommunalbestyrelsens fortegnelse over private fællesveje, kan kommunalbestyrelsen efter forhandling med politiet bestemme, at vedkommende vejejer skal renholde vejen samt udføre snerydning og glatførebekæmpelse på denne.

- . Beslutninger, der pålægger vejere ovennævnte forpligtelser, skal meddeles direkte til vejterne. Beslutninger, der vedrører snerydning og glatførebekæmpelse, bør også bekendtgøres i et eller flere af de blade, der har almindelig udbredelse i kommunen, og kan anføres i vinterregulativet.

## 2.2 Ansvarsforhold

Ifølge dansk rets almindelige erstatningsregler er man ansvarlig for en skadevoldende handling eller undladelse, der skyldes fejl eller forsømmelse. Det vil sige, at man pådrager sig et juridisk ansvar, såfremt man i en given situation handler anderledes, end man sædvanligvis ville eller burde have handlet i den pågældende situation.

Vejbestyrelsen kan blive erstatningspligtig, hvis fejl eller forsømmelse medfører skade på vejens naboer eller trafikanter. En erstatningspligt afhænger imidlertid af mange forhold, herunder eksempelvis efterlevelse af egne retningslinier, tilsynet og reaktionstid. Dette gælder også for uheld og skader, der kan henføres til manglende renhold, snerydning eller glatførebekæmpelse.

Hvis regler og normer for drift af vejene, som er fastsat af trafikministeren, ikke overholdes, kan vejbestyrelsen gøres skadesansvarlig. Har vejbestyrelsens egne retningslinier ikke været overholdt, kan vejbestyrelsen normalt også gøres ansvarlig og dermed erstatningspligtig for skader.

Eksempelvis er vejbestyrelsen erstatningspligtig, såfremt den har undladt at vedligeholde en fortovsbelægning og ujævnhederne i belægningen er blevet uacceptabelt høje og har været årsag til, at en gående trafikant er kommet til skade. Har vejbestyrelsen ved skiltning advaret om den dårlige belægning, må det forventes, at erstatningspligten bortfalder.

Manglende eller forkert afmærkning ved vejarbejder kan også medføre erstatningsansvar for vejbestyrelsen, såfremt dette er årsag til uheld eller anden skade. Ved anden bygherres arbejde i vejen kan erstatningsansvaret ofte videreføres til denne.

Ved pludseligt opståede mangler, som ikke har kunnet forudses, eller hvis der ikke har været rimelig tid til at opdage dem, udbedre dem eller opsætte advarselsskilte, kan vejbestyrelsen næppe drages til ansvar ved eventuelle uheld eller skader.

- . For på sikker måde at kunne dokumentere, at retningslinierne er efterlevet, skal forvaltningslovens notatforpligtelser være fulgt af såvel interne som eksterne medarbejdere.

Ved bedømmelse af om vejbestyrelsen kan drages til ansvar, vurderes endvidere vejrliget i tiden op til uheldet. Såfremt et uheld skyldes isslag, der er faldet umiddelbart forinden, kan det ikke forventes, at vejbestyrelsen har nået at foretage glatførebekæmpelse overalt. Det kan heller ikke forventes, at der overalt er foretaget snerydning efter vedvarende kraftigt snefald og/eller fygning.

### 3. VINTERTJENESTE

#### 3.1 Generelt

Vintervejret stiller særlige krav til vejbestyrelserne, som også under disse forhold skal sikre, at vejnettet holdes i den stand som trafikens art og størrelse kræver.

På trods af vintervejrets særlige problemer som:

- nedsat friktion (især forårsaget af rim- og isdannelser eller af snesjap på vejen)
- nedsat fremkommelighed (især forårsaget af snefald og snefygning)

skal den nødvendige transport af arbejdskraft og varer – samt transport af anden samfundsmæssig og social betydning – kunne finde sted med et minimum af gener.

Vejbestyrelsen skal sikre dette ved:

- at holde kørebaner, stier og fortove farbare i nødvendigt omfang
- at informere trafikanterne om forholdene på vejen

og således sikre, at trafikken kan finde sted på en sikkerhedsmæssig og miljømæssig forsvarlig måde.

##### 3.1.1 Servicemål

Vejbestyrelsen bør opdele sit sti- og vejnet i vejklasser – evt. specielt med henblik på vintertjeneste – og definere servicemål for hver vejklasse.

Ved fastlæggelse af disse servicemål skal vejbestyrelsen tage hensyn til, at fordele for trafikken ved et højt serviceniveau ofte kan være til ulempe for miljøet, og at fordele for den (hurtigt) kørende trafik – på grund af begrænsende ressourcer – ofte vil give gener for den langsomt kørende og svage trafik.

Ved fastlæggelse af servicemål bør der tages hensyn til trafik og miljø, på en måde der står i forhold til vejens trafikale betydning hhv. sårbarheden af det omgivende miljø.

Vejens trafikale betydning afspejler sig bl.a. i:

- en intensiv trafik
- en særlig regional og trafikal betydning
- et særligt transportbehov, fx regelmæssig sygetransport eller skolevej.

##### 3.1.2 Retningslinier

Vejbestyrelsen udarbejder sine retningslinier for vintertjenesten så servicemålene kan opfyldes i de fleste vintersituationer.

Vejbestyrelsens retningslinier kan udarbejdes med baggrund i bilagene Servicemål for vintertjeneste på kørebaner hhv. på stier.

Vejbestyrelsens retningslinier indgår som en del af vejmyndighedens/vejbestyrelsens "Regulativ for vintertjeneste", der ligeledes indeholder grundejernes forpligtelser samt vejmyndighedens beslutninger om vintertjeneste for private fællesveje.

Vejbestyrelsen skal sikre sig, at trafikanterne kan blive orienteret om vejenes tilstand i relevant omfang.

Denne orientering kan ske ved generel information inden vinterens start, og bl.a. omfatte hvilke veje, der ryddes og glatførebekæmpes, samt evt. også aktuel information om vejenes tilstand i vintersituationen, givet over radio, tv eller vejbestyrelsens internethjemmeside.

## 3.2 Planlægning

### 3.2.1 Overordnet planlægning

Planlægningen skal sikre, at de vedtagne retningslinier kan følges i praksis.

Planlægningen skal ligeledes gøre det muligt, at alle situationer i vintertjenesten kan klares, uanset om de er hyppigt forekommende eller ej. Det er dog ikke altid muligt at foretage en forudgående detailplanlægning, idet beslutninger skal træffes hurtigt og på det foreliggende grundlag.

Det er derfor af afgørende betydning, at grundlaget for vintertjenesten er på plads inden sæsonstart, og der således forefindes:

- en overordnet planlægning med retningslinier for vintertjenestens gennemførelse
- en hensigtsmæssig og velfungerende organisation med varslings- og rapporteringstjeneste
- tilstrækkeligt kvalificeret personale og egnet materiel
- retningslinier for såvel akut som generel information til borgere og trafikanter
- en vinterkatastrofeplan.

### 3.2.2 Vinterhåndbog

På baggrund af de retningslinier der er fastsat af vejbestyrelsen efter forhandling med politiet, udarbejdes operationelle planer for vintertjenesten.

Disse samles i en vinterhåndbog, der kan omfatte følgende hovedpunkter:

- retningslinier (evt. angivet i et vinterregulativ)
- vinterkatastrofeplan
- organisation
- operationelle planer
- varslings- og meldesystem
- kommunikationssystemer
- information
- materiel
- entreprenørkontrakter
- materialedisponering
- udførelse/vinterinstrukser
- registrering og kontrol
- uddannelse.

Håndbogen bør gælde for en årrække. Den skal dog såvel løbende som før hver vintersæson ajourføres på baggrund af eventuelle forandringer og indhøstede erfaringer.

### 3.2.3 Operationelle planer

Vejklassificeringen som anført i afsnit 3.1.1 benyttes til fastlæggelse af, hvorledes vintertjenesten skal udføres, samt hvornår og eventuelt i hvilken rækkefølge vintertjenesten på de enkelte trafikarealer gennemføres. Sidstnævnte giver sig blandt andet udslag i ruteplanlægningen.

Det skal tilstræbes, at ruterne tilrettelægges så der kommer færrest mulige grænser mellem ubehandlede og behandlede strækninger, samt at der bliver mindst mulig "tomkørsel".

Vejklassificeringen bør ligge fast for en længere årrække, og bør gøre det muligt at gennemføre en hensigtsmæssig og for trafikanterne forståelig vintertjeneste.

- . Dette indebærer bl.a., at klassificeringen bør koordineres med tilgrænsende vejadministrationer, såvel stat, amter som kommuner.

Da samfundet er meget afhængigt af vejenes fremkommelighed, skal vintertjenesten være i beredskab i hele vinterhalvåret og kunne iværksættes med kort varsel.

- . Som hovedregel startes overvågning af vejret 1. oktober og afsluttes 30. april, idet beredskabsniveauet, ikke mindst først og sidst i perioden, tilpasses de aktuelle vej- og vejrprognoser.

### 3.2.4 Organisation

Såvel store som små vejbestyrelser har behov for en vinterorganisation, som er aktiv såvel indenfor som udenfor normal arbejdstid. Organisationen opbygges således, at personale (med vagtordninger) kan sikre, at de vedtagne retningslinier overholdes. Dette kræver mandskab til følgende funktioner:

- varsling
- overordnet ledelse af vintertjeneste
- læsning og montage
- glatførebekæmpelse og snerydning
- overvågning af glat føre og udført arbejde
- evt. reparation af udstyr.

Den overordnede ledelse af vintertjenesten bør udføres af vejbestyrelsen, mens udførelse kan overdrages til eksterne entreprenører.

### 3.2.5 Information

Vejbestyrelsens generelle information inden vinterens start skal sikre, at borgerne orienteres om deres forpligtelser jf. kap. 2. Ved samme lejlighed orienteres borgerne om vejbestyrelsens vintertjeneste, eksempelvis ved servicemål for de enkelte veje. Informationen kan afgives via lokalaviser, pjecer eller internet.

Vejbestyrelsens aktuelle information oplyser trafikanterne om vejnettets tilstand.

Behovet for information vurderes og tilpasses efter vejenes karakter og trafikale betydning. Oplysningerne kan afgives via radio og fjernsyn,



Vejdirektoratets Trafikinformationscentral, via servicetelefoner, internet eller lignende.

### 3.2.6 Årlig planlægning

På baggrund af erfaringer og eventuelle besluttede ændringer foretager vejbestyrelsen løbende og mellem vintersæsonerne en revision af vinterhåndbogen. Selvom det kun er enkelte punkter, der skal ajourføres årligt, skal vejbestyrelsen overveje om alle arbejdsbeskrivelser, kompetenceforhold og vejledninger stadig er hensigtsmæssige og ajourførte.

Følgende punkter skal vejbestyrelsen gennemgå hvert år:

- budgetter
- materiel, inkl. klargøring
- materialer
- ajourføring af ruter, vagtplaner og telefonlister
- instruktion af mandskab
- information til offentligheden
- samarbejde med andre vejbestyrelser
- arealer til deponering af bortkørt sne.

## 3.3 Materiel og materialer

### 3.3.1 Materiel

Forudsætningen for en optimal vintertjeneste er, at der benyttes tidssvarende materiel, og som minimum materiel der kan sikre, at de vedtagne retningslinier kan gennemføres.

Vejbestyrelsen bør opstille krav til periodisk kontrol af spredemateriellet og dettes spredeevne, af såvel sikkerheds- som miljøhensyn.

Vejbestyrelsen sikrer, at materiel til brug ved glatførebekæmpelsen, udover at opfylde funktionelle og økonomiske hensyn, også af miljømæssige hensyn minimerer saltforbruget.

Vejbestyrelsen sikrer råden over det nødvendige kommunikationsudstyr, så indsatsledelsen til enhver tid kan komme i kontakt med de personer, der deltager i arbejdet.

Vejbestyrelsen bør råde over, eller have adgang til, informationer fra glatførevarslingssystemer.

- . Mindre vejbestyrelser kan få adgang til sådanne informationer ved at
- . koble sig til større vejbestyrelses systemer.

### 3.3.2 Salt

Det primære formål med glatførebekæmpelse med salt er – via en præventiv indsats – at sikre en acceptabel friktion. Der anvendes overvejende NaCl ved saltning.

Trafikkens omfang har betydning for et hurtigt resultat af saltningen. Bilerne fordeler saltet på kørebanen og udvikler samtidigt varme, der fremmer reaktionen. Mange biler, samt suget fra trafikken, specielt fra lastbiler, vil dog også bevirke, at saltet hurtigere forsvinder fra kørebanen.

På fortove og stier skal der anvendes forholdsvis mere salt for at opnå samme effekt som på kørebaner, men saltet transporteres ikke som på kørebaner bort af trafikken.

### 3.3.3 Sand og grus

Princippet i glatførebekæmpelse med sand og grus er, at hvert enkelt sandkorn fryser fast i isen eller trykkes ned i sneen, hvorved friktionen forbedres.

Grusning er ikke velegnet ved stor trafikal belastning, da det vil blive blæst ud i vejkanten. Ligeledes kan det ikke benyttes til en effektiv præventiv glatførebekæmpelse.

For at forhindre gruset i at klumpe sammen, kan man – afhængigt af opbevaringsforholdene – tilsætte ca. 25-50 kg salt pr. m<sup>3</sup> grus.

- . Som hovedregel bør grus ikke blandes med salt. Når en vurdering af de trafikale og miljømæssige forhold har tilkendegivet, at der ikke skal saltes, bør dette gennemføres fuldt ud. Grus skal derfor opbevares under forhold, hvor sammenfrysning minimeres.
- . Ved tilsætning af 25-50 kg salt pr. m<sup>3</sup> grus, skal man være opmærksom på, at der i forbindelse med grusning udspredes 2-4% salt, og dermed samme mængde som ved almindelig saltning.

## 3.4 Metoder og udførelse

### 3.4.1 Varsling af glat føre

Glat føre varsles af Danmarks Meteorologiske Institut og vejbestyrelserne på baggrund af overvågning af vejr og veje.

- . Udkald til glatførebekæmpelse på stats- og amtsveje, samt i enkelte større kommuner, sker på baggrund af informationer fra glatførevarslingsstationer. Disse placeres som oftest i de koldeste punkter på vejnettet og oplyser bl.a. om:
  - . – vejtemperatur
  - . – vejoverfladens ledningsevne (restsalt)
  - . – lufttemperatur
  - . – luftfugtighed samt
  - . – evt. vindhastighed og nedbør.
- . Disse informationer suppleres af glatføreprognooser og øvrige vejrprognoser fra Danmarks Meteorologiske Institut, herunder informationer fra vejrradar, så man har et detaljeret grundlag for at træffe beslutning om, hvornår en indsats skal startes og i hvilket omfang.

### 3.4.2 Glatførebekæmpelse på kørebaner

Glatførebekæmpelse på kørebaner bør på de højest klassificerede veje tilstræbes udført ved præventiv saltning.

- . For de øvrige veje tilpasses glatførebekæmpelsesmetoden de ønskede servicemål, og kan således, jf. "Servicemål for vintertjeneste på kørebaner og stier", udføres ved saltning eller grusning efter at glat føre er konstateret, alternativt ingen indsats.

Uanset valg af glatførebekæmpelsesmetode bør vejbestyrelsen sikre, at der ikke udspredes større mængder salt, end den aktuelle bekæmpelsesmetode berettiger.

- . Ved præventiv saltning opnås 2 fordele:
- . Fremkommeligheden, trafiksikkerheden samt serviceniveauet for trafikanterne øges betragteligt, idet glat føre i de fleste tilfælde kan forhindres.
- . Saltforbruget reduceres, idet der kræves mindre salt til at forhindre glat føre i at opstå, end til at smelte et allerede dannet is- eller snelag.

**Præventiv saltning** udføres inden der falder nedbør eller inden vejene bliver glatte, som fugtsaltning, som væskespredning eller i sjældne tilfælde som tørsaltning. Sædvanligvis anvendes fugtsaltning med natriumklorid tilsat 30% mættet saltopløsning.

- . Følgende spredningshastigheder anbefales for ladmonterede tallerkenspredere:
- . – befugtet salt: max. 60 km/h
- . – tørt salt: max. 40 km/h.
- . Ved gennemkørsel af ruten med reduceret hastighed vil spredning af salt ske mere præcist, hvorved mængden af salt, der ender i rabatterne, mindskes. Gennemkørselshastigheden skal afpasses trafikens afvikling og et acceptabelt tidsforbrug for gennemkørsel af ruten.
- . Den aktuelle salt dosering afhænger først og fremmest af vejtemperaturen, vejens tilstand og nedbørsforholdene. Præventiv saltning af en tør eller fugtig vej kræver mindre dosering end saltning af en vej, hvor glat føre allerede er opstået. Tilsvarende skal doseringen hæves i takt med lavere vejtemperaturer, samt ved forventet snefald.

Glatførebekæmpelse **efter at vejene er blevet glatte**, gennemføres som fugtsaltning, eller ved tørsaltning hhv. ved grusning.

- . Ved spredning med ladmonterede tallerkenspredere gælder samme forhold som ved præventiv saltning. Ved spredning med efterløbere, begrænses kørehastigheden til maksimalt 50 km/t.

### 3.4.3 Glatførebekæmpelse på stier og fortove

Stier og fortove bør opdeles i klasser med tilhørende servicemål som anført under punkt 3.1.1.

- . Glatførebekæmpelsen tilpasses de ønskede servicemål, jf. "Servicemål for vintertjeneste på kørebaner og stier".
- . Hvor stier og fortove næsten ikke benyttes i nattetimerne, kan indsatsen begrænses til start om morgenen.
- . Både salt, saltopløsning (væskespredning) samt rent og saltblandet grus kan anvendes til glatførebekæmpelse på fortove. Hvilket materiale der bør anvendes, afhænger udover af de opstillede servicemål af krav til trafikantkomfort samt af hensyn til miljøet.

Uanset valg af glatførebekæmpelsesmetode bør vejbestyrelsen sikre, at der ikke udspredes større mængder salt, end den aktuelle bekæmpelsesmetode berettiger.

Med den begrænsede trafik der er på fortove og stier, sker der ingen flytning af materialet. Det er derfor nødvendigt med en så jævn spredning som muligt.

Ved særlige anlæg, fx signalanlæg for synshæmmede og busholdepladser, er vintertjenesten særlig kritisk.

#### 3.4.4 Overvågning for sne

Når der på baggrund af vejrmeldinger kan forventes snefald/snefygning, eller hvis snefald/snefygning allerede er indtrådt, bør den ansvarlige leder af vintertjenesten nøje overveje hvornår og i hvilket omfang, snerydningen skal iværksættes.

- . Under snesituationer skal udviklingen følges nøje, fx vha. vejrradar, så det er muligt at tilpasse indsatsen efter snefaldets/snefygningens styrke og forventede varighed.

#### 3.4.5 Snerydning på kørebaner

Snerydning af kørebaner bør påbegyndes som anført i "Servicemål for vintertjeneste på kørebaner og stier". Rydningen bør fortsættes indtil kørebanerne er acceptabelt ryddede.

Der bør anvendes så meget snerydningsmateriel, at man under og efter snefaldet/snefygningen almindeligvis kan opretholde de tilstræbte servicemål.

Under selve snerydningen bør der normalt ikke saltes; men der kan udføres en præventiv saltning før snevejr.

#### 3.4.6 Snerydning på stier og fortove

Snerydning på fortove, cykelstier, busstoppesteder og fodgængerovergange bør ske samtidig med rydning af den tilstødende kørebane, for at undgå at de bløde trafikanter færdes på vejen.

- . Det kan tilstræbes at rydde stierne umiddelbart efter kørebanen for at undgå, at sne kastes tilbage på stier, der kun adskilles fra kørebanen af stribe eller kantsten.

#### 3.4.7 Bortkørsel af sne

Manglende oversigtsforhold pga. snevolde, fremkommelighedsproblemer samt sikring af plads til nye snemængder ved kommende snefald kan nødvendiggøre bortkørsel af sne eller anden form for fjernelse.

Ved fodgængerovergange, busstoppesteder samt ved sidevejstilslutninger kan det også være nødvendigt, at der i perioder skal bortkøres sne.

Vejbestyrelsen skal disponere over nødvendige arealer til brug for henvælgelse af bortkørt sne. Disse arealer skal have godkendte afledningsforhold.

### 3.5 Miljøpåvirkninger

- Ved miljøpåvirkninger forstås i dette afsnit vintertjenestens påvirkning på såvel det eksterne miljø som på vejens konstruktioner, køretøjer og trafikanter.

Vejbestyrelsernes brug af NaCl i vintertjenesten har negative miljøvirkninger. Der pågår til stadighed undersøgelser, som skal klarlægge saltets skadelige virkninger, ikke mindst for jord og planter.

Andre materialer til glatførebekæmpelse, som fx Urea, CaCl<sub>2</sub> og andre kloridsalte samt CMA og andre acetatsalte og formiater påvirker også miljøet negativt. Desuden er de væsentligt dyrere i anvendelse end NaCl.

- Især acetater (Calciumacetat, Magnesiumacetat og Natriumacetat) og formiater benyttes dog ved særlige konstruktioner og i særlige områder.

Ved særlige konstruktioner og i særligt miljøfølsomme områder bør valg af glatførebekæmpelsesmiddel overvejes nøje i forhold til miljø og trafik-sikkerhed.

Vintertjenestens omfang skal besluttes under hensyntagen til de miljøpåvirkninger, der følger af glatførebekæmpelse og snerydning.

Såfremt vejbestyrelsen ønsker at udarbejde et grønt regnskab, vil dette primært omfatte forbrug af tosalte og andre kemikalier samt forbrug af brændstof. Forbruget bør efterfølgende sættes i forhold til, hvor hård vinteren har været, som dette fx udtrykkes ved et vinterindeks.

### 3.6 Særlige foranstaltninger

- |   |   |
|---|---|
| 3.6.1 Arbejds miljø                       | Arbejdet i vintertjenesten er omfattet af <b>lov om arbejdsmiljø</b> . Regler om hviletid og fridøgn er nærmere fastsat i bekendtgørelser. Lastbilkørsel med sneplov og saltspreder er også omfattet af denne lov, og ikke af lov om arbejderbeskyttelse i vejtransport (køre-/hviletidsregler).  |
| 3.6.2 Afmærkning på køretøjer og materiel | Gældende regler er nærmere beskrevet i Vejregler for afmærkning af vejarbejder.   |
| 3.6.3 Akseltryk                           | Det er iht. Færdselsloven vognmandens og chaufførens ansvar, at lovens krav til akseltryk bliver overholdt. Vejbestyrelsen bør dog i tvivlstilfælde i forbindelse med montering af plov og saltspreder få foretaget kontrol af tryk på såvel for- som bagaksler og på den måde sikre sig, at alle der deltager i vintertjenesten opfylder de stillede krav. |
| 3.6.4 Udstyr til afspærring og afmærkning | Vejbestyrelsen skal sikre, at der til enhver tid kan fremskaffes tilstrækkeligt afspærringsmateriel også til brug i en vinterkatastrofesituation.   |
| 3.6.5 Fjernelse af køretøjer              | Politiet kan, eventuelt efter henvendelse fra vejbestyrelsen, foranledige at køretøjer, der er til gene for vintertjenesten, fjernes. Sker der som følge heraf skade på køretøjet, kan skaden kun kræves erstattet, såfremt der er udvist fejl eller forsømmelse under bugseringen jf. kap. 2.  |

## 4. RENHOLD

### 4.1 Generelt

Vejen og dens udstyr skal holdes rent, for at gøre vejen til et sted, hvor det er rart at færdes, for opretholdelse af vandingsfunktion, og fordi en snavset vej med snavset og ulæselig afmærkning er til fare for trafikken.

Såfremt der ved vejen er henkastet eller stillet affald eller farlige stoffer, kan dette også have en negativ indflydelse på sundhed og det omgivende miljø, ligesom det kan være til gene for naboerne. Manglende renholdelse kan medføre erstatningsansvar. Hvis naboernes tålegrænse er overskredet.

Hvor snavs ophobes på vejen og giver anledning til et fugtigt miljø, vil det også virke nedbrydende på vejens belægninger.

#### 4.1.1 Servicemål

Vejbestyrelsen bør opstille servicemål for renhold af sine fortove, veje, gader, pladser og stier. Servicemålene kan afspejle vejenes beliggenhed på landet eller i bymæssig bebyggelse, men kan også afspejle trafikken og herunder også den gående og cyklende trafiks intensitet.

For den motoriserede trafik vil det især være renholdets indvirken på sikkerhed og fremkommelighed, der har indflydelse på servicemålet, hvorimod det for den gående og cyklende trafik i mindst lige så høj grad vil være det hygiejniske og æstetiske indtryk, der har indflydelse på valg af serviceniveau.

#### 4.1.2 Retningslinier

Vejbestyrelsen bør udarbejde sine retningslinier for renhold så servicemålene kan opfyldes under hensyntagen til det omgivende miljø og under hensyntagen til den forurening/tilsvining, der finder sted på de enkelte veje. Der skal herunder bl.a. tages hensyn til:

- områder, hvor vejen tilsøles af jord o.a. fra grusgrav, losseplads, landbrug mv.
- områder, hvor trafikanterne ved ”burgerbarer” smider papir og anden engangsemballage
- områder, hvor træernes blade falder på trafikarealerne.

Retningslinierne kan dels være for eget renhold på offentlige veje, men de kan også udarbejdes som vejmyndighedens/vejbestyrelsens retningslinier for grundejernes renhold på private fællesveje og stier samt på offentlige fortove og stier.

### 4.2 Planlægning

Selvom renhold er nødvendig for trafiksikkerheden, styres omfanget af renhold især af serviceprægede hensyn. Det vil normalt være således, at trafikantens krav til en behagelig – eller blot tålelig – oplevelse på vejen, stiller større krav til renhold end både trafiksikkerhed, miljø og belægningernes holdbarhed.

Kommunernes affaldsregulativer skal benyttes som grundlag for planlægningen.

#### 4.2.1 Hyppighed

Vejbestyrelsen bør ved planlægning af sine servicemål fastlægge nogle minimale krav til den sikkerheds- og miljømæssige tilstand, samt nogle tilstræbte krav for den servicemæssige tilstand.

Til sikring af kravenes opfyldelse bør vejbestyrelsen føre tilsyn og tilse vejene med et passende interval. Tilsynet bør tilrettelægges under hensyntagen til vejens klassificering og den mængde affald, der erfaringsmæssigt efterlades på vejen.

- . Selv om servicemål bør anføre hvor rent, der skal være, og at renhold derfor bør udføres efter behov, vil det især for fejning og renovation være hensigtsmæssigt at fastlægge serviceniveauet med en hyppighed, der kan være forskellig afhængig af årstiden.

#### 4.2.2 Urenheder

Forskellige former for urenheder virker – både fysisk og psykisk – forskelligt på vores opfattelse af, om der er (tilstrækkeligt) rent.

Derfor kan urenhederne traditionsbestemt opdeles i snavs og affald, hvor affald opfattes som urenheder af en vis størrelse, hvor man lægger mærke til det enkelte stykke affald, hvorimod snavs opfattes som urenheder af en meget begrænset størrelse, der især virker ved sin mængde.

Denne definition er dog ikke konsekvent, og i forbindelse med underinddelingen af snavs og affald beskrives eksempler på de urenheder, der tilhører hver enkelt kategori.

#### Snavs

Snavs kan opdeles i 2 kategorier "Løst snavs" og "Fast snavs".

##### **Løst snavs**

Betegnelsen "løst snavs" benyttes indendørs og på skilte udendørs, og betegner de urenheder, der kan fejes op eller spules i afløb. Løst snavs indebærer ingen forureningsrisiko eller anden form for fare.

Kategorien benyttes fx på toiletter og i andre bygninger.

Som eksempler kan nævnes:

- pløre, vand, urin etc.
- håraffald o.l.

##### **Fast snavs**

Betegnelsen "fast snavs" benyttes især på bygninger, udstyr skilte o.l., men kan også anvendes på befæstede arealer, især pladser. Urenheder kræver normalt fjernelse med opløsningsmidler (vand, sæbe eller andre kemikalier), evt. kombineret med slibning, børstning, skrabning m.m.

Som eksempler kan nævnes:

- graffiti og plakater
- tyggegummi og oliespild i belægninger.

#### Affald

Affald kan fx opdeles ved 4 betegnelser – Mindre affald, Større affald, Stort affald og Problemaffald – afhængigt af, hvorledes affaldet indvirker på trafikken. Som affald betragtes kun genstande uden værdi.

### **Mindre affald**

Mindre affald generer øjet og kan indebære en mindre risiko for trafikken ved muligheden for at trafikanterne kan glide i det (nedsat friktion). Mindre affald kan nedbryde vejens konstruktion ved tilstopning af brønde, ved øget fugtighed i belægningerne og ved ukrudtets nedbrydning af belægningerne.

Mindre affald kan normalt fjernes ved fejning, børstning, sugning e.l.

Mindre affald kan deles i 2 kategorier, med følgende eksempler:

Naturligt mindre affald

- sand og grus
- visne blade
- planterester.

Øvrigt mindre affald

- cigaretskod
- cigaretpakninger, ispapir
- mindre sten.

### **Større affald**

Større affald er normalt større end mindre affald, men omfatter også affald, der kan indebære en sundhedsrisiko, både når det bliver liggende og i forbindelse med indsamling.

Større affald kan som regel fjernes ved fejning, sugning o.l., men må i vid udstrækning – også afhængigt af hvilke arealer det befinder sig på – påregnes indsamlet manuelt.

Større affald kan deles i 2 kategorier, med følgende eksempler:

Almindeligt større affald som fx:

- aviser, blade, bæreposer
- drikkebægre, pizzabakker, dåser o.l.
- plastikflasker til drikkevarer
- sten, mursten, chaussésten o.l.

Farligt/generende større affald

- glasskår, glas og glasflasker o.l.
- ekskrementer
- is- og madrester, frugt- og grøntaffald
- døde dyr, mindre end pindsvin o.l.

### **Stort affald**

Stort affald er affald, der ved sin størrelse er til fare ved påkørsel o.l. Stort affald må påregnes altid at skulle indsamles manuelt.

Som eksempler kan nævnes:

- tabte eller efterladte cykler, hjulkapsler, renovationsække, kasser, grene o.l.
- skrotningsmodne køretøjer, der er henstillet på vejen uden identifikation.



### **Problemaffald**

Problemaffald er affald, der enten lovmæssigt eller på anden måde kræver særlig håndtering:

Som eksempler kan nævnes:

- olie og kemikalierester samt spild heraf
- kanyler, barberblade og medicinrester m.m.
- døde dyr, (fx katte, ræve, hunde)
- slagteri- og hospitalsaffald o.l.

- . Indsamling af problemaffald er ofte styret af anden lovgivning. Herunder kan nævnes arbejdsmiljølovgivningen ved behandling af renovation samt farlige genstande og kemikalier, Dyreværnsloven vedr. håndtering og evt. aflivning af påkørte men ikke døde dyr samt kommunernes affaldsregulativer, der giver anvisning på indsamling og aflevering af de fleste former for affald.

- . Især vedrørende døde og døende dyr kan der være behov for at foretage identifikation af dyrets ejer.

### 4.2.3 Servicemål

Vejbestyrelsen kan opbygge sit serviceniveau ved beskrivelse af omfang af acceptable mængder af ovennævnte urenhedstyper, eller ved fastlæggelse af hyppighed for renhold. Denne hyppighed kan afhænge af renholdsmetoder og urenhedstyper.

Som eksempel på minimale servicemål kan anføres følgende:

#### **Kørebaner**

Affald, der kan være til fare for trafikken (især stort affald og problemaffald), skal fjernes straks efter at det er konstateret, medmindre der udføres en afmærkning af affaldet iht. afmærkningsbekendtgørelsen.



*Figur 2. Fejning af kørebaner er normalt kun nødvendig på arealer med ringe eller ingen trafik, eksempelvis på spærreflader, ved kørebaneafmærkning, langs kantsten og på nødspor – samt på gågader og pladser.*

Snavs og øvrigt affald på arealer med ringe trafik samt ved sidevejstilslutninger og rundkørsler fjernes mindst 2 gange om året, efter tøbrud og efter løvfald.

- . Trafikken bevirker, at fejning af selve kørebanen kun er nødvendig efter forurening af vejen, fx efter spild fra lastbiler og traktorer, ved ulykker eller ved udkørsler fra marker og grusgrave. I disse tilfælde er det i princippet forureneren, der skal betale for oprydningen. Dette princip kan dog være vanskeligt at opretholde i praksis.
- . Løst snavs samt mindre affald samles på arealer med ingen eller ringe trafik, som spærreflader og nødspor, samt ved kantsten langs kørebaner, hvor kantstenen forhindrer videre transport til de øvrige arealer.
- . Således opstår der ved sidevejstilslutninger og rundkørsler ofte arealer med løst snavs og mindre affald.

### **Cykelstier, fortove, gågader og pladser**

Affald, der kan være til fare/gene for trafikanterne (især farligt/generende større affald og problemaffald), skal fjernes snarest efter, at det er konstateret.

Snavs og øvrigt affald fjernes ved en fastlagt fejhyppighed.

Vedrørende overdragelse af renholdelsespligten til grundejere henvises til kapitel 2, Vejbestyrelsens pligter og ansvar.



*Figur 3. Fejning af en cykelsti efter løvfald*

- . Trafikken på cykelstier, stier, fortove, gågader og pladser herunder kantbaner med funktion som cykelsti kan ikke i samme omfang som på kørebaner transportere løst snavs og mindre affald væk fra færdselsarealet.
- . Fejning af disse arealer skal derfor indgå i vejbestyrelsens planlægning.

- Fejning af cykelstier bør prioriteres højt i planlægningen, idet cyklistsens minimale kontaktflade med stien gør denne udsat ved utilstrækkelig friktion, ligesom risikoen for punkteringer øges.

### **Færdselsfrie arealer**

Affald, der kan give gener for vandafledningen eller gener for færdselsarealerne ved sidevind, skal fjernes, når der konstateres behov herfor. Indsamling af affald på færdselsfrie arealer kan være påkrævet af hensyn til naboerne.

Snavs og øvrigt affald fjernes ved en fastlagt renholdshyppighed.

- Befæstede færdselsfrie arealer fejes og på øvrige færdselsfrie arealer foretages indsamling af affald.
- Selv om konsekvenserne ved manglende renhold af de færdselsfrie arealer er mindre end ved manglende renhold af færdselsarealerne, bør indsamling af affald på disse arealer også indgå i vejbestyrelsens planlægning.

### **Afvandingselementer**

Brønde og ledninger renholdes (suges og spules) så manglende vandføring ikke er til gene for trafikken.

Brøndsugning kan hensigtsmæssigt gennemføres efter en fastlagt plan.

### **Skilte, kantpæle og andet udstyr**

Udstyr skal renholdes så krav til synlighed, læsbarhed og refleksion kan opfyldes.

Renhold kan gennemføres efter en fastlagt plan, suppleret med renhold efter behov på lavtsiddende skilte.



*Figur 4. Afvaskning af kantpæle.*

- . Ved skilte forstås her færdselstavler, vejvisningstavler, servicetavler samt kant- og baggrundsafmærkninger inkl. stativ eller stander.
- . Andet udstyr omfatter autoværn, rækværker, byporte, milesten, km-sten, nødtelefoner, signalanlæg, styreskabe, belysning, støjskærme og andet offentligt udstyr som fx springvand og skulpturer mv.

### **Rasteanlæg**

Snavs og affald skal fjernes, så rasteanlægget fremstår indbydende for ophold og spisning.

Farligt/generende større affald og problemaffald skal fjernes snarest efter at det er konstateret.

Snavs og øvrigt affald kan fjernes efter en fastlagt renholdsplan. Frekvensen skal tilpasses områdets behov og vil ofte være sæsonafhængig. Endvidere kan manglende eller dårligt udført renhold medvirke til øget tilsvining og hærværk.

- . Rasteanlæg omfatter færdselsarealer, færdselsfrie arealer og bygninger.
- . Herudover kan der være borde og bænke samt andet udstyr i form af buslæskure mv.

### **Renovation**

- . Rastepladserne benyttes ofte som losseplads, idet det er en umiddelbar og let løsning at placere affald, man ikke kan komme af med på anden måde, i eller ved rastepladsens affaldsstativer.
- . Er der først placeret affald ved siden af affaldsstativerne, er det overvejende sandsynligt, at mere hurtigt vil følge efter.
- . Et jævnlige tilsyn og tømning kan, om ikke forhindre problemet i at opstå, så dog mindske det.

## **4.3 Udførelse**

Generelt udføres renhold ved

- håndfejning
- fejning med skråtstillet frontmonteret kost med eller uden opsamling
- fejning under samtidig opsugning af snavs og affald
- mekanisk eller manuel opsamling af affald
- vask af pladser og udstyr
- indsamling af renovationsposer og -sække.

Den valgte metode skal på økonomisk måde kunne opfylde det af vejbestyrelsen stillede servicemål.

### **Brøndsugning**

- . Brøndsugning betragtes som kloakarbejde i forhold til arbejdsmiljøloven vedr. regler for arbejde i brønde mv. Der henvises til At-bekendtgørelse nr. 473 Kloakarbejde mv.

Vedr. renhold af brønde, ledninger og pumpestationer mv. henvises til hæfte 2, Afvandingskonstruktioner, kapitel 8, Vedligehold.



Figur 5. Brøndsugning.

### **Skilte, kantpæle og andet udstyr**

Rengøringsmidler til tavler og kantpæle må ikke indeholde klor, slibemidler eller andre komponenter, der kan nedsætte refleksionsevnen eller på anden måde beskadige overfladen. Det anvendte værktøj skal være egnet til arbejdets udførelse og må ikke beskadige overfladerne.

### **Renovation**

- . Indsamling af affaldssække på rasteplasser o.l. betragtes som dagrenovation, og affaldet skal som sådan håndteres og bortskaffes i overensstemmelse med den pågældende kommunes affaldsregulativ.
- . Arbejdet betragtes som renovationsarbejde i forhold til arbejdsmiljøloven. Der henvises til At-anvisning nr. 4.1.0.1 Manuel håndtering og transport af dagrenovation mv., At-meddelelse nr. 4.05.2 Vurdering af løft og 4.05.03 Vurdering af arbejdsstillinger og arbejdsbevægelser m.fl.

## 5. UKRUDTSBEKÆMPELSE

- . I henhold til "Aftale mellem miljø- og energiministeren og Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen, Københavns og Frederiksberg Kommuner" af 3. november 1998 skal alle offentlige institutioner inden 1. januar 2003 have afviklet brugen af kemiske plantebeskyttelsesmidler på offentligt ejede, vedligeholdte eller drevne arealer, bortset fra hvor der er væsentlige negative sikkerheds- eller sundhedsmæssige konsekvenser ved at undlade brug af plantebeskyttelsesmidler. Der er dog allerede fra 1. januar 2000 et generelt forbud mod statslige institutioners brug af plantebeskyttelsesmidler.
- . Ved plantebeskyttelsesmidler forstås bl.a. midler til bekæmpelse af ukrudt.

### 5.1 Formål med ukrudtsbekæmpelse

Formålet med ukrudtsbekæmpelse på vejens arealer er at undgå skader på vejens konstruktioner og dermed at bevare den i vejanlægget investerede kapital.

Manglende ukrudtsbekæmpelse kan medføre en forøget nedbrydning af vejens elementer, og dermed øge de samlede driftsudgifter.

Ukrudtsbekæmpelse har endvidere til formål at sikre trafikken afvikling på forsvarlig vis, her tænkes specielt på de "bløde" trafikanter, samt at sikre at vejens arealer holdes på et passende æstetisk niveau.

Vejbestyrelsen har lovmæssig pligt til at bekæmpe flyvehavre.

Det er vejbestyrelsens opgave at udføre ukrudtsbekæmpelse, så ovenstående formål og pligter opfyldes under samtidig hensyntagen til det omgivende miljø.

Vejbestyrelsen bør udarbejde retningslinier for ukrudtsbekæmpelse under hensyntagen til arealernes beliggenhed, funktion og opbygning.

### 5.2 Hvad er ukrudt

Vegetation, der ikke bør være på vejens arealer, er ukrudt. En vegetation kan være ønsket på et areal, men uønsket på et andet.

Det er vigtigt at kende det ukrudt, der skal bekæmpes. Det kræver viden om plantearterne og deres biologi at planlægge og udføre en effektiv bekæmpelse.

Ukrudt kan opdeles i to typer: enårigt ukrudt og flerårigt ukrudt.

#### 5.2.1 Enårigt ukrudt

Den mest udbredte form for ukrudt er enårigt ukrudt. Enårigt ukrudt spreder sig ved frøkastning og betegnes ofte frøukrudt.

Enårigt ukrudt kan deles i to grupper: sommerenårigt og vinterenårigt. **Sommerenårige** frø spirer frem om foråret, planten blomstrer, sætter frø og dør så om efteråret. **Vinterenårige** frø spirer frem om efteråret, men planten blomstrer, sætter frø og dør først den næste sommer. Ukrudtsfrø kan gå i spirehvile og kan bevare spireevnen i lang tid. Frø fra samme plante kan spire frem på forskellige tidspunkter.

Frøukrudt skyder fra plantens overjordiske dele. Fjerner man vækstpunktet (hvorfra planten skyder) kan planten ikke vokse videre og sætte frø. På nogle planter sidder vækstpunktet på plantens yderste dele. På andre sidder vækstpunktet i – eller lige over – jordoverfladen.

Hyppigt forekommende arter er enårig rapgræs, alm. brandbæger, hyrdetaske, ærenpris, melde, burresterre, sort natskygge, snerlepileurt, liden nælde og forskellige arter af kamille.

### 5.2.2 Flerårigt ukrudt

Det flerårige ukrudt kan opdeles i to grupper, afhængigt af vækstpunktets placering: overjordisk vækstpunkt eller underjordisk vækstpunkt.

Til ukrudt med **overjordisk vækstpunkt** hører træer og buske. Som for det enårige ukrudt gælder det, at fjernes vækstpunktet, eksempelvis ved slåning, kan planten ikke gro videre. Overjordiske vækstpunkter kan sidde så tæt på jordoverfladen, at slåning ikke beskadiger eller fjerner vækstpunktet.

Ukrudt med **underjordisk vækstpunkt** kaldes også rodukrudt. Rodukrudt er flerårigt. Rodukrudt kan formere sig ved frøkastning eller ved udløbere.

Rødderne kan ligge i indtil 30 cm's dybde, nogle arter endog dybere. Rodukrudt kan bekæmpes ved jordbearbejdning eller ved udpining af planten. Når rodukrudt danner nye skud, er det meste af plantens energi oplagret i plantens bladdele. Fjerner man bladdele har planten kun få reserver til at skyde igen. Gentagne behandlinger vil udpine planten, så den til sidst dør.

Hyppigt forekommende arter er alm. kvik, mælkebøtte, tusindfryd, vejbred, gråbynke, stor brændenælde, skvalderkål, agerpadderok og agertidsel.

## 5.3 Planlægning og strategi

Ved at gøre betingelserne for ukrudtet så vanskelige som muligt, kan man forebygge en del problemer forårsaget af ukrudt på vejens arealer. Allerede i projekteringsfasen bør man derfor lade ukrudtsbekæmpelse indgå som en parameter ved udformning og valg af materialer.

I anlægsfasen bør man sikre, at bærelaget er fri for ukrudt, før der etableres belægning samt, at arealer, som skal beplantes, er rensat for ukrudt før beplantning.

I driftsfasen er jævnlig fejning af de belagte arealer den vigtigste forebyggende indsats.

Det er vigtigt, at der i driftsfasen tages stilling til ønsket plejeniveau på de enkelte arealer, så indsats og ressourcer kan prioriteres afhængigt af det ønskede plejeniveau.

Plejeniveauet vælges under hensyn til trafiksikkerhed, forebyggelse af skader på vejens konstruktioner samt hensynet til naboer og natur. I områder med bymæssig karakter vil det ofte være hensynet til naboerne og det æstetiske udtryk, der styrer bekæmpelsen.

Ukrudtsbekæmpelse uden brug af pesticider stiller store krav til planlægning af indsatsen, for at plejeniveauet på de enkelte arealer nås og fastholdes. Uanset valg af metode er tidspunktet for indsatsen afgørende for et godt resultat.

For at opnå det ønskede resultat af bekæmpelsen bør der udarbejdes en strategi for indsatsen. I strategien sammenkædes plejeniveau, metoder, bekæmpelsesfrekvens og -tidspunkt med de enkelte arealtyper.

Det er vanskeligt at opnå samme plejeniveau uden brug af pesticider som ved brug af disse. For at opnå forståelse for – og accept af – de ændrede forhold, er det derfor vigtigt at orientere brugere af og naboer til vejen om årsagerne hertil.

**Flyvehavre** skal bekæmpes på alle vejens arealer. Se også hæfte 5, pkt. 3.5.1.

**Kæmpe-bjørneklo** bør bekæmpes. Den flerårige skærmpilante har ingen naturlige fjender i den danske natur og spreder sig hastigt til skade for både flora og fauna. En effektiv bekæmpelse af Kæmpe-bjørneklo kræver god planlægning og vedholdenhed. Se også hæfte 5, pkt. 3.5.4 og 4.2.3.

**Vild gulerod** og andre planter, der ved krydsbestøvning kan give gener på omkringliggende marker med frøafgrøder, bør bekæmpes, såfremt markens ejer eller bruger ønsker dette. Se også hæfte 5, pkt. 3.5.2 og 4.2.3.

## 5.4 Forebyggelse

Ukrudt i **asfalt** kan forebygges ved:

i driftsituationen at

- feje regelmæssigt

under anlæg at

- forøge belægningstykkelsen langs kanten, og evt. etablere kantbe-grænsning
- rense bærelaget under ny asfalt for ukrudt
- udlægge rodstandsede geotekstil under asfalten for at hindre ukrud-tets vej gennem asfalten.

Ukrudt langs **kantsten** kan forebygges ved at:

- feje regelmæssigt
- tætnesprækker mellem kantsten og belægning.



Ukrudt i **fliser, belægningssten og natursten** kan forebygges ved at:

- feje regelmæssigt
- sikre, at fugebredden ved anlægsarbejdet ikke bliver større end nødvendigt
- det belagte areals bredde tilpasses færdslen så det naturlige slid fungerer som ukrudtsbekæmpelse
- sætte belægningssten o.l. i cement, kalk eller andet materiale, som ukrudtet ikke kan gro i.

Ukrudt i **løse belægninger** kan forebygges ved at:

- belægningen opbygges med en fast bund, så det løse overflademateriale ikke blandes med bundmaterialet
- etablere kantbegrænsning
- bredden på stier tilpasses færdslen, så det naturlige slid fungerer som ukrudtsbekæmpelse.

Ukrudt i **grusveje** kan forebygges ved at:

- etablere kantbegrænsning
- bredden på vejen tilpasses færdslen.

Ukrudt i **beplantninger** kan forebygges ved at:

- rense arealet for ukrudt før tilplantning
- plante i jord som har en god struktur og er veltilberedt
- udlægge dækmaterialer (flis, sand, plastic)
- vælge planteafstand så beplantningen "lukker sig", og der opnås skygge under og omkring planterne.

Ukrudt i græsplæner ved rastepladser og i bymæssig bebyggelse kan forebygges ved at:

- rense arealet for ukrudt før tilsåning
- gødske så græsset opnår optimale vækstbetingelser
- klippe græsset hyppigt
- klippehøjden ikke er under 4 cm.

## 5.5 Bekæmpelse

Kravet om ikke at anvende pesticider til ukrudtsbekæmpelse på udyrkede arealer har medført et behov for udvikling af såvel nye metoder som nyt materiel. Der sker en stadig udvikling indenfor området, og de metoder, som er behandlet i dette afsnit, er alene metoder, hvortil der på nuværende tidspunkt er udviklet maskiner og materiel. At metoden er medtaget betyder dog ikke nødvendigvis, at maskiner, som er på markedet i dag, indfrier de ønsker, man kan have til effektivitet og praktisk anvendelse.

### 5.5.1 Termisk bekæmpelse

Ved termisk bekæmpelse opvarmes planterne indtil plantecellerne beskadiges, så saften løber ud og planten udtørres. Virkningen ses efter et par dage. Man kan kontrollere, om planten er rigtigt behandlet ved at trykke på et blad. Bliver bladet mørkt, hvor man har trykket, er cellerne beskadiget.

Effekten er bedst, hvis planterne er saftspændte og mindre end 3-5 cm høje. Hvis planterne bliver for store, vanskeliggøres arbejdet, og mange planter vil overleve behandlingen. Våde planter kræver mere energi at opvarme.

Termisk bekæmpelse er mest effektiv på enårigt ukrudt. Planter med højtstående vækstpunkt dør efter en enkelt behandling. Planter, hvor vækstpunktet sidder mindre udsat, skal behandles flere gange, så de udpines. Termisk bekæmpelse af flerårigt ukrudt kræver hyppige behandlinger.

#### **Flammebehandling:**

- kan bruges på alle belægningstyper
- planten skal "blancheres" – ikke svides
- vær opmærksom på brandfaren
- vær opmærksom på varme luftstrømme, som kan skade planter, som ikke skal behandles (fx. hække).

#### **Damp:**

- kan bruges på alle belægningstyper
- er god til at transportere og overføre varme, derfor kan bekæmpelse ske med større hastighed end flammebehandling

### 5.5.2 Mekanisk og manuel bekæmpelse

Planten løsrives fra sit grosted eller beskadiges, så den dør eller bliver svækket.

Metoder, som kun fjerner eller beskadiger plantens øverste del, er mest effektiv på enårigt ukrudt. Skal flerårigt ukrudt fjernes, kræver det mange og hyppige behandlinger. Flerårigt ukrudt bør fjernes med metoder, som ødelægger rødderne.

#### **Børstning:**

- kan bruges på fliser og belægningssten, natursten, asfalt og langs kantsten
- slider planterne i stykker eller river dem op
- børster af stålwire, som roterer horisontalt, er mest effektive
- virker bedst i fugtigt vejr
- fugerne skal efterfyldes 2-3 gange om året, især på natursten
- kan slide meget på belægningen, især hvis der anvendes for hårdt tryk
- kan skade belægninger, som er revnet og sprækket.

#### **Skufning, slæbning og rivning:**

- kan bruges på løse belægninger
- fungerer bedst, hvis der er fast bund under overfladematerialet
- planter rives løs og tørrer oven på jord eller fjernes
- bør ikke udføres i fugtigt vejr eller ved udsigt til regn.

**Fræsning:**

- kan bruges i beplantninger
- er effektivt, når ukrudtet er blevet højt
- bryder spirehvilten og får ukrudtsfrø til at spire
- deler rodukrudt, så nye planter spirer frem
- kræver gentagne behandlinger
- kan ødelægge jordstrukturen, så overfladen bliver hård.

**Skuffejern, kultivator og hakkejern:**

- kan bruges i mindre beplantninger
- jorden skal være bekvem
- bør ikke udføres ved udsigt til regn – planter skal tørre
- kræver gentagne behandlinger.

### 5.5.3 Afdækning

Afdækning af jordoverfladen hindrer frøkrudt i at spire. Jorden skal være rensat for rodukrudt før afdækningen foretages, da dette ellers kan vokse gennem afdækningsmaterialet. Afdækning kan anvendes i beplantninger og på nøgne arealer. Anvendes flis som afdækningsmateriale, kan det være nødvendigt at gødske arealet, idet flis forbruger kvælstof, når det nedbrydes.

**Bunddækkematerialer:**

- dækmaterialer kan være flis, sand, plast o.l.
- udlægges når der er plantet, så der ikke blandes jord i dækmaterialet
- organisk materiale bør være frisk og uden smuld
- bør ikke anvendes på arealer, som ofte er meget våde.

**Dækafgrøder:**

- vælg dækafgrøder, som ikke kan udkonkurrere beplantningen
- bør ikke anvendes på meget tørre arealer.

## 5.6 Skadetyper

**Asfalt:**

Rodukrudt kan gro op nedefra og ødelægge asfalten, eller vokse ind fra siderne, hvis arealet ikke har nogen kantbegrænsning. Revnet og sprækket asfalt giver plads til endnu mere ukrudt. Ukrudtsplanter spirer på overfladen og rødderne vokser ned gennem revnerne i belægningen.

**Kantsten:**

Ukrudt langs kantsten er et stort problem. Hvis ukrudt gror ned i mellemrummet mellem kantsten og belægning, kan vand trænge ned under belægningen. Dette kan føre til frostsprængninger i asfalten, hvilket igen giver plads til mere ukrudt.

**Fliser, belægningssten og natursten:**

Ukrudt, der vokser i fugerne, kan presse fliser og belægningssten fra hinanden. Når fugerne bliver bredere, kan der trænge vand ned i bærelaget, så det opblødes. Det kan give sætninger, og der kan ske frostsprængninger og opfrysninger, så belægningerne bliver ujævne.

De brede fuger mellem natursten (brosten, chaussésten) giver god plads til ukrudt. Veletableret ukrudt med et stort rodnet vil efterhånden give en

ujævn belægning. Fjernelse af ukrudt ved børstning kan fremskynde skaderne, hvis der ikke efterfølgende tilføres nyt fugemateriale.

**Løse belægninger:**

De løse belægninger udgør en god grobund for ukrudt, ligesom ukrudt fra omliggende arealer let breder sig til de løse belægninger, hvor der ikke er nogen kantbegrænsning. Belægningen bliver ikke ødelagt af ukrudtet, men det er et æstetisk problem, og kan være til gene for fodgængere.

**Grusbelægninger:**

Ukrudt med kraftige rødder vil kunne løsne belægningen og ødelægge bæreevnen.

## 6. NABOER

### 6.1 Generelt

Dette kapitel omhandler forholdet mellem vejen og dens naboer.

Emnet er ikke fuldstændigt beskrevet, og omfatter i første række statens og amtsvejvæsenets opgaver, og til dels kommunernes forvaltning af offentlige veje, men kun i mindre omfang kommunernes forvaltning af private fællesveje.

Vejens naboer har både rettigheder og pligter i forhold til vejen; omvendt har vejen også rettigheder og pligter i forhold til dens naboer.

#### 6.1.1 Naboer

Vejens naboer er grundejere, hvis grund støder op til vejen eller har adgang til vejen, deres eventuelle lejere samt vejbestyrelser for tilstødende offentlige veje.

#### 6.1.2 Veje omfattet af reglerne

I dette kapitel forstås ved veje – såfremt andet ikke er nævnt – offentlige veje samt almene veje og private fællesveje i byer og bymæssige områder.

### 6.2 Adgangsforhold

#### 6.2.1 Lovgivning

Adgangsforhold til offentlig vej reguleres i henhold til Lov om offentlige veje kapitel 6, §§68-83.

I henhold til Lov om private fællesveje §48, reguleres adgangsforholdene til private fællesveje i by og bymæssige områder tilsvarende af ovennævnte lovs kapitel 6 for så vidt angår etablering og benyttelse af overkørsler og overgange, dvs. lovens §§70-71.

#### 6.2.2 Generelt

I henhold til udstykningsloven skal enhver ejendom have adgang til det offentlige vejnet enten direkte eller via en eller flere private fællesveje. Dette er en ejendomsret. Hindres adgang til det offentlige vejnet er ejeren berettiget til erstatning.

#### 6.2.3 Overtagelse af areal

Hvis beslutninger og bestemmelser vedrørende ny adgang, ændret benyttelse af eksisterende, eller adgangsbestemmelser har medført, at ejeren af et areal afskæres fra at udnytte arealet økonomisk rimeligt og forsvarligt, kan ejeren begære arealet helt eller delvist overtaget af vejbestyrelsen.

#### 6.2.4 Definitioner af adgangsforhold

Der skelnes mellem tre typer adgange:

- *Overkørsel*, hvorved forstås adgang til vej for kørende færdsel fra tilgrænsende ejendomme eller fra private fællesveje.
- *Overgang*, hvorved forstås adgang til vej for gående færdsel fra tilgrænsende ejendomme eller fra private fællesstier.
- *Vej- eller stitilslutning*, hvorved forstås tilslutning til offentlig vej af offentlige veje eller stier.

### 6.2.5 Adgangsforhold i forbindelse med ombygning eller nyanlæg af veje

Når en ny offentlig vej anlægges eller en eksisterende vej ombygges, skal vejbestyrelsen beslutte, om tilstødende ejendomme – eller ejendomme med adgang til vejen ad privat fællesvej – kan få adgang til vejen, og hvis de kan, i hvilket omfang. Afbrydes den hidtidige adgang, skal vejbestyrelsen søge at sikre ejendommen anden fornøden adgang til det offentlige vejnet.

Ejendommens ejer eller bruger har ret til erstatning, hvis anden adgang, som er teknisk egnet til den trafik, der er nødvendig for ejendommens udnyttelse, ikke kan oprettes.

Der ydes ikke erstatning for de eventuelle ulemper den nye forbindelse har for ejeren. Ulemper kan fx være:

- vedligehold af en privat vej, som er anlagt for at oprette forbindelse til den nye adgang
- afsides beliggenhed i forhold til offentlig vej, bebyggelse eller lokalitet
- indskrænket kundekreds.

Hvis enhver adgang til ejendommen, eller til en del af den afskæres, skal vejbestyrelsen yde ejendommens ejer erstatning eller ekspropriere ejendommen helt eller delvist.

### 6.2.6 Nye adgange til veje

Nye adgange til offentlige veje og private fællesveje må ikke etableres uden vejbestyrelsens tilladelse.

Ligger den nye adgang mindre end 100 m – i bymæssig bebyggelse dog kun 50 m – fra hovedlandevej eller landevej, skal der også indhentes tilladelse fra dennes vejbestyrelse. Årsagen er, at nye adgange kan have indflydelse på trafikforholdene eller trafikikkerheden på den nærliggende hovedlandevej eller landevej.

Ved private fællesveje kan myndighedernes tilladelse til adgang til vejen kun udnyttes af ejere, der har vejret til den pågældende vej. Om der til en privat fællesvej kan opnås vejret, er et privatretligt spørgsmål, der skal afklares ved aftale mellem grundejerne.

Betingelser med hensyn til placering, udformning, og anvendelse af nye adgange til offentlige veje og private fællesveje kan stilles, hvis der er vejtekniske eller færdselsmæssige grunde dertil. Betingelserne kan eksempelvis omfatte:

- dimensioner
- oversigtsforhold
- art og omfang af færdslen som må benytte adgangen
- krav om at flere ejendomme skal benytte samme adgang
- skiltning.

Udgifter til gennemførelsen af betingelserne kan efter en konkret vurdering kræves afholdt af adgangsens ejer eller bruger.

Der kan for tilladelsen desuden betinges, at vejen ombygges, fx at der etableres heller, kanalisering eller signalregulering.

Hvis det er en offentlig vej eller sti, som tilsluttes til offentlig vej, kan udgiften til ombygningen kræves helt eller delvist afholdt af vejbestyrelsen for den nye tilslutning. "Nærmere regler herom fremgår af ministeriet for offentlige arbejders cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 om offentlige veje, pkt. 7.

Hvis det er en ejendom eller en privat vej eller sti, som tilsluttes, kan udgiften til ombygningen kræves helt eller delvist af ejeren eller brugeren, hvis denne skal benytte adgangen til særligt trafikskabende virksomhed. Eventuelle økonomiske krav mod ejeren eller brugeren skal stå i rimeligt forhold til de fordele, som vedkommende opnår.

Hvis anlægsudgiften helt eller delvist er pålagt vejbestyrelsen for den vej, som skal tilsluttes, kan vejbestyrelsen for den eksisterende vej fastsætte regler for den fremtidige drift og vedligehold af krydset, jf. ovennævnte cirkulære, pkt. 7.

#### 6.2.7 Ændret benyttelse af bestående adgange

Det kræver vejbestyrelsens tilladelse hvis:

- en overkørsel eller overgang ønskes benyttet af andre ejendomme end dem adgangen er anlagt til, uanset om der er tale om ejendomme, der erhverves til samdrift eller lægges matrikulært sammen med den oprindelige ejendom
- markoverkørsler ønskes benyttet til anden færdsel end den nødvendige for jordens landbrugsmæssige drift
- en overkørsel eller overgang ønskes benyttet af ejendomme, der fremkommer eller ændres ved udstykning, udmatrikulering eller arealoverførsel.

Ligger adgangen mindre end 100 m – i bymæssig bebyggelse dog kun 50 m – fra hovedlandevej eller landevej skal der også indhentes tilladelse fra dennes vejbestyrelse.

Som for nye adgange kan vejbestyrelsen stille betingelser for tilladelsen, herunder betingelser om afholdelse af udgifter til eventuelle ændringer. Se under pkt. 6.2.6.

Hvis der på en eksisterende ejendom, som har en overkørsel, opføres et antal nye andels- eller udlejningsboliger, kræver dette **ikke** en tilladelse til ændret benyttelse af overkørslen, med mindre der sker udstykning af ejendommen, eller med mindre denne udnyttelse er i strid mod eventuelle adgangsbestemmelser, jf. pkt. 6.2.8.

#### 6.2.8 Adgangsbestemmelser

Formålet med adgangsbestemmelser er hensynet til færdselssikkerheden og trafikafviklingen. Antallet af færdselsulykker på en vejstrækning påvirkes af antallet af overkørsler og vejtilslutninger på strækningen. Uheldsrisikoen stiger, når antallet af adgange forøges.

På offentlig veje med særlig betydning for den gennemgående færdsel, kan der fastsættes varige adgangs begrænsninger. Veje med særlig betydning er hovedlandeveje, landeveje og større kommuneveje.

Adgangsbestemmelserne kan omfatte begrænsninger med hensyn til tilslutning af nye adgange (dog ikke markoverkørsler) samt benyttelse af eksisterende adgange.

Ved adgangsbestemmelserne registreres ejendommene langs vejen med deres nuværende benyttelse. En mere intensiv benyttelse af overkørslen kræver herefter vejbestyrelsens samtykke.

Ved fastsættelse af adgangsbestemmelser skal der tages hensyn til den eksisterende bebyggelse langs vejen, samt til vedtagne region- og kommuneplaner. Adgangsbestemmelserne skal forhandles med de myndigheder, som udarbejder region- og kommuneplan for området.

#### 6.2.9 Offentliggørelse, underretning, indsigelser og tinglysning

Når der langs en offentlig vej er fastsat adgangsbestemmelser skal beslutninger herom offentliggøres i Statstidende og i stedlige blade. Offentliggørelsen skal oplyse om, hvor man kan få nærmere kendskab til bestemmelsernes indhold. Herefter skal bestemmelserne respekteres af ejere, brugere og andre med rettigheder over de berørte ejendomme.

Senest 6 måneder efter offentliggørelsen skal enhver, som skønnes at blive berørt af adgangsbestemmelserne, skriftligt underrettes. De berørte parter skal have mindst 6 måneders frist til at komme med indsigelser.

Adgangsbestemmelserne skal af vejbestyrelsen tinglyses på de ejendomme, som skønnes at blive berørt af bestemmelserne.

Når den 6 måneders indsigelsesfrist er udløbet, skal vejbestyrelsen foretage eventuelle berigtigelser af de registrerede adgangsforhold.

#### 6.2.10 Ændring og ophævelse af adgangsbestemmelser

Vejbestyrelsen kan til enhver tid ændre eller ophæve de til en offentlig vej hørende adgangsbestemmelser. Ændring eller ophævelse skal ske efter samme regler som fastsættelse af nye adgangsbestemmelser.

#### 6.2.11 Undtagelser

Vejbestyrelsen kan meddele undtagelse fra adgangsbestemmelserne, hvis der er vægtige grunde, og hvis undtagelserne skønnes forenelige med de hensyn, som ligger til grund for adgangsbestemmelserne.

Vægtige grunde kan være mulighed for en fortsat rimelig udnyttelse af bygninger. I forbindelse med sammenlægning af landbrug, hvorved landbrugsbygninger ikke længere benyttes til deres oprindelige formål, kan en fortsat rimelig udnyttelse af bygningerne medføre behov for tilladelse til anden virksomhed end landbrug, fx gartneri, frugtavl, planteskole, minkfarm, stutteri, dyrehospital, hundekennel eller anden virksomhed, der ikke medfører væsentligt forøget trafik til og fra ejendommen.

### 6.3 Sikring af vejanlæg

#### 6.3.1 Lovgivning

Sikring af offentlige vejanlæg, herunder pålæg af byggelinier, reguleres i henhold til Lov om offentlige veje kapitel 4, §§34-38.

Sikring af private fællesveje i byer og bymæssige områder sker ved vejudlæg i henhold til Lov om private fællesveje, kapitel 7, §§23-28 og §§31-41.

Herudover kan såvel offentlige veje som private fællesveje ligeledes sikres ved gennemførelse af lokalplan efter planlovgivningen.



### 6.3.2 Generelt

Grundejere kan ved byggelinier eller andre servitutter få deres rådighedsret over ejendommen indskrænket af vejmyndighederne/vejbestyrelserne. En påtænkt forlægning af eksisterende vej eller planlagt etablering af ny vej kan også berøre kommende naboer til vejen.

Vejudlæg foretaget efter lov om private fællesveje modsvarer byggeliniepålæg foretaget efter lov om offentlige veje.

Byggelinier efter lov om offentlige veje omfatter vejudvidelseslinier og byggelinier fastsat af hensyn til færdsdens tarv.

- Vejudvidelseslinier er for at billiggøre en senere vejudvidelse for det offentlige og at sikre grundejeren mod senere krav om nedrivning af bygninger mv.
- Byggelinier, som pålægges af hensyn til færdsdens tarv, er for at holde bebyggelse og aktiviteter omkring denne i en passende afstand fra trafikken.

### 6.3.3 Overtagelse af areal

Hvis beslutninger og bestemmelser vedrørende nye byggelinier eller vejudlæg har medført, at ejeren af et areal afskæres fra at udnytte arealet økonomisk rimeligt og forsvarligt, kan ejeren begære arealet helt eller delvist overtaget af vejbestyrelsen.

Ovenstående omfatter dog ikke ejere af de ejendomme, over hvilke en udlagt privat fællesvej skal føres, såfremt ejerne selv har ønsket vejudlægget, eller hvis der ved retningsplan efter byggelovgivningen er udlagt vej over en ejendom, eller såfremt en ejer ved deklaration på ejendommen har forpligtet sig til at afgive areal til vejanlæg uden erstatning.

### 6.3.4 Byggelinier

Byggelinier kan pålægges for at sikre en offentlig vej mulighed for udvidelse til en større bredde eller for i øvrigt at sikre færdsdens tarv. Formålet med en byggelinie, der alene pålægges af hensyn til færdsdens tarv, er at holde bebyggelse og de aktiviteter, der foregår omkring denne, i en passende afstand fra trafikken.

Byggelinier fastlægges normalt ud fra vejens midte. Pålægges der byggelinier på begge sider af en offentlig vej må den indbyrdes afstand ikke være mere end 100 m, på kommuneveje dog kun 50 m. Pålægges der kun byggelinier på den ene side af vejen, må afstand fra byggelinien til den modsatte side af vejen ikke overstige ovennævnte mål. Ved højdeforskel i terræn skal ny bebyggelse rykkes tilbage med 2 gange højdeforskellen plus mindst 1 m til passage.

Private fællesveje i byer og bymæssige områder kan af vejmyndigheden kræves udlagt med en bredde på indtil 18 m. Københavns og Frederiksbergs kommunalbestyrelser kan dog kræve nye veje udlagt med en bredde på indtil 20 m. Ved højdeforskel i terræn skal ny bebyggelse rykkes tilbage med 1,5 gange højdeforskellen plus mindst 1 m til passage.

Ved vejkryds kan byggeliniepålæg/vejudlæg lægges anderledes end ovenfor angivet, hvis det sker for at sikre fri oversigt i krydset.

På arealer, som er udlagt til privat fællesvej, og som er beliggende i by eller bymæssigt område samt på arealer mellem en offentlig vej og dens byggelinier, må der ikke opføres ny bebyggelse, ej heller genopføres tidligere bygninger, og der må ikke foretages væsentlige forandringer af

eksisterende bebyggelse. Der må på arealerne ikke indrettes sportspladser, kirkegårde, tankanlæg, grusgrave eller andre anlæg af blivende art. Andre anlæg af blivende art kan eksempelvis være befæstet parkeringsareal, kældernedkørsler, rampeanlæg, hegnsmure, støjvolde eller anden støjafskærmning, faststøbte og/eller belyste skilte, større flagstænger, belyningsanlæg, septiktanke og nedgravede beholdere.

På arealer som er udlagt til privat fællesvej må der endvidere ikke etableres beplantning eller hegn på arealet uden vejmyndighedens samtykke.

#### 6.3.5 Veje optaget på vejplan

Vejbestyrelsen kan pålægge byggelinier til sikring af gennemførelsen af nye offentlige veje eller forlægning af bestående offentlige veje samt for at sikre fri oversigt ved disse veje. Det er en forudsætning for pålæg af byggelinier på ovennævnte veje, at vejanlæggene er optaget på en vejplan.

Inden nye hovedlandeveje eller forlægning af bestående hovedlandeveje kan optages på en vejplan, skal de amter og kommuner, i hvis område vejen forløber, have lejlighed til at udtale sig. Tilsvarende skal Vejdirektoratet og de relevante kommuner have lejlighed til at udtale sig, før lan-  
devejsanlæg optages på en vejplan.

Kommunale vejanlæg beliggende uden for byzone eller udenfor områder, der er omfattet af en kommuneplan eller af en godkendt dispositionsplan, skal godkendes af amtsrådet, før de kan optages på en vejplan. Hvis det kommunale vejanlæg påtænkes at skulle skære en bestående hovedlandevej eller en kommende hovedlandevej, som er optaget på en vejplan, skal også Vejdirektoratet have adgang til at udtale sig.

#### 6.3.6 Nedlæggelse af forbud

Vejbestyrelsen kan i forbindelse med forberedelse af en offentlig vejs optagelse på vejplan, eller i forbindelse med udarbejdelse af byggelinier til sikring af vejen, nedlægge forbud mod, at der på ejendomme, som vil blive berørt af planlægningen, opføres ny bebyggelse, genopføres bygninger, foretages væsentlige forandringer af eksisterende bebyggelse eller etableres anlæg af blivende art. Forbudet kan kun nedlægges én gang og kan kun gælde ét år.

Forinden en bygningsmyndighed meddeler tilladelse til et byggeri, som må antages at komme i strid med en vejlinie, der er optaget på en vejplan, men som ikke er byggeliniesikret, skal denne indgive beretning til den pågældende vejbestyrelse. Hvis vejbestyrelsen ikke inden 2 måneder nedlægger forbud mod det påtænkte byggeri, kan byggetilladelsen udfærdiges efter de sædvanlige regler.

#### 6.3.7 Offentliggørelse, underretning, indsigelser og tinglysning

Når en offentlig vej pålægges byggelinier, skal disse offentliggøres i stedlige blade. Ejere og brugere af ejendomme, som berøres direkte af byggelinierne skal endvidere have direkte besked. Byggelinierne er gyl-  
dige umiddelbart efter offentliggørelsen.

Beslutninger truffet af amtsråd eller kommunalbestyrelser om pålæg af byggelinie til sikring af offentlig vej, kan påklages til trafikministeren (Vejdirektoratet) for så vidt angår retlige spørgsmål. Klagefristen er 4

uger fra offentliggørelsen. Klagemyndighedens afgørelse kan indbringes for domstolene inden 6 måneder efter afgørelsen er meddelt.

Når klagefristerne er udløbet og afgørelserne er truffet, skal vejbestyrelsen foranledige, at byggelinierne tinglyses på de berørte ejendomme.

#### 6.3.8 Vejbestyrelsens oplysningspligt

Vejbestyrelsen har pligt til – på ejerens anmodning – at oplyse om byggeliniers eller udlagte vejarealers beliggenhed på en ejendom.

Bygherren har – inden byggearbejder igangsættes på arealer, som grænser til vej – pligt til hos vejbestyrelsen at få oplyst, om arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinier eller udlagte vejarealer.

For en grundejer, som har byggeplaner, har det stor betydning at vide, hvorfor der på ejendommen er pålagt byggelinier. Byggelinier kan pålægges som vejudvidelseslinier eller som byggelinier, der alene er pålagt af hensyn til færdsdens tarv.

### 6.4 Sikring af oversigt

#### 6.4.1 Lovgivning

Sikring af oversigtsarealer sker i henhold til Lov om offentlige veje, kapitel 5, §43 og i henhold til Lov om private fællesveje, kapitel 7, §24. Herudover kan oversigten ved vejarealer sikres i henhold til Lov om offentlige veje, kapitel 11, §§102 og 103 og i henhold til Lov om private fællesveje, kapitel 8, §§46, 47 og 49.

#### 6.4.2 Naboarealer med servitut om fri oversigt

Hvis der er lagt en oversigtsservitut på en ejendom, kan vejmyndigheden/vejbestyrelsen kræve servitutten overholdt. Hvis ejeren af ejendommen ikke følger vejmyndighedens/vejbestyrelsens anmodning om at sikre oversigten, kan vejmyndigheden/vejbestyrelsen anmode politiet om, at ejeren ved dom pålægges at udføre arbejdet indenfor en fastsat frist under tvang af fortløbende bøder. Ligeledes kan politiet jf. vejlovens §111a give den servitutforpligtede pålæg om at overholde servitutbestemmelsen.

Hvis tvangsbøderne ikke medfører, at forholdet berigtiges inden en i dommen fastsat frist, kan vejbestyrelsen udføre det nødvendige arbejde for ejerens regning.

#### 6.4.3 Andre muligheder (uden servitut om fri oversigt)

På eller over vejareal, kan vejbestyrelsen/vejmyndigheden kræve træer eller anden beplantning fjernet, nedskåret, opstammet eller studset for sikring af oversigt.

Det samme gælder træer og anden beplantning ved offentligt vejareal, når vejens istandsættelse eller hensynet til færdslen gør det nødvendigt. Hvis vejbestyrelsens/vejmyndighedens krav ikke efterkommes efter en fastsat frist, kan vejbestyrelsen/vejmyndigheden lade arbejdet udføre, ved egen foranstaltning på ejer/ejernes bekostning.

Hvis vejmyndighedens/vejbestyrelsens nedskæring af beplantning på en naboejendom vil være ødelæggende for beplantningen, kan nedskæringen kun gennemføres ved ekspropriation.

## 6.5 Hegn

### 6.5.1 Lovgivning

Lov om offentlige veje, kapitel 12 §111 omhandler hegn mod vej. Bestemmelserne i loven omfatter også hegn mod privat fællesvej i henhold til Lov om private fællesveje, kapitel 8, §46.

Generelle bestemmelser omkring hegn findes i Lov om hegn.

### 6.5.2 Generelt

Egne hegn er hegn, som rejses på egen grund langs ejendommens skel. Fælleshegn er hegn, som rejses så der til hegnet afgives jord fra begge de tilstødende ejendomme.

Grundejere kan ikke stille krav om rejsning af fælleshegn mellem egen grund og vej.

Egne hegn langs vej skal rejses helt på egen grund og levende hegn plantes i en sådan afstand fra vejens areal, at bevoksningen til enhver tid kan holdes indenfor skellinien. Grundejeren kan ikke overfor vejbestyrelsen stille krav om deltagelse i udgiften eller arbejdet ved rejsning af eget hegn.

Egne hegn kan rejses uden tilladelse, under respekt for eventuelle oversigtsservitutter. Vejbestyrelsen kan kræve begrænsninger i hegnets udformning, når vejtekniske eller færdselsmæssige grunde gør dette nødvendigt. Porte, låger eller led må ikke kunne åbnes udad mod færdselsbaner.

Levende hegn mod offentlig vej skal holdes studsede, således at bevoksningen ikke er til ulempe for færdselen eller hindrer udsynet for vejens trafikanter.

Elektriske hegn langs vej må ikke stå nærmere end 0,5 m fra færdselsarealet. Pigtrådshegn skal stå mindst 1 m fra færdselsarealet.

Hvis det er nødvendigt kan højde på egne hegn fastsættes af hegnssynet i henhold til de regler, som er fastsat i Hegnsloven.

Egne hegn om kirkegårde, militære anlæg, jernbaner og andre almennyttige anlæg kan opføres i de materialer og i den højde som anlæggets karakter kræver.

Vejbestyrelsen kan bestemme, hvor det er nødvendigt af vejtekniske eller færdselsmæssige grunde, at der på ejendomme, som grænser til vej, skal opsættes og vedligeholdes hegn mod vejen. Vejbestyrelsen kan, hvis det er nødvendigt, bestemme, hvordan hegnet skal udformes, ligesom vejbestyrelsen kan pålægge grundejeren udgiften til opsættelse og vedligehold af hegnet.

Hvis der på en ejendom ikke opsættes hegn mod vej og det areal af ejendommen, der ligger nærmest vejen, benyttes til almindelig færdsel, kan vejbestyrelsen bestemme, når det skønnes påkrævet af vejtekniske eller færdselsmæssige grunde, at reglerne i lov om private fællesveje om istandsættelse og vedligeholdelse af sådanne veje skal finde anvendelse på det pågældende areal.

Hvis der fra en ejendom, som grænser til vej, grundet adgangsbe-grænsning ikke kan opnås direkte adgang til vejen, skal vejbestyrelsen opsætte og vedligeholde **eventuelt fornødent** hegn mod vejen. Ejeren skal dog selv opsætte hegn, såfremt vejbestyrelsen skønner, at der er et særligt vejteknisk eller færdselsmæssigt behov for hegnet, jf. foran. Ved udstykning, matrikulering eller arealoverførsel, hvor en ny ejendom eller et overført areal grænser til vejen, kan vejbestyrelsen dog kræve, at de pågældende ejere skal opsætte og vedligeholde forsvarligt, ubrudt hegn mod vejen.

Lokalplaner og eventuelle lokale politivedtægter kan indeholde bestemmelser om hegns udformning og opsætning, herunder forbud mod hegn eller typer af hegn samt krav om at der skal opsættes hegn.

## 6.6 Forskellig råden over vejareal

6.6.1 Lovgivning                      Forskellig råden over vejarealet reguleres i henhold til Lov om offentlige veje, kapitel 11, §§101-105 og i henhold til Lov om private fællesveje, kapitel 8, §§46 og 49.

For tilladning af vand til veje henvises endvidere til Lov om naturbeskyttelse og Lov om landvæsensretter.

6.6.2 Generelt                        Vejlovens kapitel 11 om "forskellig råden over offentlige veje" giver i sin opbygning udtryk for det overordnede princip, at vejbestyrelsen har dispositionsretten til vejarealet, og derfor kan modsætte sig, at arealet anvendes til formål, der ikke er af færdselsmæssig art.

Færdsel på vejarealet reguleres principielt af reglerne i færdselsloven, idet vejlovens §107 giver en begrænset adgang til at opkræve afgifter for parkering på offentlig vej.

Hovedparten af bestemmelserne om særlig råden over vejareal er eksempler for ikke-færdselsmæssig benyttelse af vejarealet, der præciserer, at vejbestyrelsens tilladelse til sådan anvendelse er nødvendig. I medfør af dispositionsretten til offentlige vejes arealer kan vejbestyrelsen betinge sådanne tilladelser af afgifter, fx for tilladelse til monter, automater, kiosker og fortovsrestauranter.

Private fællesveje er grundlæggende set privatejet areal, der er stillet til rådighed for færdsel i medfør af servitutter. Ejeren af vejarealet har rådighedsretten til dette i det omfang denne ret ikke tilsidesættes af de færdselsrettigheder, der ligger bagved vejens status som privat fællesvej. Vejejerer kan dog ikke give tilladelse til særlig råden over vejarealet uden vejmyndighedens samtykke og kan heller ikke på egen hånd afspærre vejen for uvedkommende trafik. Såfremt de fornødne tilladelser foreligger, har vejejerer eller vejejerne i kraft af ejendomsretten til vejarealet imidlertid mulighed for at kræve afgifter for brug af dette, herunder også afgifter af færdselsmæssig brug, der ikke er omfattet af de herskende ejendommers servitutrettigheder, fx parkering af uvedkommende trafikanter.

### 6.6.3 Genstande på vejens areal

Uden vejbestyrelsens tilladelse må vejarealet ikke anvendes til:

- varig eller midlertidig anbringelse af affald, materiel, materialer, løsøregenstande, skure, skurvogne, boder, automater, skilte, hegn eller lignende
- anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udlejning uden fører
- anbringelse af køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler, rengøring eller lignende, når dette sker som led i en erhvervsvirksomhed.

Biler som anbringes på vejens areal i forbindelse med af- og pålæsning af varer til erhvervsvirksomheder, kræver ikke vejbestyrelsens tilladelse. Dette er blot at betragte som en almindelig parkering.

Vejbestyrelsen skal, inden der gives tilladelse, forhandle med politiet. For private fællesveje kræver anvendelse, som indvirker på vejens hidtidige karakter eller på færdselsforholdene, også samtykke fra vejejerer eller vejejerne. Midlertidig benyttelse af vejarealet, fx til anbringelse af materialer under byggeri, kræver således ikke tilladelse fra vejejerer.

Hvis ovennævnte genstande ikke fjernes efter påbud fra vejbestyrelsen, kan denne fjerne det anbragte for ejerens regning. Er det anbragte til ulempe eller til fare for færdslen kan vejbestyrelsen eller politiet uden forudgående påbud fjerne det anbragte for ejerens regning.

### 6.6.4 Opgravning mv. af vejareal og nær vejareal

Der må ikke uden vejbestyrelsens samtykke foretages nogen forandring, herunder opgravning eller fjernelse af befæstelse, på vejens areal.

På naboarealer til vejen må der ikke udføres gravning, pløjning eller lignende foranstaltninger så nær vejarealet, at dette eller vejudstyr beskadiges.

Udgravning eller opfyldning nærmere vejens areal end 3 m må ikke udføres uden vejbestyrelsens tilladelse. Udgravningens eller opfyldningens skråning mod vejen må ikke være stejlere end svarende til 2 gange højdeforskellen, for private fællesveje dog 1,5 gange højdeforskellen.

Den, som på naboarealer til veje lader byggeri, udgravning eller opfyldning iværksætte, skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at afværge fare eller ulempe for færdslen, og for at sikre mod beskadigelse af vejen og dens udstyr samt ledninger og kabler, som er anbragt i vejens areal.

### 6.6.5 Snesamling

På arealer uden bebyggelse må der i vintertiden, i en afstand på op til 10 m fra vejskel mod offentlig vej, ikke være anbragt genstande, som kan foranledige snesamlinger på vejarealet.

### 6.6.6 Tilledning af vand

I henhold til Lov om offentlige veje må der ikke udledes spildevand til offentlige vejes areal. Eventuel tilledning af andet vand end spildevand må kun ske efter vejbestyrelsens tilladelse.

Trods ovenstående kan landvæsensretten dog i henhold til vandløbsloven, selv om vejbestyrelsen modsætter sig dette, give tilladelse til tilledning af spildevand til et vejafvandringsanlæg.

Ny tilledning af spildevand, vand fra dræn eller åbne grøfter til eksisterende vejafvandringsanlæg skal godkendes i henhold til Miljøbeskyttelsesloven og/eller Vandløbsloven.

Omkring øvrige regler på området henvises til cirkulæreskrivelse nr. 153 af 22. juli 1976 om administration af vand fra veje.

#### 6.6.7 Genstande over vejens areal

Faste genstande, skilte eller lignende må ikke uden vejbestyrelsens tilladelse anbringes så de rager ind over vejens areal. Karnapper, åbne altaner, udbuede vinduer og lignende bygningsdele, der er hævet 2,8 m over fortov, må dog – uden vejbestyrelsens tilladelse – anbringes ud over fortove indtil 1 m fra kørebane kant eller cykelsti. Det samme gælder porte, døre, skodder og vinduer, der er indrettet til at åbne udad, for så vidt deres underkant holdes i en højde af mindst 2,2 m over fortov.

Juleudsmykning, herunder guirlander ophængt i vejbelysningsanlæg, skal ophænges mindst 5,2 meter over kørebanen, og må ikke ophænges, så den er til gene for trafiksignalerne. Der må derfor ikke benyttes kulørte lamper, som kan forveksles med trafiksignalerne. Ejes master til vejbelysning ikke af vejbestyrelsen, skal tilladelse hos elselskab eller anden ejer indhentes.

#### 6.6.8 Beplantning

Træer og anden beplantning på, over og i vejareal kan af vejbestyrelsen kræves fjernet, nedskåret, opstammet eller studset. Det samme gælder træer og anden beplantning ved offentlige vejes areal, når vejens istandsættelse eller hensynet til færdslen gør det nødvendigt. Hvis vejbestyrelsens krav ikke efterkommes inden for en fastsat tidsfrist, kan vejbestyrelsen lade arbejdet udføre ved egen foranstaltning på ejerens bekostning.

Nedskæring mv. som ødelægger beplantning på privat ejendom, kan kun gennemføres ved ekspropriation.

Vedrørende beplantning i oversigtsarealer se pkt. 6.4.2 og 6.4.3. Endvidere henvises til hæfte 5, pkt. 3.3.1.

#### 6.6.9 Tankanlæg

Oprettelse eller udvidelse af tankanlæg på eller ved offentlig vej kræver vejbestyrelsens tilladelse. Tilladelsen kan tidsbegrænses. Tilladelsen bortfalder, såfremt indehaveren af tilladelsen opgiver virksomheden, eller hvis tankanlægget ikke er oprettet og taget i brug inden 2 år efter tilladelse er meddelt. Overdragelsen af tankanlæg må ikke ske uden vejbestyrelsens godkendelse.

Vejbestyrelsen skal, inden der gives tilladelse, forhandle med politiet.

Vejbestyrelsens tilladelse omfatter kun godkendelse i henhold til vejloven, og fritager ikke ansøgeren fra at søge godkendelse i henhold til anden relevant lovgivning fx planloven.

Ligger tankanlægget mindre end 100 m – i bymæssig bebyggelse dog kun 50 m – fra hovedlandevej eller landevej, skal der også indhentes tilladelse fra dennes vejbestyrelse.

Når det skønnes påkrævet af vejtekniske eller færdselsmæssige grunde, kan vejbestyrelsen, som betingelse for tilladelse til opretholdelse eller udvidelse af tankanlæg, stille krav med hensyn til nærmere placering, udformning, indretning og anvendelse af anlægget.

Der kan for tilladelsen desuden betinges, at den offentlige vej ombygges, fx at der etableres heller eller kanalisering, og at udgifterne til ombygningen helt eller delvist afholdes af tankanlæggets indehaver. Vejbestyrelsen kan kræve selv at forestå ombygningen mod godtgørelse af udgifterne hertil.

#### 6.6.10 Sporanlæg

Ved sporanlæg forstås godsspor, mergelspor, teglværksspor, roespor mv. på eller over vej.

Vejbestyrelsen kan give tilladelse til anlæg og benyttelse af sporanlæg. Vejbestyrelsen skal, inden der gives tilladelse, forhandle med politiet.

#### 6.6.11 Andre dispositioner

Som anført under pkt. 6.6.2 er foranstående opregning af dispositioner over vejarealet ikke udtømmende. Vejbestyrelsen (og vejmyndigheden) kan også modsætte sig andre dispositioner, der ikke tjener offentligt formål (færdsel, vejarealet som adgangsareal, forsyningsledninger, politiske tilkendegivelser), fx projicering af lysreklamer på vejareal og privat anlægsvirksomhed, herunder bebyggelse over og under vejarealet.

### 6.7 Jernbaner

#### 6.7.1 Lovgivning

Forholdet til jernbaner er beskrevet i Lov om offentlige veje, kapitel 7, §§84-87.

#### 6.7.2 Generelt

Trafikministeren kan, efter indhentet erklæring fra jernbanestyrelse og vejbestyrelse, pålægge vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af færdslen ved krydsninger mellem jernbane og offentlig vej. Udgiften afholdes af statskassen eventuelt med bidrag fra jernbanen.

En vejbestyrelses/vejmyndigheds forslag til nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger ved kryds mellem jernbaner og veje skal forhandles med vedkommende jernbanestyrelse samt politi. Forslag skal derefter forelægges til godkendelse af trafikministeren.

Trafikministeren kan, efter indhentet udtalelse fra vejbestyrelse/vejmyndighed og jernbanestyrelse, pålægge vejbestyrelsen/vejmyndigheden at etablere nye eller forbedre eksisterende sikkerhedsforanstaltninger i krydsninger mellem jernbane og vej.

Trafikministeren kan tillade, at eksisterende sikkerhedsforanstaltninger gøres mindre omfattende, såfremt trafikudviklingen i krydset gør dette forsvarligt.

### 6.8 Forskellige bestemmelser

#### 6.8.1 Lovgivning

Afsnittet omhandler forskellige bestemmelser blandt andet vedrørende skiltning på og ved vejarealet, vejstøj og vintervedligeholdelse og renholdelse.



Skiltningen på og ved vejen er reguleret i henhold til Færdselsloven og Lov om offentlige veje, kapitel 11 og 12, §102 og §§108-110, i henhold til Lov om private fællesveje, kapitel 8, §§46 og 49 samt Lov om naturbeskyttelse kapitel 3, §21.

Vejnavne og husnumre reguleres i henhold til Lov om bygnings- og boligregistrering.

#### 6.8.2 Private skilte mv.

Der må ikke uden vejbestyrelsens tilladelse opsættes skilte på vejens areal. Se afsnit 6.6.3.

I henhold til Naturbeskyttelsesloven må der i det åbne land ikke anbringes plakater, afbildninger, fritstående skilte, lysreklamer og andre indretninger i reklame- og propagandaøjemed. Vejbestyrelsen kan derfor ikke give tilladelse til privat skiltning på vejens areal i det åbne land.

Undtagelser fra reglen om skiltning i det åbne land er:

- virksomhedsreklamer anbragt i umiddelbar nærhed af virksomhedens bygninger/anlæg
- mindre oplysningsskilte vedrørende erhvervsvirksomhed eller virksomhed, som sælger landbrugsprodukter eller driver værelsesudlejning
- trafikpropaganda godkendt af Rådet for Større Færdselssikkerhed
- valgplakater (ved folketingsvalg, kommunalvalg, valg til andre offentlige råd eller folkeafstemninger).

Virksomhedsreklamers størrelse, form og farve kan udføres efter ønske, reklamerne må blot ikke virke dominerende i landskabet eller være synlige over store afstande.

Mindre oplysningsskilte må opsættes på egen grund ved indkørslen til ejendommen eller ved udmunding til lukket privat fællesvej.

I henhold til naturbeskyttelsesloven skal følgende krav til udformning og opsætning af mindre oplysningsskilte følges:

- skal være rektangulære og ikke større end 0,25 m<sup>2</sup>
- overkant skilt må ikke være mere end 1 m over terræn
- må udelukkende oplyse om virksomhedens navn, adresse, art og produktion
- skal have ensfarvet afdæmpet bundfarve med hvid tekst
- må ikke være kunstigt belyste, reflekterende eller bevægelige.

Midlertidige skilte opsættes og udformes efter samme regler som mindre oplysningsskilte. Midlertidig kan eksempelvis være reklame for salg af frugt, grønsager, æg osv.

Trafikpropaganda og valgplakater må ikke opsættes langs motorveje eller på broer.

I byer eller bymæssig bebyggelse må der ikke opsættes reklamer eller propagandaskilte, som virker synlige over lange afstande. Dette kan for eksempel gælde for højsiddende dominerende lysreklamer og skilte eller højsiddende permanent forøjede reklameballoner.

Eventuel tilladelse til permanent eller midlertidig skiltning bør følges af retningslinier for udformning og opsætning af skiltet. Private skilte må ikke opsættes sammen med, på eller op ad færdselsudstyr, og må ikke være til fare eller gene for trafikken.

Ifølge færdselsloven kan politiet kræve skilte, opslag, lysindretninger o.l. fjernet, selvom de er opsat uden for vejens areal, men kan ses fra vejen og kan virke vildledende eller være til ulempe for færdslen.

Fjernelse af ulovligt anbragte skilte kan ske efter følgende retningslinier:

- Skilte anbragt på vejareal kan efter påbud fjernes af vejbestyrelsen evt. med politiets hjælp, jfr. Lov om offentlige veje §102 stk. 1 og 2 og jfr. Lov om private fællesveje §49 stk. 3. Skilte opbevares af vejbestyrelsen til afhentning inden 14 dage. Ejeren underrettes skriftligt herom. Såfremt skiltet er til ulempe for færdslen kan det fjernes omgående, uden forudgående påbud.
- Skilte opsat uden for vejareal kan begæres fjernet af politiet i henhold til færdselslovens §99 eller af amtet i henhold til Lov om naturbeskyttelse §21.

Om skilte med husnumre og matrikelnumre se pkt. 6.8.4.

På ejendomme (herunder bygninger) langs offentlig vej kan vejbestyrelsen anbringe:

- færdsels- og vejvisningstavler
- vejnavneskilte
- lyssignaler og kabler hertil
- belysningslegemer og kabler hertil til belysning af vejen og/eller vejudstyr
- master, barduner og bæretråde til brug for offentlige samfærdselsmidler og forsyningsanlæg
- mærker for nivellement og andre former for afmærkning.

Ejeren og eventuel bruger af ejendommen skal skriftligt underrettes 2 uger før vejbestyrelsen anbringer tavler mv. på ejendommen. Ejeren erstattes enhver skade eller ulempe som forvoldes ved anbringelse, tilstedeværelse eller vedligeholdelse af tavler mv., som er anbragt på hans ejendom. Erstatningsstørrelse kan eventuelt fastsættes af taksationsmyndigheden.

Tilladelse til vejvisning i vejkryds mellem veje under forskellige vejbestyrelser gives af vejbestyrelsen for den overordnede vej, efter samråd med vejbestyrelserne for de øvrige veje i krydset.

### 6.8.3 Vejnavne

Det er kommunalbestyrelsen som fastsætter vejes navne, for hovedlandeveje og landeveje dog efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse.

På offentlige veje opsættes og vedligeholdes vejnavneskilte af vejbestyrelsen. I kryds mellem veje under forskellige vejbestyrelser afholdes udgifterne af vejbestyrelsen for den vej, skiltningen vedrører. Udgifter til eventuelle fælles standere fordeles mellem vejbestyrelserne.

Hvis kommunalbestyrelsen kræver opsætning af vejnavneskilte på privat fællesvej, afholdes udgifterne af kommunalbestyrelsen. Hvis det er grundejere, som ønsker navneskilte opsat, afholdes udgifterne af de grundejere, som ønsker skiltningen gennemført. Hvis opsætningen af skiltene sker i forbindelse med anlægs-, istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder vil udgifterne uanset hvem, som har krævet skiltningen udført, kunne fordeles mellem samtlige grundejere.

#### 6.8.4 Husnumre

Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at ejere af ejendomme med adgang til vejen skal foranstalte og bekoste skiltning med angivelse af husnummer og matrikelnummer. Kommunalbestyrelsen fastsætter de enkelte husnumre. For hovedlandeveje og landeveje kan husnumre dog kun fastsættes efter samtykke fra vedkommende vejbestyrelse.

Kommunalbestyrelsen kan fastsætte forskrifter om udformning og opsætning af skilte med husnumre og matrikelnumre samt eventuelt om belysning af husnummerskilte, for hovedlandeveje og landeveje dog kun efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse.

#### 6.8.5 Vejstøj

Naboer til vejen kan generes af støj fra trafikken på vejen samt støj fra vedligeholdelsesarbejder på vejen.

Vejbestyrelsen har ret – men ikke pligt – til ved eksisterende veje at gennemføre støjdæmpende foranstaltninger, som sikrer vejens omgivelser mod vejstøj.

Retspraksis viser dog, at vejbestyrelsen – i forbindelse med nyanlæg af større veje – kan risikere, at måtte udrede erstatning til grundejerne som følge af ulemper pga. vejstøj.

## 6.9 Fortidsminder

#### 6.9.1 Lovgivning

I henhold til Lov om naturbeskyttelse kapitel 3, §20 skal offentlige anlæg (herunder også veje og vejudstyr) i det åbne land placeres og udformes, så der tages hensyn til landskabelige værdier og kulturhistoriske interesser.

I ovennævnte lovs kapitel 2, §§12, 13 og 18 er hensynet til fortidsminder beskrevet.

### 6.9.2 Generelt

Der må generelt ikke foretages ændring i tilstanden af fortidsminder.

Der må generelt ikke foretages ændring i tilstanden af arealet inden for 100 m fra fortidsminder.

Fortidsminder er bl.a. kors, milepæle, vildtbanestene, ruiner, høje, stengrave og dysser samt bro- og vejanlæg, dæmninger, stenvolde, stenrækker, anlæg ved søer, åer og moser men kan eksempelvis også være fortidsminder, som ikke er synlige i terrænet, sten og træer hvortil der er knyttet folketro, historisk overlevering eller kulturhistorisk tradition, mindesmærker eller sten- og jorddiger.

Undtagelserne fra ovennævnte beskyttelsesregler er anført i Bilag til lov om naturbeskyttelse.

### 6.9.3 Danefæ

Danefæ skal afleveres til Nationalmuseet.

## 7. LEDNINGSARBEJDER OG ANDRE ARBEJDER I OG OVER VEJE

### 7.1 Indledning

Ud over at være til rådighed for den kørende og gående trafik, udgør vejen en transportkorridor for ledningsbundne transporter.

Forholdet til offentlige ledningsejere og telekommunikationsvirksomheder (forsyningsselskaber og -virksomheder) styres af Lov om offentlige veje §§101 og 106, Lov om private fællesveje §§50-52, samt relevant ledningslovgivning.

- . Lov om private fællesveje §§50-52 omfatter alene veje i bymæssige områder eller områder, der er bestemt til bymæssig bebyggelse, dvs. veje,
- . der er optaget på kommunalbestyrelsens vejfortegnelse som sådanne.

Uden for disse områder skal tilladelse søges hos vejejerer, eller via ekspropriation.

#### 7.1.1 Normer og regulativer

Forholdet mellem ledningsejer og vejmyndighed/vejbestyrelse styres af ovennævnte love og af "Standardregulativ for udførelse af ledningsarbejder i og over veje". Standardregulativet er udgivet af trafikministeriet, og indgår som bilag til denne håndbog.

Standardregulativet bør ikke fraviges til gene for ledningsejerne, men vejmyndigheden/vejbestyrelsen kan udarbejde supplerende vilkår, der fastlægger hvorledes standardregulativets bestemmelser skal følges.

Standardregulativet henviser til DS 475 "Norm for etablering af ledningsanlæg i jord". Denne norm omfatter krav til projektering af et ledningsanlæg, herunder hvorledes arbejdets kvalitet dokumenteres. Normen definerer samtidig hvordan projektklasse, sikkerhedsklasse og kontrolniveau for ledningsanlægget fastlægges.

Standardregulativet henviser tillige til "Udbuds- og anlægsforskrifter for etablering af ledningsanlæg i jord, Vejregeludvalget" som er vejmyndighedens/vejbestyrelsens vejledning til bygherren om arbejdets udførelse. Udbuds- og anlægsforskriften bør i forbindelse med gravetilladelsen gøres gældende som arbejdsgrundlag for bygherrens entreprenører.

#### 7.1.2 Ledningsejere

Bortset fra vejarbejder er ledningsarbejder den største gruppe arbejder, der udføres i og over vejareal.

Ledningsarbejder udføres af:

- koncessionerede selskaber, der i vid udstrækning gennem særlig lovgivning har ret til at gennemføre deres arbejde ved ekspropriation
- andre ledningsejere
- private grundejere, der skal anlægge stikledninger og interne ledninger.

Når ledningsejere omtales i forbindelse med arbejder på vejen, betegnes de som bygherrer.

### 7.1.3 Ledningsarbejder

Vejmyndigheden/vejbestyrelsen bør sikre, at ledningsejerne i fællesskab, og under vejmyndighedens/vejbestyrelsens ledelse, planlægger årets ledningsarbejder, så lednings- og vejarbejder så vidt muligt kan gennemføres koordineret og med fælles grave- og retableringsarbejder.

Ikke alle ledningsarbejder kan dog planlægges. Nye stikledninger og dertil krævede udvidelser af ledningsnettet vil ledningsejerne ofte – på grund af en pålagt forsyningspligt – være nødt til at udføre, når brugerne ønsker tilslutning.

Jf. standardregulativets §2. stk. 4 kan ledningsejere påbegynde uopsættelige reparationer af eksisterende anlæg uden tilladelse fra vejmyndigheden/vejbestyrelsen, idet der dog så vidt muligt først skal indhentes tilladelse også til denne slags arbejder.

- . Dette kan opfattes således, at hvis vejmyndigheden/vejbestyrelsen har
- . døgnbetjent kontor eller telefon, må uopsættelige arbejder ikke igangsættes, før ledningsejeren via denne døgnvagt har givet meddelelse om arbejdets opstart hhv. søgt en opgravningstilladelse.

## 7.2 Gæsteprincippet

Placering af ledninger i og over veje sker normalt på grundlag af en aftale mellem ledningsejer og vejbestyrelse, og uden krav om betaling for ledningernes tilstedeværelse. Dette indebærer på den anden side, at ledningsejere forpligter sig til at flytte sine ledninger, såfremt vejen skal omlægges eller reguleres. Ordningen omtales som ”gæsteprincippet”.

En undtagelse fra dette gæsteprincip er amtskommunale, kommunale og fælleskommunale ledninger i eller over hovedlandeveje. Udgifter til arbejder på disse ledninger, dog kun for arbejder som foretages af hensyn til en regulering eller omlægning af vejen, afholdes af statskassen. Dette gælder dog ikke, hvis tilladelsen til at placere ledningen i eller over vejarealet eller på arealer, som er belagt med byggelinieservitut af hensyn til sikring af en hovedlandevej, er givet på betingelse af, at ledningsejeren selv afholder udgifter til flytning af ledningen.

Gæsteprincippet kan fraviges ved:

- overenskomst
- kendelse afsagt af en landvæsenskommission eller ekspropriationskommission
- afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse eller et amtsråd efter vandforsyningsloven.

Nye tilladelser til placering af amtskommunale, kommunale og fælleskommunale ledninger i eller over hovedlandeveje, eller på arealer med byggelinieservitut gives så vidt muligt kun efter gæsteprincippet.

Når en ledningsflytning er påkrævet af andre grunde end egentlige vejarbejder, kan udgiften til flytning ikke kræves refunderet af vejmyndigheden/vejbestyrelsen.

Spørgsmålet om afholdelse af udgiften til sådanne ledningsarbejder afklares mellem ledningsejeren og den, som påfører ham arbejdet/en udgift.

Der kan ikke kræves betaling for tilsyn med gravearbejder i forbindelse med offentlige forsyningsselskabers og telekommunikationsvirksomheders ledninger, og for sådanne ledningers tilstedeværelse i vejarealet, med mindre selskabet og virksomheden er indforstået hermed.

### 7.3 Administration

Vejmyndigheden/vejbestyrelsen udarbejder sine egne retningslinier for tildeling af gravetilladelser. Retningslinierne skal overholde bestemmelserne i Standardregulativet med tilhørende tekniske bestemmelser (DS 475 og Udbuds- og anlægskrifter for etablering af ledningsanlæg i jord, jf. regulativets §13), men kan præcisere disse. Retningslinierne kan være interne, og relevant indhold skal da meddeles bygherren sammen med gravetilladelsen, eller retningslinierne kan udgives som vejmyndighedens/vejbestyrelsens standardvilkår, som bygherrer/ledningsejere kan gøres bekendt med ved en generel udsendelse samt i forbindelse med ansøgning om gravetilladelse.

#### 7.3.1 Gyldighedsområde

Gravetilladelse fra vejmyndigheden/vejbestyrelsen er påkrævet på offentlige veje og private fællesveje, der administreres efter reglerne i privatvejslovens afsnit III. Tilladelse til opgravning i private fællesveje på landet (afsnit II-veje) er et mellemværende mellem ledningsejeren og den private vej ejer.

I almindelighed bør vejmyndigheden/vejbestyrelsen ikke nægte tilladelse til placering af en ledning i eller over vej. Såfremt der i denne forbindelse opstår uenighed mellem vejmyndighed/vejbestyrelse og ledningsejer om spørgsmålet, kan sagen kræves indbragt for trafikministeriet (og dermed vedkommende ressortministerium).

#### 7.3.2 Ansøgningsfrist

Vejmyndigheden/vejbestyrelsen bør i sine standardvilkår fastlægge ledningsejernes pligt til at koordinere nyanlæg og planlagte ledningsrenoveringer, dels med andre ledningsejere, dels med vejbestyrelsen med hensyn til dennes egne belægningsarbejder. Vejmyndigheden/vejbestyrelsen bør stå som koordinator for denne planlægning.

Vejmyndigheden/vejbestyrelsen bør fastlægge en mindste ansøgningsfrist for nyanlæg og renovering med henblik på anvisning af alternative tracéer samt med henblik på information af offentligheden. Endvidere bør det tilstræbes, at lednings- og vejarbejder kan gennemføres koordineret, så der udføres fælles grave- og retableringsarbejder.

#### 7.3.3 Forhold til offentligheden

Vejmyndigheden/vejbestyrelsen skal ved godkendelse af ansøgningen sikre sig, at såvel trafikken som naboer og offentligheden i øvrigt, sikres rimelige og reelle forhold.

Vejmyndigheden/vejbestyrelsen kan have udarbejdet retningslinier:

- for trafikregulering og omkørsler
- for orientering af naboer ved breve og omdelte meddelelser
- for orientering af offentligheden ved annoncer og informationsskiltning.

#### 7.3.4 Forhold til bygherren

Iht. lov om offentlige veje og standardregulativet er det bygherrens pligt at sikre, at vejen reetableres så den som udgangspunkt er i samme stand som umiddelbart før arbejdet.

Vejmyndigheden/vejbestyrelsen bør sikre sig dette opfyldt, dels ved i nødvendigt omfang at gennemføre et vejsyn, dels ved at kræve, at vejregler for etablering af ledningsanlæg i jord er grundlag for arbejdet, og at de i henhold hertil krævede kontroller gennemføres.

Vejmyndigheden/vejbestyrelsen bør ligeledes sikre sig, at bygherren har et velfungerende kvalitetsstyringssystem, som omfatter anlægsarbejder, alternativt at bygherren fortløbende lader kontroldokumentationen fremsende til vejmyndigheden/vejbestyrelsen.

Vejmyndigheden/vejbestyrelsen bør være tilbageholdende med at benytte muligheden fra standardregulativets §9 til at kræve selv at udføre vejarbejder i forbindelse med ledningsarbejder. Såfremt der skønnes at være behov herfor, skal vejmyndigheden/vejbestyrelsen sikre sig, at behovet er trafikalt eller samfundsøkonomisk velbegrundet.

Vejmyndigheden/vejbestyrelsen skal sikre, at bygherrer ikke beskadiger fortidsminder i og ved vejen. Dette kan ske ved at kræve at AB92 §16 indgår i graveentreprenørers arbejdsgrundlag.

### 7.4 Tekniske krav

Vejmyndigheden/vejbestyrelsen skal stille de nødvendige tekniske krav for at sikre, at bygherrens arbejde tager nødvendigt hensyn til:

- trafikanternes sikkerhed og fremkommelighed
- plads til andre ledninger i vejen
- vejens drift
- sikring af vejens konstruktioner
- sikring af vejens naboer og miljø.

#### 7.4.1 Placering i vejens areal

Ledninger skal placeres i vejens areal, så der tages hensyn til nuværende og kommende ledninger. Så vidt muligt placeres langsgående ledninger som vist på tværsnitstegningerne i bilag 2.

Faste genstande i forbindelse med nye ledningsanlæg (eksempelvis master), skal placeres uden for sikkerhedszonen, jf. vejreglernes bind 1 og 2. Master for højspændingsanlæg bør anbringes helt udenfor vejarealet.

Afstand til andre ledninger skal følge DS 475.

#### 7.4.2 Trafikken og vejens drift

Ved ledningsplacering skal der tages hensyn til trafikken behov, såvel under anlæg som ved drift.

Hvor langsgående ledninger placeres i kørebane, skal det så vidt muligt sikres, at anlægs- og reparationsarbejder kan foretages uden at trafikken skal afbrydes. Ventilbrønde, rensebrønde og andre anlæg, der tilses under drift, placeres så vidt muligt uden for kørebanen.

Forsyningsledninger kan i trafikveje kræves etableret langs begge vejsi-



der.

Tværgående ledninger i jord skal så vidt muligt føres vinkelret på vejen og være placeret i føringsrør, kabelblokke eller lignende. Som føringsrør skal anvendes ikke korroderende rør, der kan tåle trafik- og jordbelastning.

Ved krydsning med trykledninger skal føringsrør være udført med tætte samlinger. Føringsrør for trykbærende ledninger skal have et frit tværsnit, større end eller lig med den trykbærende lednings tværsnit.

#### 7.4.3 Vejens konstruktioner

Ledningsanlæg skal så vidt muligt føres uden om broer og tunneller.

Hvor ledningsanlæg krydser under veje kan den anbefalede krydsningsmetode (gennemboring/gennempresning eller gravning) vælges ud fra følgende overordnede retningslinier:

For gennemboring/gennempresning taler:

- mere end 2000 ÅDT på 2-sporet vej
- god belægning
- store dæmninger.

For gennemgravning taler:

- få trafikale gener
- udlevet vejbelægning
- væsentlige samfundsøkonomiske besparelser.

Der bør ikke tillades gennemboring, hvor langsgående og andre ledningers placering ikke er kendt i krydsningspunktet.

Krydsninger ved gennempresning/jordfortrængning (hvor overskydende jordmængder ikke fjernes) bør ikke udføres med en yderdiameter >95 mm.



## BILAG

## Servicemål for vintertjeneste på kørebaner:

VEJTYPE	SERVICEMÅL	TILSTRÆBT MAKSIMAL VARIGHED FOR VEJTILSTAND UNDER DE ANGIVNE SERVICEMÅL
Motorveje Motortrafikveje (i forbindelse med motorveje) Europaveje	Tilstræbes holdt farbare uden væsentlige gener på alle tider af døgnet.  Snerydning iværksættes ved drivedannelse eller 3-5 cm jævnt lag.  Vejtilstande:  – tør – våd	<i>Ved glatføre uden sne:</i> – rimfrost 0 timer – is 0 timer – isslag 2 timer  <i>Efter snefald:</i> – snesjap 2-3 timer – løs sne 2-3 timer – fastkørt sne 0 timer  <i>Efter fygning:</i> – snedriver 3 timer – spærret 0 timer
Trafikveje med højt serviceniveau	Tilstræbes holdt farbare uden væsentlige gener på alle tider af døgnet.  Snerydning iværksættes ved drivedannelse eller 3-5 cm jævnt lag.  Vejtilstande:  – tør – våd	<i>Ved glatføre uden sne:</i> – rimfrost 1 time – is 1 time – isslag 3 timer  <i>Efter snefald:</i> – snesjap 3-4 timer – løs sne 3-4 timer – fastkørt sne 0 timer  <i>Efter fygning:</i> – snedriver 4 timer – spærret 0 timer
Trafikveje med middel serviceniveau	Tilstræbes holdt farbare uden væsentlige gener på alle tider af døgnet.  Snerydning iværksættes ved drivedannelse eller 5-8 cm jævnt lag.  Vejtilstande:  – tør – våd – gruset	<i>Ved glatføre uden sne:</i> – rimfrost 2 timer – is 2 timer – isslag 4 timer  <i>Efter snefald:</i> – snesjap 6 timer – løs sne 6 timer – fast sne uden grus 6 timer  <i>Efter fygning:</i> – snedriver 6 timer – spærret om natten

Bilag 1 Vintertjeneste

VEJTYPE	SERVICEMÅL	TILSTRÆBT MAKSIMAL VARIGHED FOR VEJTILSTAND UNDER DE ANGIVNE SERVICEMÅL
Trafikveje med lavt serviceniveau	<p>For veje med kollektiv trafik o.a. jf. pkt. 3.1.1.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Som for trafikveje med middel serviceniveau</li> </ul> <p>For veje der ikke behøver at blive holdt åbne om natten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Som for lokalveje til flerbrugerområder</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Som for trafikveje med middel serviceniveau</li> <li>– Som for lokalveje til flerbrugerområder</li> </ul>
<p>Lokalveje til flerbruger områder</p> <p>Hvor der undtagelsesvis kører kollektiv trafik på lokalveje, fastsættes servicemålet som for trafikveje med middel serviceniveau</p>	<p>Tilstræbes holdt farbare i dagtimerne, også på lørdage, søn- og helligdage.</p> <p>Snerydning iværksættes ved drivedannelse eller 8-10 cm jævnt lag.</p> <p>Vejtilstande:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– tør</li> <li>– våd</li> <li>– gruset</li> </ul>	<p><i>Ved glatføre uden sne i dagtimerne:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– rimfrost 2 timer</li> <li>– is 2 timer</li> <li>– isslag 4 timer</li> </ul> <p><i>Efter snefald i dagtimerne:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– snesjap 6 timer</li> <li>– løs sne 6 timer</li> <li>– fast sne uden grus 6 timer</li> </ul> <p><i>Efter fygning:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– snedriver 6 timer i dagtimerne</li> <li>– spærret om natten</li> </ul>
Lokalveje til enkeltbruger områder	Sneryddes og gruses kun undtagelsesvis, og kun i det omfang de øvrige opgaver tillader det.	

## Servicemål for vintertjeneste på stier:

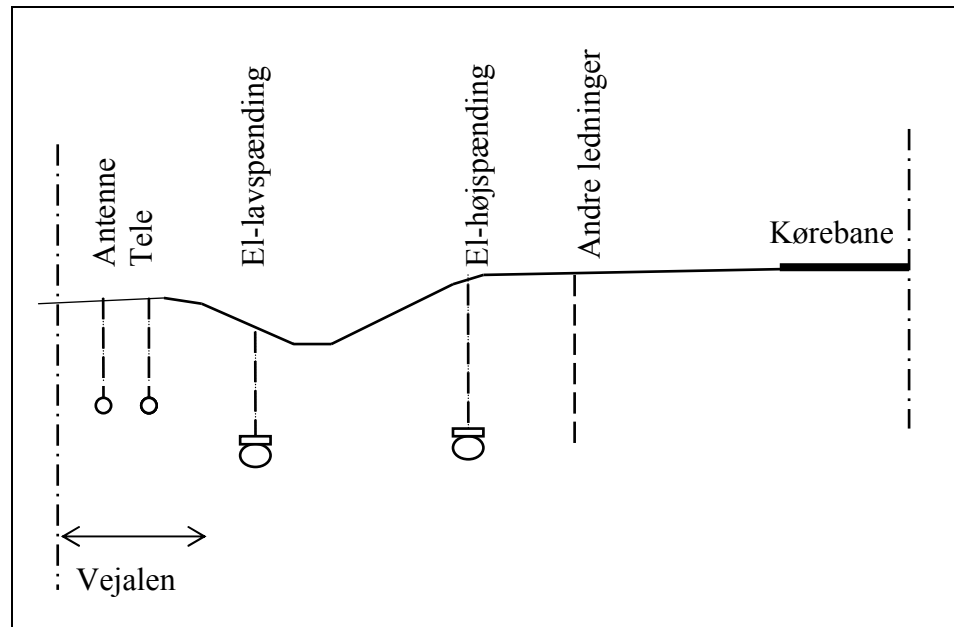
	SERVICEMÅL	TILSTRÆBT MAKSIMAL VARIGHED FOR VEJTILSTAND UNDER DE ANGIVNE SERVICEMÅL
Primære stier Primære busstoppesteder Særlige adgangsvveje for Falck, Brandvæsen og politi	Tilstræbes holdt farbare uden væsentlige gener <b>på alle tider af døgnet.</b> Snerydningen iværksættes ved drivedannelse eller 2-5 cm jævnt lag. Vejtilstande: – tør – våd – gruset	<i>Ved glatføre uden sne:</i> – rimfrost 1 time – is 1 time – isslag 3 timer  <i>Efter snefald:</i> – snesjap 3-4 timer – løs sne 3-4 timer – fast sne 0 timer  <i>Efter fygning:</i> – snedriver 4 timer – spærret 0 timer
Øvrige stier herunder skolestier og gågader Fortove Øvrige busstoppesteder	Tilstræbes holdt farbare uden væsentlige gener <b>i dagtimerne.</b> Snerydning iværksættes ved drivedannelse eller 2-5 cm jævnt lag. Vejtilstande: – tør – våd – gruset	<i>Ved glatføre uden sne:</i> – rimfrost 2 timer – is 2 timer – isslag 3 timer  <i>Efter snefald:</i> – snesjap 3-4 timer – løs sne 3-4 timer – fast sne 0 timer  <i>Efter fygning:</i> – snedriver 4 timer i dagtimerne – spærret om natten
Stier og fortove til flerbruger områder	Tilstræbes holdt farbare <b>i dagtimerne.</b> Snerydning iværksættes ved drivedannelse eller 5-8 cm jævnt lag. Vejtilstande: – tør – våd – gruset	<i>Ved glatføre uden sne:</i> – rimfrost 2 timer – is 2 timer – isslag 3 timer  <i>Efter snefald:</i> – snesjap 6 timer – løs sne 6 timer – fast sne uden grus 6 timer  <i>Efter fygning:</i> – snedriver 6 timer i dagtimerne – spærret om natten
Stier og fortove til enkeltbruger	Sneryddes og gruses kun undtagelsesvis, og kun i det omfang de øvrige opgaver tillader det.	



## Vejledning for ledningers placering i – og krydsning af – veje

Principiel placering af langsgående ledninger mv. i det åbne land.

Gældende for veje med yderrabat.

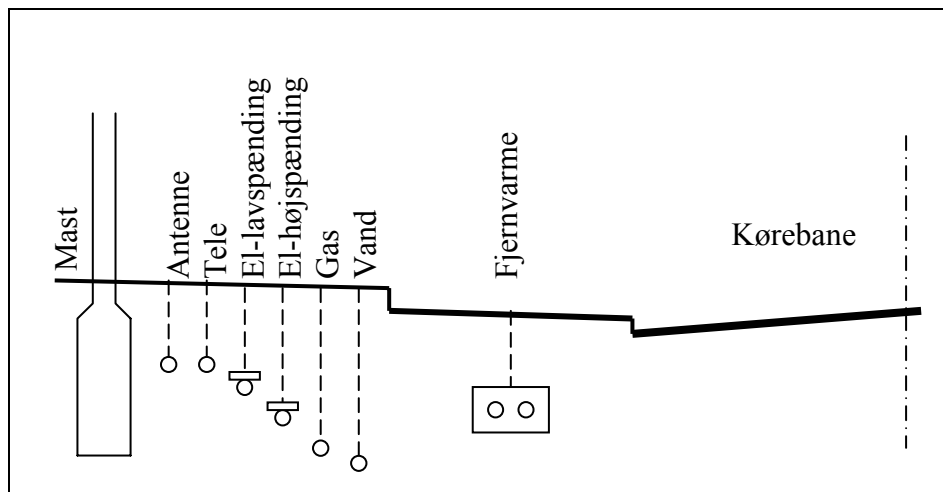


Nedgangsbrønde (for afløbsledninger m.m.) bør, hvor det er muligt, ikke placeres i kørebanearealet. Fællesantenne, tele og andre svagstrømsanlæg samt eventuelle lavspændingsanlæg bør, i det omfang det er muligt, placeres i "vejalen".

Rækkefølgen i placeringen bør være som vist på skitsen.

Principiel placering af langsgående ledninger mv. i bymæssig bebyggelse.

Gældende for veje med fortov, cykelsti og kørebane.

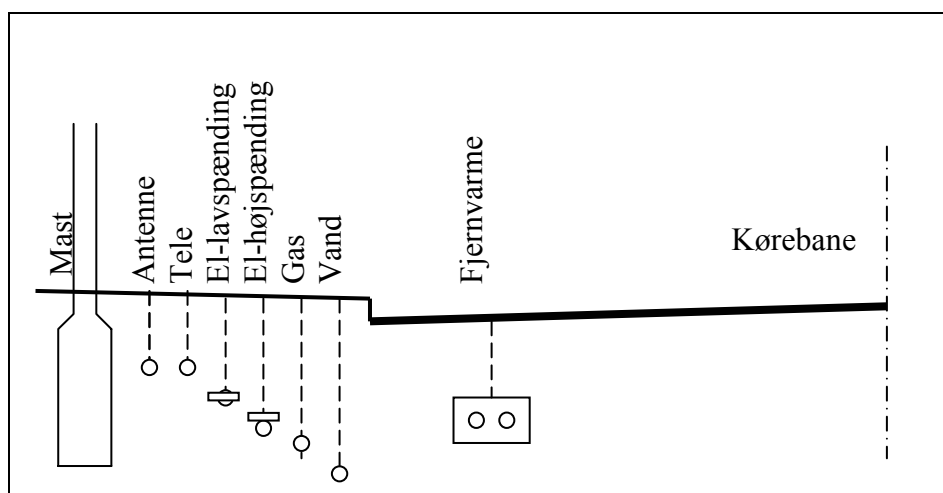


Nedgangsbrønde (for afløbsledninger m.m.) bør, hvor det er muligt, ikke placeres i kørebanearealet.

Rækkefølgen i placeringen bør være som vist på skitsen.

Principiel placering af langsgående ledninger mv. i bymæssig bebyggelse.

Gældende for veje med fortov og kørebane.



Nedgangsbrønde (for afløbsledninger m.m.) bør, hvor det er muligt, ikke placeres i kørebanearealet.

Rækkefølgen i placeringen bør være som vist på skitsen.



**Standardregulativ for udførelse af ledningsarbejder og andre arbejder i og over veje**

**Trafikministeriet. Februar 1995.**

# Standardregulativ for udførelse af ledningsarbejder

## Standardregulativ for udførelse af ledningsarbejder og andre arbejder i og over veje

Trafikministeriet Februar 1995

### FORORD

I brev af 10. juli 1990 opfordrede Kommunernes Landsforening Trafikministeriet til at nedsætte en arbejdsgruppe med henblik på at udarbejde et standardregulativ for opgravninger i veje samt en tilhørende vejledning. Trafikministeriet tog imod opfordringen og nedsatte en arbejdsgruppe med repræsentanter for Trafikministeriet, Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Københavns og Frederiksberg Kommuner, Kommunalteknisk Chefforening samt FULS (Fællesudvalget vedrørende ledningssamarbejde). Resultatet af arbejdsgruppens virksomhed er nærværende regulativ. Et første udkast til regulativ har været udsendt til samtlige kommuner for kommentarer, og de indkomne synspunkter er i meget vid udstrækning indarbejdet i regulativet og kommentarerne til dette.

Baggrunden for regulativet er for det første et ønske om at standardisere de betingelser, som vejbestyrelser/vejmyndigheder stiller i forbindelse med tilladelse til at råde over vejareal. Mange af de bygherrer, som udnytter vejarealer til placering af anlæg, er regionale selskaber, for hvem ensartede retningslinier for tilladelse til at råde over vejarealet vil betyde en væsentlig regelforenklning.

For det andet lider en hel del af de eksisterende lokale opgravningsregulativer af alvorlige mangler. De er ofte unødigt detaljerede, undertiden i klar modstrid med gældende lovgivning eller uklare i deres indhold og rækkevidde.

Det foreliggende regulativ er baseret på gældende lovgivning, først og fremmest bestemmelserne i vejlovgivningen. Det er endvidere bygget på den almindeligt anerkendte forvaltningsretlige grundsætning, at en myndighed er berettiget til at stille sagligt begrundede vilkår i forbindelse med tilladelser, der meddeles med hjemmel i gældende lov.

Sigtet med det nu foreliggende standardregulativ er at skabe retningslinier, der er acceptable for såvel vejbestyrelser og vejmyndigheder som bygherrer med et legitimt behov for at udnytte vejareal til det formål, de har til opgave at varetage.

Hertil kommer et ønske om at skabe simple regler og at præcisere disses rækkevidde i supplerende kommentarer. Endelig er regulativet rensset for bestemmelser, der naturligt henhører under udbudsbetingelser og andre tekniske forskrifter.

Et spørgsmål, som har givet anledning til diskussion i de senere år, er spørgsmålet om, i hvilket omfang vejbestyrelse/vejmyndighed har hjemmel til at opkræve gebyrer af bygherren. Dette spørgsmål er afgjort ved en dom, afsagt den 10. maj 1993 af Vestre Landsret. Retten slog fast, at der ikke er hjemmel i vejlovgivningen til at opkræve gebyr for vejvæsnetts tilsynsarbejder før, under og efter gravearbejdet.

Regulativet anvender udtrykket "vejmyndighederne". Dette dækker såvel over begrebet "vejbestyrelse", således som dette er defineret i lov om offentlige veje § 2, som over begrebet "vejmyndighed", således som dette er defineret i privatvejslovens § 6.

Bag ved de modsætningsforhold, der undertiden har været mellem vejmyndigheder og bygherrer, specielt ledningsejere, gemmer der sig et reelt problem, nemlig spørgsmålet om, hvorledes vejvæsnet sikrer sine veje mod unødvendig overlast i forbindelse med opgravninger m.v. Denne side af sagen er af teknisk/økonomisk art. Dette problem bør lø-

ses ved tekniske forskrifter om emnet. I overensstemmelse hermed udsendes der samtidig med nærværende regulativ følgende yderligere materiale:

- DS norm for etablering af ledningsanlæg i jord.
- Vejregler for udbuds- og anlægskforskrifter for etablering af ledningsanlæg i jord.

Herudover har forlaget Kommuneinformation i 1992 udsendt brochuren "Rigtig retablering", der populariserer disse forskrifter over for det mandskab, der udfører arbejdet i marken.

### Gyldighedsområde

§ 1. Regulativet finder anvendelse på arbejder i og over offentlige veje/stier og private fællesveje/fællesstier, når disse arbejder udføres af andre bygherrer end vejmyndigheden selv. Regulativet gælder dog kun for private fællesveje, hvis vejene ligger i områder, der er omfattet af privatvejslovens afsnit III (bymæssige områder eller områder, der er bestemt til bymæssig bebyggelse).

#### **Kommentarer:**

*Bortset fra vejarbejder er ledningsarbejder den største gruppe arbejder, der udføres i og over vejareal. For de fleste af denne type arbejder gælder, at de udføres af instanser med ret til om fornødent at gennemføre deres arbejder ved ekspropriation. Disse instanser har dermed en særlig status, der i sig selv sætter grænser for de krav, som en vejmyndighed kan stille som betingelse for at tillade rådighed over vejareal. Regulativets bestemmelser er imidlertid også anvendelige, når andre bygherrer ønsker at råde over vejarealet til egne formål.*

*For private veje og private fællesveje i landområder gælder de almindelige ejendomsretlige regler. Bygherrer, der ønsker at råde over sådanne vejes arealer til særlige formål, kan kun gennemføre dette efter aftale med vejjeeren eller ved ekspropriation efter ledningslovgivningen m.v.*

## Tilladelse til udførelse af arbejder

### Indhentning af tilladelse fra vejmyndighed.

§ 2. Forinden et arbejde agtes udført i eller over vejareal, skal bygherren indhente tilladelse fra vejmyndigheden. Før skriftlig tilladelse fra teknisk forvaltning foreligger, må intet arbejde foretages i vejarealet. Ansøgning om tilladelse skal ske skriftligt, eventuelt på særlig blanket, der vedlagt de nødvendige planer og beskrivelser, herunder navnet på entreprenøren og bygherrens ansvarlige leder af arbejdet, indsendes til vejmyndigheden senest 8 dage, førend arbejdet påtænkes påbegyndt. For større arbejder bør fristen aftales med vejmyndigheden.

Stk. 2: Vejmyndigheden/bygherren kan forlange, at der afholdes vejsyn eller foretages registrering af vejarealets tilstand, inden arbejdet påbegyndes.

Stk. 3: Reparation af luftledning kan udføres uden tilladelse fra vejmyndigheden, når der ikke foretages indgreb i vejarealet, og arbejdet ikke giver anledning til gener for trafikken.

Stk. 4: Uopsættelige reparationer af eksisterende anlæg kan påbegyndes, idet der dog forinden så vidt muligt indhentes tilladelse fra vejmyndigheden. Politiet skal orienteres om arbejdet, såfremt dette giver anledning til væsentlige trafikale gener. Skriftlig ansøgning skal snarest derefter indsendes.

Stk. 5: Bygherren skal senest 24 timer for arbejdets påbegyndelse underrette vejmyndigheden om tidspunktet for arbejdets påbegyndelse, navnet på den daglige leder af arbejdet og eventuelt navnet på den kontaktperson, som kommunen kan henvende sig til uden for normal arbejdstid.

**Kommentarer:**

*Forslag til blanket, som vejmyndigheden kan kræve anvendt i forbindelse med ansøgning om tilladelse til at udføre arbejder i og over veje, er udarbejdet af arbejdsgruppen og indsat som bilag til regulativet.*

*Ved mindre arbejder er minimumsfristen efter regulativet 8 dage. I visse kommuner har fristen for denne type arbejder været 3 dage. Der er selvsagt ikke noget i vejen for, at denne frist aftales bibeholdt. Er der behov for orientering af offentligheden om arbejdet, bør fristen tage hensyn hertil. Det kan herved erindres, at lokale blade i reglen kun udkommer en gang om ugen. Ved nyanlæg og renovering af ledninger kan det være praktisk at aftale en frist på mindst 3 uger, førend arbejdet forudsættes iværksat.*

*Det principielle synspunkt, der ligger bag ved de tekniske bestemmelser om opgravning og reablering af vejareal, er princippet om, at vejen som udgangspunkt skal reableres i samme stand som umiddelbart forud for arbejdet. Dette er baggrunden for, at såvel bygherre som vejmyndighed kan kræve afholdt et vejsyn med deltagelse af begge parter. Under dette vejsyn kan parterne få registreret forholdene som de er, når gravearbejdet påbegyndes. Sådanne vejsyn vil typisk være aktuelle ved større gravearbejder i vejarealet. Alternativt kan parterne ved fotografier eller videoptagelser selv sikre sig bevis for vejens tilstand forud for gravearbejdet.*

**Opbevaring af tilladelsen.**

§ 3. Tilladelsen skal under hele arbejdsperioden forefindes på arbejdsstedet og på forlangende forevises for vejmyndighedens og politiets personale.

**Eventuelt bortfald af tilladelsen.**

§ 4. Såfremt tilladelsen ikke er udnyttet inden for et år eller inden for den frist, der er fastsat i tilladelsen, betragtes den som bortfaldet.

Stk. 2: En tilladelse kan tilbagekaldes, såfremt bygherren har tilsidesat vilkår for tilladelsen eller påbud og anvisninger i medfør af denne.

**Kommentarer:**

*Bestemmelsen angiver, at tilladelser kan tilbagekaldes, såfremt bygherren tilsidesætter vilkår, påbud og anvisninger i medfør af tilladelsen. Det følger af sig selv, at ikke enhver tilsidesættelse af vilkår m.v. kan begrunde bortfald af tilladelsen. Almindelige forvaltningsretlige regler tilsiger, at en eventuel tilbagekaldelse af tilladelsen skal have den fornødne saglige begrundelse.*

**Færdigmelding af arbejdet.**

§ 5. Snarest muligt efter arbejdets udførelse skal arbejdet færdigmeldes til vejmyndigheden.

**Kommentarer:**

*Færdigmelding bør ske i umiddelbar tilknytning til arbejdets afslutning og i hvert fald senest 2 dage efter. Dette skyldes bl.a. hensyn til orientering af offentligheden (lydavis, lokalavis) om arbejdets afslutning.*

## Afmærkning og trafikregulering i forbindelse med arbejde

**Afmærkning og trafikregulering.**

§ 6. Afmærkning af arbejder skal ske i henhold til vejregler for afmærkning af vejarbejder. I tilfælde, hvor der ikke er mulighed for at anvende skitserne fra vejreglen, skal afmærkningsplan fremsendes med ansøgningen.

Stk. 2: Bygherren er ansvarlig for, at arbejdet til enhver tid er forsvarligt afmærket. Såfremt afmærkningen ikke er i overensstemmelse med det påbudte/aftalte, kan vejmyndigheden eller politiet forlange arbejdet standset eller foranledige afmærkningen bragt i orden for bygherrens regning.

Stk. 3: Vejmyndigheden kan af hensyn til trafikafviklingen kræve arbejdet udført på bestemte tider af døgnet, på bestemte tider af året eller inden for en bestemt frist.

Stk. 4: Vejmyndigheden kan forlange, at bygherren foranlediger fornøden orientering af offentligheden, forinden arbejdet iværksættes.

**Kommentarer:**

*Bestemmelsen er udtryk for vejmyndighedens ret til at varetage færdsleens interesser, herunder at begrænse arbejdets genevirkninger for trafikken og varetage andre berettigede hensyn, herunder hensynet til de øvrige brugere af vejarealet, beboere og forretningsdrivende. Specielt ved større anlægsarbejder kan genevirkningerne være betydelige. Derfor bør vejmyndigheden foranledige orientering af offentligheden ved sådanne arbejder. I praksis sker det som regel ved bygherrens foranstaltning for dennes regning.*

*Af de ovennævnte grunde kan vejmyndigheden kræve, at arbejdet udføres på bestemte tider af døgnet, f.eks. uden for myldretiden eller udenfor normal arbejdstid, på bestemte tider året, f.eks. af hensyn til sæsonbestemt handel i strøg-gader, eller inden for en bestemt frist. Der bør herved ske en rimelig afvejning af fordelene ved fristerne og de omkostninger, som bygherren påføres ved kravet.*

## Sikkerhedsstillelse

### Sikkerhedsstillelse.

§ 7. Vejmyndigheden kan, inden arbejdet udføres, forlange, at bygherren skal yde sikkerhedsstillelse for opfyldelse af sine forpligtelser i forhold til vejmyndigheden. Denne bestemmelse gælder dog ikke i forholdet til statsvirksomheder, koncessionerede selskaber o.lign. eller kommunale og fælleskommunale selskaber.

**Kommentarer:**

*Bestemmelsen angiver, at vejmyndigheden ikke bør kræve sikkerhedsstillelse for opfyldelse af bygherrens forpligtelser i henhold til en gravetilladelse, såfremt bygherren er en statsvirksomhed eller en anden juridisk person, hvis betalingsevne ikke kan omtvistet. I den normale situation vil kravet om sikkerhedsstillelse være overflødig, og i situationer, hvor der måtte opstå uenighed mellem vejmyndigheden og bygherren om betalingskrav, bør dette løses efter dansk rets almindelige regler.*

*Hvor sikkerhedsstillelse er aktuel, kan denne ske som bank- eller sparekassegaranti, kautionsforsikring eller på anden måde. Afhjælpningsforpligtelsen er ikke begrænset til den stillede sikkerhed.*

## Forholdet til andre myndigheder

### Forholdet til andre bygherrer (ledningsejere m. v.).

§ 8. Det påhviler bygherren at skaffe sig fornøden underretning om eksisterende anlæg af enhver art, som ligger i og over vejarealet. Bygherren skal ligeledes efter anmodning fra andre bygherrer, der ønsker at disponere over vejarealet, lokalisere sit anlæg i vejen. Såfremt bygherren ikke er i stand til løbende at give sådanne oplysninger om anlæggets placering, kan vejmyndigheden kræve, at bygherren lader anlægget registrere hos en anden bygherre, der råder over den fornødne organisation.

Stk. 2: MV-blokke, skelpæle, fikspunkter og andre tætte målepunkter, der er anbragt i vejen, må ikke flyttes eller beskadiges. Såfremt der under arbejdet kan opstå fare herfor, må bygherren henvende sig til vejmyndigheden. Eventuel retablering vil kunne forestås af vejmyndigheden på bygherrens bekostning.

**Kommentarer:**

Bestemmelsen handler om det indbyrdes forhold mellem flere bygherrer, normalt ledningsejere. Uenighed mellem disse om sikring/flytning af eksisterende anlæg er af privatretlig karakter og henhører under domstolene. Vejmyndigheden må dog udfra nødretningsmæssige betragtninger kunne sikre, at en eventuel konflikt ikke får konsekvenser for arbejdets færdiggørelse og dermed for trafikafviklingen.

Såfremt arbejdets udførelse giver anledning til flytninger og ændringer eller medfører risiko for beskadigelser af eller gener for andre anlæg, må bygherren selv træffe aftale med de pågældende anlægsejere. Flytninger skal naturligvis godkendes af vejmyndigheden, jf. lov om offentlige veje § 106 og privatvejslovens § 52. Når der foreligger aftale mellem vejmyndigheden og Kort- og Matrikelstyrelsen, benyttes aftalens procedure for beskyttelse af planfikspunkter.

Specielt hvad angår ledninger, hvor beskadigelse og overgravning kan medføre fare for omgivelserne, f.eks. gasledninger, vandledninger, stærkstrømsledninger, dræn- og afvandringsledninger, skal bygherren bedst muligt træffe foranstaltninger til at begrænse risikoen og snarest rette henvendelse til vejmyndigheden samt den pågældende ledningsejer.

## Retablering af vejareal

### Retablering af vejareal

§ 9. Vejmyndigheden kan kræve selv at udføre vejarbejder i forbindelse med ledningsarbejder,

1. hvor der er behov for at koordinere ledningsarbejdet med andre arbejder på vejarealet,
2. når ledningsejere ikke overholder vilkår stillet i forbindelse med en tilladelse, eller
3. når hensyn af tilsvarende vægt gør sig gældende.

Arbejderne udføres i disse tilfælde af vejmyndighederne på bygherrens bekostning.

Stk. 2: Vejmyndigheden kan forlange, at midlertidig eller endelig retablering af vejareal skal godkendes af vejmyndigheden, forinden arealet frigives til trafik.

Stk. 3: Er der mangler ved retableringsarbejdet, som ikke afhjælpes inden for en passende tidsfrist, kan vejmyndigheden selv lade manglerne afhjælpes på bygherrens bekostning.

Stk. 4: Eventuelle sætninger m.v. i vejarealet inden for 2 år efter det tidspunkt, hvor parterne er enige om, at retableringen er korrekt udført, skal udbedres og bekostes af bygherren.

**Kommentarer:**

Retablering af opgravet vejareal vil normalt ske ved bygherrens foranstaltning, jf. vejlovens § 106, stk. 3. Det er ikke rationelt at anvende flere entreprenører til samme arbejde, og det vil normalt betyde en fordyrelse og besværliggørelse af arbejdet. Med de ny tekniske forskrifter og med den indsats, der nu gøres for at sikre deres praktiske gennemførelse, skal der foreligge de i nævnte bestemmelse omtalte omstændigheder, før vejmyndigheden kan kræve selv at retablere vejarealet.

Det følger af sig selv, at bruttoprisen på det arbejde, en vejmyndighed udfører, ikke bør afvige væsentligt fra priserne på tilsvarende arbejde, udført af en privat entreprenør.

Der bør så vidt muligt være sammenfald mellem tidsfrister for retableringen, som er fastsat i henhold til § 9, stk. 3, og de afhjælpningsfrister, der er angivet i "Almindelige betingelser for arbejder og leverancer i bygge- og anlægsvirksomhed".

Fjernelse af overflødige anlæg.

§ 10. Vejmyndigheden kan til enhver tid kræve, at gamle anlæg, der overflødiggøres ved bygherrens opgravningsarbejder, fjernes uden udgift for vejmyndigheden, hvor de er til gene for fremtidige anlægsarbejder eller indebærer risiko for fremtidige sætninger i vejarealet.

**Kommentarer:**

Vejmyndigheden kan kræve, at gamle anlæg, der overflødiggøres i forbindelse med bygherrens virksomhed i vejarealet, fjernes uden udgift for vejmyndigheden, hvor de er til gene for fremtidige anlægsarbejder eller indebærer risiko for fremtidige sætninger i vejarealet. Der tænkes her på anlæg, der er etableret af den pågældende bygherre, typisk en ledningsejer. I almindelighed bør bygherren på eget initiativ fjerne sådanne anlæg, når omkostningerne hermed er ubetydelige. Omvendt bør en vejmyndighed være tilbageholdende med at kræve, forældede anlæg fjernet, såfremt der er væsentlige omkostninger forbundet med denne fjernelse. Selv om der er forbundet sådanne omkostninger herved, kan vejmyndigheden dog efter regulativet stille krav om at få anlæggene fjernet i visse tilfælde. Det gælder, hvor anlæggene er til gene for fremtidige anlægsarbejder eller frembyder fare for fremtidige sætninger i vejarealet, altså tilfælde, hvor der er en konkret og nærliggende fare for, at vejvæsnet får påført betydelige udgifter.

Senere flytning af ledningsanlæg.

§ 11. Vejmyndigheden kan kræve ledningsanlæg flyttet efter reglerne i lov om offentlige veje §§ 20 og 106 og privatvejslovens § 52.

**Kommentarer:**

Bestemmelserne i vejlovens §§ 20 og 106 er nærmere kommenteret i Trafikministeriets cirkulære af 6. december 1985 om lov om offentlige veje, jf. pkt. 55.

Udgifter og ansvar.

§ 12. Alle udgifter i anledning af arbejdets gennemførelse og anlæggets senere vedligeholdelse påhviler bygherren.

Stk. 2: Bygherren kan ifalde ansvar for skader, som er en følge af arbejdets udførelse og anlæggets tilstedeværelse efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

Stk. 3: Det påhviler bygherren at føre tilsyn med, at de tekniske udbudsbetingelser for udførelse af arbejder i og over veje er opfyldt.

**Kommentarer:**

Efter dansk rets almindelige erstatningsregler kan bygherren pålægges erstatningsansvar, hvis han eller hans ansatte i forbindelse med arbejdets gennemførelse eller anlæggets senere vedligeholdelse ved forsætlig eller uagtsom handling påfører andre en skade med økonomisk tab til følge. En sådan handling foreligger, hvis en almindelig fornuftig person burde kunne forudse, at handlingen kunne påføre andre tab. Det er en forudsætning, at der er en direkte forbindelse mellem handlingen og skaden. Erstatningsansvaret kan dog helt eller delvist bortfalde, såfremt den, der har lidt skaden, med egne handlinger har medvirket til skadens indtræden, f.eks. hvis en anlægsejer på opfordring ikke har givet oplysninger om anlæggets placering til bygherren.

Efter bestemmelsen 3-19-2 i Danske Lov af 1683 er en arbejdsgiver ansvarlig for skader, som er forvoldt uagtsomt

*eller forsætligt af de ansatte i forbindelse med arbejdet, under forudsætning af, at den pågældende ansatte selv har pådraget sig et erstatningsansvar efter dansk rets almindelige erstatningsregler.*

*Som arbejdsgiver anses den person, der har ledelsen af det pågældende arbejde, navnlig tilsyns- og instruktionsbeføjelsen. Bygherren vil som udgangspunkt ikke være ansvarlig for skader, der forvoldes uagtsomt eller forsætligt af entreprenøren eller dennes folk, dersom entreprenøren har virket selvstændigt (dvs. ikke været undergivet bygherrens ledelsesret, herunder særligt vedrørende instruktion og tilsyn).*

Tekniske bestemmelser.

§ 13. Hvad angår tekniske forhold henvises til DS norm for etablering af ledningsanlæg i jord og vejregler for Udbud- og Anlægsforskrifter for etablering af ledningsanlæg i jord.



## **Kolofon**

Titel: Hæfte 6. Håndbog for drift af veje og stier

Dato: Juli 2003

Redaktion: Vejdirektoratet, Vejregelrådet

Foto:

Tegninger:

Copyright: Vejdirektoratet

Udgiver: Vejdirektoratet

ISSN: 1600-006X

ISBN: 87-7923-484-4