

VEJE

VEJVEDLIGEHOOLD

Vedligehold af det færdselsfrie areal



November 2009

FORORD

”Vedligehold af det færdselsfrie areal” er udarbejdet af arbejdsgruppen om drift og vedligehold af vejarealer.

Arbejdsgruppen har haft følgende sammensætning:

John Allan Pedersen, Vejdirektoratet (formand)
Henrik Nygaard, Henrik Nygaard FRI, Rådgivende Ingeniører (sekretær)
Carsten Moes Jørgensen, Vejdirektoratet
Claus Peter Petersen, Århus Kommune
Holger Duus, Sønderborg Kommune
Jeanett Skou Kristensen, Colas Danmark
Jørgen Veisig, Faxe Kommune
Knud Bjørn Prahll, PRAHL- Rådgivende Ingeniører
Peter Storm, NCC Roads
Søren Glusted, Vejdirektoratet

Den tidligere udgave af vejreglen var dateret juni 2002. Den foreliggende revision er udarbejdet som konsekvens af kommunalreformen hvorfor alle henvisninger til omtale af amter som myndighed eller vejbestyrelse er erstattet eller slettet. Ved samme lejlighed er der foretaget en opdatering af cirkulærer, bekendtgørelser o.l. til seneste udgaver.

Væsentlige ændringer er beskrevet i afsnit 1.7.

Vejreglerådet blev den 16. juni 2009 orienteret om offentliggørelsen.

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	INDLEDNING	7
1.1	Vejreglen	7
1.2	Hæftets gyldighedsområde	7
1.3	Hæftets indhold	7
1.4	Hæftet erstatter	8
1.5	Love, standarder og regler	8
1.6	Definitioner	8
1.7	Ændringer i forhold til 2002-udgaven	8
2.	VEDLIGEHOOLD OG FORMÅL	10
2.1	Generelt	10
2.2	Vedligehold	10
2.3	Formål	10
3.	DE FÆRDELSFRIE AREALERS KARAKTER OG FUNKTION	11
3.1	Definitioner	11
3.2	Arealernes karakter	11
3.3	Arealernes funktion i forhold til trafikken	12
3.4	Arealernes funktion i forhold til naturen	14
3.5	Arealernes funktion i forhold til naboerne	16
3.6	Arealernes funktion i forhold til æstetik	19
4.	SLÅNING	20
4.1	Planlægning	20
4.2	Registrering	20
4.3	Slåning i landzone	22
4.4	Slåning i byzone	23
5.	REPROFILERING	24
5.1	Generelt	24
5.2	Rabatter og grøfter	24
5.3	Regnvandsbassiner	26
5.4	Skadedyr i rabat- og grøftearealer	27
6.	JORD I RABATTER (UNDER REVISION)	28
7.	BEPLANTNINGER	29
7.1	Beplantningsfunktion	29
7.2	Beplantningspleje	29

1. INDLEDNING

1.1 Vejreglen

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

Vejreglerne omfatter følgende hæfter vedr. vejvedligehold og vejdrift:

- Vedligehold af færdselsarealet
- Vedligehold af det færdselsfrie areal
- Håndbog for drift af veje og stier (under revision)
- Tømidler, sand og grus til glatførebekæmpelse (under revision)
- Indretning af saltlader og saltpladser (under revision).

1.2 Hæftets gyldighedsområde

Dette hæfte er vejregel for vedligehold af såvel offentlige veje, stier og pladser som private fællesveje og pladser, almene veje samt private stier, der er omfattet af lov om private fællesveje.

Hvor reglerne ikke omfatter alle veje fremgår dette af teksten.

1.3 Hæftets indhold

Hæftet behandler vedligehold af vejarealer, som ikke tjener som færdselsareal, dvs. rabatter, grøfter og skråninger mm.

Hæftet omfatter ikke vedligehold af udstyr, som er placeret på de færdselsfrie arealer fx skilte, autoværn, belysning mv.

I kapitel 2 beskrives forskellige typer af vedligehold samt formål med vedligehold af de færdselsfrie arealer.

I kapitel 3 beskrives de færdselsfrie arealers karakter og deres funktion i forhold til trafik, natur, naboer og æstetik.

I kapitel 4 beskrives planlægning af slåning af de færdselsfrie arealer.

I kapitel 5 beskrives hvorledes de færdselsfrie arealers profil vedligeholdes af hensyn til trafiksikkerhed og afvandingsmæssige funktioner.

I kapitel 6 redegøres for de lovgivningsmæssige forhold, der tages i hensyn i forbindelse med håndtering af jord, der har ligget på rabatter langs vejen – rabatjord.

I kapitel 7 beskrives funktionen af beplantning langs veje. Drift og vedligehold af beplantningen er ikke beskrevet i dette kapitel.

1.4 Hæftet erstatter

Hæftet erstatter ”Vedligehold af det færdselsfrie areal” dateret juni 2002.

1.5 Love, standarder og regler

1.5.1 Love

Bestyrelsen af det danske vejnet udføres i henhold til "Lov om offentlige veje", hhv. "Lov om private fællesveje".

Ved udarbejdelse af vejreglen er der taget hensyn til følgende love, der alle har væsentlig betydning for vedligehold af det færdselsfrie areal:

- LBK nr. 984 af 5. oktober 2009, Bekendtgørelse af Færdselsloven (Færdselsloven)
- LBK nr. 1757 af 22. december 2006, Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse (Miljøbeskyttelsesloven)
- LBK nr. 268 af 18. marts 2005, Bekendtgørelse af lov om arbejdsmiljø (Arbejdsmiljøloven)
- LBK nr. 933 af 24. september 2009, Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse (Naturbeskyttelsesloven)
- LBK nr. 1165 af 27. november 2006, Bekendtgørelse af lov om afgift af affald og råstoffer
- LBK nr. 1427 af 4. december 2009, Bekendtgørelse af lov om forurennet jord (Jordforureningsloven)

alle med tilhørende lovændringer, bekendtgørelser, cirkulærer og vejledninger.

1.5.2 Normative referencer

Fødevarerministeriets bekendtgørelse nr. 864 af 10. september 2009 om flyvehavre.

Transport- og Energiministeriets bekendtgørelse nr. 783 af 6. juli 2006 om anvendelse af vejafmærkning.

1.6 Definitioner

Ved **vejbestyrelse** forstås den forvaltningsmyndighed, der har ansvaret for, at det offentlige vejnet er i forsvarlig stand. Vejdirektoratet er således vejbestyrelse for statsveje, og kommunalbestyrelserne for kommuneveje.

Disse vejbestyrelser er **vejmyndighed** for egne veje, ligesom kommunalbestyrelsen tillige er vejmyndighed for de private fællesveje i kommunen.

1.7 Ændringer i forhold til 2002-udgaven

Som nævnt i forordet er alle henvisninger til og omtale af amter som myndighed eller vejbestyrelse erstattet eller slettet. Derudover er følgende ændringer og tilføjelser foretaget siden forrige udgave af juni 2002:

1.1 Vejreglen

Hæfte nr. er slettet, og der refereres kun til hæfter vedr. vejvedligehold og vejdrift der pr. 1. maj 2009 er udarbejdet eller er under udarbejdelse.

1.5.2 Normative referencer

”Trafikministeriets cirkulære nr. 3 om vejafmærkning af 7. januar 1998” er ændret til ”Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning nr. 783 af 6. juli 2006”. Dette gælder endvidere flere steder i den efterfølgende tekst.

3.3.7 Vejens konstruktion og afvanding hhv.

3.5.4 Kæmpe-bjørneklo

Disse afsnit er tilpasset som konsekvens af, at ”Frivillig aftale om brugen af plantebeskyttelsesmidler på offentlige arealer [...]” er erstattet af ”Aftale om fortsat afvikling af brugen af plantebeskyttelsesmidler på offentlige arealer”, mellem Miljøministeren, Danske Regioner og KL, dateret 29. marts 2007.

3.5.2 Krydsbestøvning

Regler ved slåning af rabatter ud for frømarker er præciseret.

6. Jord i rabatter

Kapitlet er under revision. Vejledning kan findes i LBK nr. 1427 af 4. december 2009 og BEK nr. 1479 af 12. december 2007.

Herudover er der foretaget ajourføring af vejreglen som ikke har betydning for det faktuelle indhold, herunder opdatering af referencer til lovgrundlag.

2. VEDLIGEHOOLD OG FORMÅL

2.1 Generelt

- 2.1.1 Lovgrundlag I henhold til Lov om offentlige veje, ved lovebekendtgørelse nr. 893 af 9. september 2009, 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, ved lovebekendtgørelse nr. 433 af 22. maj 2008, at de vedligeholdspligtige skal holde vejene i en stand, der er god og forsvarlig i forhold til færdselens art og omfang.
- 2.1.2 Afgrænsning og anvendelsesområde Ved vejens færdselsfrie arealer forstås alle vejens arealer, der ikke er bestemt for færdsel. Nærværende hæfte vil dog kun omhandle vedligehold af bevoksede vejelementer. For vedligehold af vejelementer belagt med asfalt eller belægningssten henvises til vejreglen ”Vedligehold af færdselsarealet”.

2.2 Vedligehold

Vedligehold af vejen omfatter såvel akut som planlagt vedligehold.

Akut vedligehold omfatter vejens daglige drift og trafiksikkerhed. Det akutte vedligehold baseres på oplysninger fra vejmandstilsynet samt indberetninger fra borgere, politi og andre myndigheder. Det iværksættes umiddelbart på dette grundlag.

Planlagt vedligehold har til formål at opretholde vejens funktion, og bevare den i vejen investerede kapital. Det planlagte vedligehold baseres på oplysninger indsamlet ved periodiske og særlige eftersyn og ved tilstandsvurderinger.

2.3 Formål

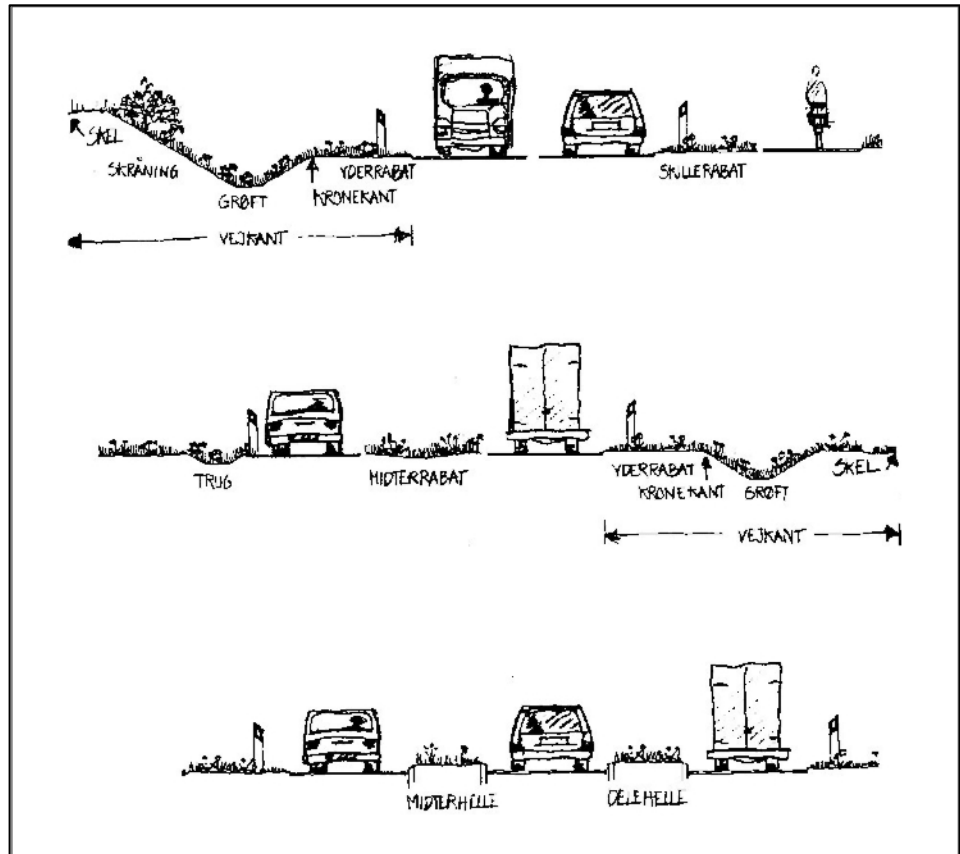
Vedligehold af vejens færdselsfrie arealer sker inden for vejbestyrelsens økonomiske rammer, og ved en prioriteret indsats sikres:

- at tavler og vejinventar kan ses af trafikanterne
- at vegetationen ikke hindrer fri passage
- at der er fri oversigt gennem kurver og tilsluttede veje
- at rabatterne er i en sådan stand, at de om muligt kan benyttes, når trafikanter uforvarende forlader kørebanen, til enten at bringe køretøjet til standsning eller bringe dette tilbage på kørebanen
- at vand kan afledes så effektivt, at det ikke frembyder nogen fare for trafikanterne, ikke forvolder direkte eller indirekte skade på vejanlægget, og ikke er til gene eller skade for naboerne til vejen
- at rabatterne giver bilisterne en god oplevelse gennem en blomstrende vejkant med træer og buske
- at rabatterne kan fungere som refugier og korridorer for den vilde flora og fauna
- at vegetation ikke beskadiger vej- og afvandingskonstruktionen.

3. DE FÆRDELSFRIE AREALERS KARAKTER OG FUNKTION

3.1 Definitioner

Vejens færdselsfrie areal opdeles i forskellige vejelementer, som vist på nedenstående principskitse.



Figur 1 Principskitse af forskellige vejelementer

Vejkant er en fælles betegnelse for alle de vejelementer, der ligger udenfor det yderste befæstede areal. Midter- og skulderabatter samt dele- og midterheller er en del af det færdselsfrie areal, men ikke omfattet af betegnelsen vejkant.

For alle øvrige vejelementer henvises til "Vej- og trafikteknisk ordbog" for en nærmere definition.

3.2 Arealernes karakter

Vejens færdselsfrie arealer er typisk bevokset med græsser og blomster, træer og buske.

Arealerne, som kan synes at ligge uudnyttede hen, har stor betydning for såvel miljøet som for trafiksikkerheden og vejteknikken.

3.2.1 Græsser og blomster

Den overvejende del af de færdselsfrie arealer er tilsået med græsser, hvori en naturlig flora af andre plantearter har indfundet sig. Floraen omfatter flere hundrede arter og mange forskellige plantesamfund, og der kan konstateres forskellige sammensætninger i forskellige områder af landet.

Indtil halvfjerdserne blev arealerne ved nyanlæg besået med højt voksende græsarter, og disse græsser vil dominere endnu i mange år. For tiden er minigræsser næsten enerådende ved nyanlæg. Minigræsser etablerer sig langsommere end højt voksende græsarter, men er de først etableret, har de en tilfredsstillende erosionsbeskyttende evne.

Indvandring af andre planter sker enten fra eksisterende frø/roddele/planter i rabatjorden eller ved naturlig frøspredning.

3.2.2 Træer og buske

Er der ikke plantet træer og buske på vejens grønne arealer, indfinder disse sig ofte på naturlig vis:

- Selvsåede træer og større buske, fx elm, ask, tjørn, røn, ahorn, navr, eg, gråpil, bjergfyr og hvidgran, optræder ofte som små planter på vejkanterne
- Træer og buske med udløberdannelse eller knopskydende rødder, fx rose, brombær, korbær, havtorn, gyvel samt arter af pil og poppel er også almindelige og kan give problemer i forhold til asfaltbelægningen.

Vedrørende beplantning med træer og buske langs vejene henvises til vejreglerne for beplantning.

3.3 Arealernes funktion i forhold til trafikken

De færdselsfrie arealer har vej- og trafiktekniske funktioner som:

- at tilvejebringe oversigt, vejafvanding og sidestøtte
- at give plads til færdselsafmærkning og til henstillen af nødstedte køretøjer
- at være undvigereareal i uheldssituationer
- at yde det frie rum, der psykologisk bør være mellem trafikken og vejens omgivelser.

De færdselsfrie arealer vedligeholdes således at disse funktioner sikres, og således at arealerne ikke skaber problemer for trafikanternes sikkerhed og fremkommelighed.

3.3.1 Frie oversigter

De færdselsfrie arealer vedligeholdes (slås), så oversigten opretholdes efter det trafikale behov, og således at kravene i vejreglerne for trafikarealer overholdes.

3.3.2 Risiko for påkørsel

Arealer, hvor der erfaringsmæssigt kan være øget risiko for påkørsel af dyr, vurderes med hensyn til ekstraordinær slåning, beskæring og fældning.

Mange dyr følger særlige ruter (dyreveksler) under deres vandring. Hvor disse ruter krydser veje, er der øget risiko for påkørsel.

3.3.3 Oversigt til afmærkning	Afmærkninger – herunder kørebaneafmærkninger – gøres synlige for trafikanterne.
	Det frie syn til tavler og baggrundsafmærkning samt til reflekser på kantafmærkning sikres ved vedligehold af de færdselsfrie arealer og evt. beskæring på naboarealer med beplantning jf. 3.3.5.
	Oversigtsarealet afgrænses jf. vejregel for færdselstavler, hæfte 0, Generelt.
3.3.4 Rabatters funktion som nødspor	Rabatarealerne kan, hvor der ikke findes nødspor, benyttes til at henstille havarerede køretøjer eller som undvigereareal i uheldssituationer. Vedligehold af rabatterne sikrer at trafikanterne kan bruge rabatten hertil, og at der ikke er skjulte hindringer derfor.
3.3.5 Ledelinjer	Rabatter vedligeholdes så ledelinjernes trafiksikkerhedsmæssige effekt ikke forringes.
	Beplantning og vejens udstyr i rabatten kan indgå som en del af vejens optiske ledelinje.
3.3.6 Frit rum	De færdselsfrie arealer vedligeholdes, således at det frie rum jf. vejreglerne for trafikarealer er til stede.
	Dette gælder både med slåning af lav vegetation, der hænger ud over kørebanen, og med beskæring af højere træagtig vegetation.
	Såfremt beplantningen er placeret på naboarealer kan vejbestyrelsen kræve, at den pågældende nabo selv lader arbejdet udføre. Såfremt dette krav ikke er efterkommet indenfor en fastsat frist, kan vejbestyrelsen lade arbejdet udføre ved egen foranstaltning på ejerens bekostning.
3.3.7 Vejens konstruktion og afvanding	De færdselsfrie arealer indgår som en del af vejens konstruktion i forbindelse med afvanding, samt ved at give sidestøtte til vejen, men også ved at være det sted hvorfra vegetationen kan nedbryde vejkonstruktionen.
	Vedligehold af rabatter, trug og grøfter sikrer, at vand bortledes fra færdselsarealernes overflade og bærende underbygning.
	Drænes vejanlægget ikke tilstrækkeligt, kan dette nedsætte vejens bæreevne og bl.a. medføre sætninger, revner, krakeleringer og sporkøring.
	Langs vejstrækninger, hvor vejgrøften efter stærk nedbør eller tøbrudsperioder er meget vandførende, kan kraftig vegetation eller tilstopning af gennemløb og underløb få alvorlige konsekvenser ved opblødning eller oversvømmelse af tilstødende arealer og/eller af vejarealet.
	Vegetation som hestehov, agerpadderokke o.a. bør forhindres i at brede sig ind i og under vejbelægninger.
	Der bør ikke benyttes pesticider til bekæmpelse af uønsket vegetation iht. "Aftale om fortsat afvikling af brugen af plantebeskyttelsesmidler på offentlige arealer", dateret 29. marts 2007. Jf. aftalen kan der midlertidigt anvendes plantebeskyttelsesmidler på begrænsede områder, hvor det er

påkrævet for at undgå væsentlige sikkerhedsmæssige eller driftsmæssige problemer. Dette forudsætter dog, at der foreligger en plan for afvikling, og den forvaltende myndighed arbejder aktivt for at afvikle brugen af plantebeskyttelsesmidler.

Der henvises i øvrigt til ”Håndbog for drift af veje og stier”, kapitel 5 om ukrudtsbekæmpelse.

3.3.8 Snelæg

Vegetationen på de færdselsfrie arealer kan danne et læfelt, hvor sne kan leje sig under snevejr eller fygning. Det kan, afhængig af vejens forløb i forhold til vindretningen og det omgivende terræn, skabe drivedannelse på kørebanen.

Arealer slås for at undgå snelæg, hvor dette erfaringsmæssigt giver problemer.

3.4 Arealernes funktion i forhold til naturen

Vi har i Danmark ca. 55.000 km vej i det åbne land, hvor vejkanter med et samlet areal svarende til Langeland, henligger som natur eller naturliggende tilstand.

Vejkanterne har en meget stor betydning for den vilde flora og fauna, idet de fungerer som levesteder for planter og dyr, der ikke er plads til i det dyrkede land på grund af intensive driftsformer. Vejkanternes betydning er gennem årene steget i takt med tilbagegang af enge, overdrev og moser. Vejkanterne er blevet en vigtig erstatningsbiotop for disse naturtyper plante- og dyreliv.

Vejkanterne fungerer også som biologiske forbindelseslinjer mellem bestandene på de forskellige levesteder og letter spredningen for flora og fauna. Det er derfor vigtigt for planter og dyr, at plejen af disse arealer udføres med tilstrækkeligt hensyn, således at livsforløbene kan gennemføres relativt uforstyrret.

3.4.1 Flora

Vejkanterne har meget forskellige jordtyper og klimatiske betingelser, og spænder fra de helt tørre til de udprægede våde, og fra de helt lysåbne til de stærkt skyggede områder. Floraen på vejkanterne har tilpasset sig dette og omfatter flere hundrede arter. Der er således stor forskel på floraen på de forskellige vejkanter og i de forskellige områder af landet.

3.4.2 Fauna

Vejkanterne har stor betydning for en række fuglearters overlevelse. Fx er sanglærken, der er den talrigeste fugl i vejkanterne, både afhængig af arealerne til fødesøgning og som ynglested. Slås vejkanterne i yngleperioden april-juli vil mange reder blive ødelagt, og de resterende blive udsat for øget tabsrisiko, dels fordi de blottes for rovdyr, og dels fordi det ændrede miljø kan få fuglene til at opgive rederne.

Insekterne er en meget overset gruppe både med hensyn til deres betydning for artsrigdommen og deres økologiske funktion. Der er 18-20.000 insektarter i Danmark. Langt de fleste af disse er nyttige, og kun ganske få optræder som skadedyr. Sommerfugle, bier og andre insekter lever af vejkantens blomsters nektar og pollen. De bestøver disse blomster og bekæmper i udstrakt grad skadedyr. Mange insekter udgør en væsentlig

faktor ved nedbrydning og omsætning af dødt organisk materiale, og udgør selv et helt nødvendigt fødegrundlag for fugle. Vejkanternes grønne arealer og levende hegn har således en indirekte økonomisk værdi i det dyrkede land, idet de er tilholdssted for mange naturlige fjender for skadedyr.

Vejkanterne har en stor bestand af mus og andre af markens smådyr, der benytter vejens arealer til overvintring. Disse dyr er vigtige fødekilder for bl.a. tårnfalke, musvåger og fjeldvåger, som jager langs vejene.

3.4.3 Pleje

For at bevare vejkanterne som artsrige samfund er det nødvendigt med en vis regelmæssig slåning. En sådan slåning muliggør bevarelse af særlige plantesamfund, der ellers vil kunne gro til med "stærkere" planter. I nogle egne af landet udgør vejkanterne de sidste levesteder for lyskrævende vilde planter, som fx tjærenellike.

Vejkanternes græsarealer bør generelt slås 1 gang om året i efteråret for at fremme en stor variation af blomster. Ved at slå vejkanterne om efteråret fremmer man generelt floraen mest og skader faunaen mindst.

Undlades slåning, vil der udvikles artsfattige samfund med dominans af nogle få arter. Disse arealer vil ofte udvikle sig til krat og derefter springe i skov.

Det er ikke alle plantearter, der fremmes med en sen slåning. Engarterne sikres de bedste vilkår ved en sommerslåning, og på næringsrige arealer vil en sommerslåning med fjernelse af den afslåede vegetation langsomt kunne mindske næringsindholdet, hvilket vil fremme mangfoldigheden af vilde planter.

Det er vigtigt altid at bevare nogle uslåede partier, fx:

- Længst væk fra vejen
- Op mod eller mellem beplantningerne
- Hele vejkannten langs en mindre vejstrækning.



Figur 2 *Vejkant med slåede og uslåede partier*

Slåningen bør tilrettelægges således, at der til stadighed findes en variation af slåede og uslåede partier langs en vejstrækning. Det bør ikke være de samme arealer, som lades uslåede fra år til år.

Skille- og midterrabatter, der er smallere end 1,5-2 m, kan vedligeholdes uden særlige hensyn til flora og fauna.

Der bør ikke benyttes gødskning ved pleje af de færdselsfrie arealer, da det har en skadelig virkning for diversiteten af flora og fauna.

3.5 Arealernes funktion i forhold til naboerne

Vejkanterne udgør grænsen mellem det trafikerede areal og naboerne. Vedligehold af vejkanterne er således med til at præsentere vejen overfor naboerne samt sikre et godt naboskab.

3.5.1 Flyvehavre

Bekendtgørelse nr. 864 af 10. september 2009

§1. Ejeren eller brugeren har pligt til at holde alle dyrkede og udyrkede arealer fri for flyvehavre. Ved flyvehavre forstås planter af *Avena fatua* L., *A. sterilis* L., *A. ludoviciana* Dur. og andre vildtvoksende etårige havrearter, der har løsningslag ved grunden af en eller flere kerner i småaksset.

Stk. 2. Denne bekendtgørelse gælder for alle ubebyggede og ubefæstede arealer.

Stk. 3. Pligten til at holde alle dyrkede og udyrkede arealer fri for flyvehavre gælder også for offentlige myndigheder.

Kilde: BEK nr. 864 af 10. september 2009



Figur 3 1. Draphavre 2. Flyvehavre 3. Almindelig havre

1. Draphavre; Almindelig på vejkanter. Aflang top af ret små, glinsende småaks og kun én synlig stak (børsteformet vedhæng på avner) på hvert småaks.
2. Flyvehavre; Temmelig almindelig ukrudtsplante i kornmarker og på vejkanter (især forkanten). Bredere top med 2-3 meget lange stakke på hvert småaks og forneden hårede avner.
3. Almindelig havre; Almindeligt dyrket. Bredere top med kun én stak pr. småaks og ingen hår på avnerne.

Flyvehavre bekæmpes ved bortlugning, afhugning eller jordbehandling. Bortluget eller afhugget flyvehavre bortskaffes ved efterfølgende afbrænding, og anvendte redskaber og sække mv. renses.

Flyvehavre kan om nødvendigt bekæmpes med pesticider, ved sprøjtning om foråret med et middel anerkendt til bekæmpelse af flyvehavre.

Vejledning i bekæmpelsen kan fås i Plantedirektoratet.

Erfaringen viser, at flyvehavre undertiden forveksles med uskadelig draphavre (se figur 3).

3.5.2 Krydsbestøvning

Nogle af de planter, der vokser på vejkanterne, er vildformer eller forvildede kulturformer af urteagtige markafgrøder. De mest betydningsfulde af disse er for veletablerede vejkanters vedkommende: Vild gulerod, kløverarter, sneglebælgarter og en række køkken- og krydderurter samt forskellige græsser, især rapgræsarter. Hvor disse planter optræder i større mængder i nærheden af frøafgrøder, vil der være risiko for, at der ved krydsbestøvning sker en værdiforringelse af frøafgrøden enten ved en mindre frøproduktion eller ved en produktion af ringe kvalitet.

For nyanlagte vejkanter kan en voldsom tilstedeværelse af agerkål eller forvildede kulturformer af kål de første år betyde en risiko for krydsbestøvning med kålrabi, raps, rybs og turnips.

For at begrænse omfanget af krydsbestøvning, skal vejbestyrelsen, iht. skrivelse fra Transportministeriet til Dansk Landbrug af 28. april 2009, foretage en konkret vurdering af behovet for græsslåning på en given strækning og i givet fald efter rettidig anmodning fra frøgræsejeren slå denne. Vejbestyrelsen kan ikke opkræve betaling for slåning af rabatter ud for frømarker.

Det er på denne baggrund ministeriets opfattelse, at Vejdirektoratet som vejbestyrelse og ejer af vejarealerne, i et vist omfang er forpligtet til at vedligeholde rabatterne. Vejdirektoratet skal foretage en konkret vurdering af behovet for græsslåning på en given strækning og i givet fald efter rettidig anmodning fra frøgræsejeren slå denne.

Det er derfor ministeriets opfattelse, at Vejdirektoratet som vejbestyrelse ikke lovligt kan opkræve betaling for slåning af rabatter ud for frømarker.

Kilde: Skrivelse fra Transportministeriet til Dansk Landbrug af 28. april 2009

Ved frømarker forstås alene marker med frøafgrøder eller marker med afgrøder, der er bestemt til frøafgrøder det næste år. Arealer med korn eller græs til foder hhv. industriel anvendelse betegnes ikke som frømarker.

3.5.3 Frøspredning

Blomster og græsser på vejkanterne spredes kun i begrænset omfang til haver og dyrkede marker. Dette skyldes dels forskellen i vækstvilkårene, herunder sædskifte på markerne, og dels at der på disse naboarealer sædvanligvis foretages en generel mekanisk eller kemisk ukrudtsbekæmpelse.

De arter, der hyppigst vækker naboers irritation, er agertidsel og mælkebøtte. For begge arters vedkommende fremmer slåning spredningen. For

agertidsel ved forøget dannelse af udløbere, og for mælkebøtte ved fremme af frøsætningen.

3.5.4 Kæmpe-bjørneklo

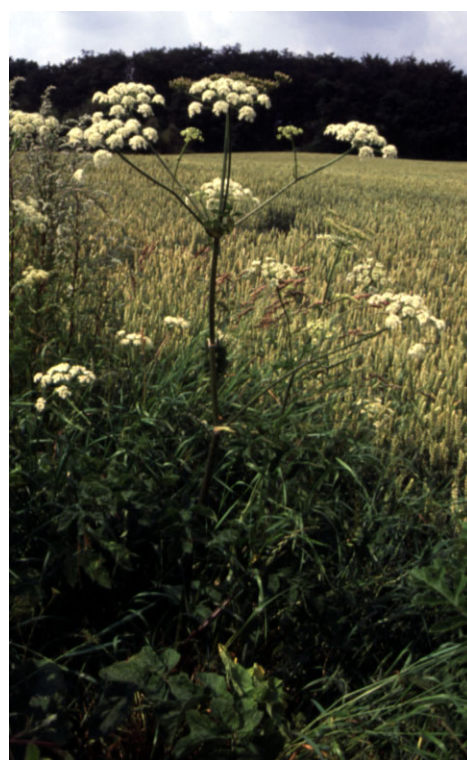
Bekæmpelse af kæmpe-bjørneklo bør primært ske mekanisk. Kæmpe-bjørneklo bør bekæmpes ved afhugning, opgravning eller fræsning/pløjning af jorden. Afhugges kæmpe-bjørneklo bør dette ske inden planten sætter skærm. Frøskærme og ansatser til skærme må ikke knuses men bør indsamles og brændes som flyvehavre.

Forudsat at der foreligger en plan for afvikling, kan kæmpe-bjørneklo bekæmpes med plantebeskyttelsesmidler, jf. ”Aftale om fortsat afvikling af brugen af plantebeskyttelsesmidler på offentlige arealer”, dateret 29. marts 2007. Bekæmpelsen skal foretages i overensstemmelse med ”Anbefalinger vedrørende bekæmpelse af Kæmpe-bjørneklo”, som findes på Miljøstyrelsens hjemmeside.



Figur 4

Kæmpe-bjørneklo



Almindelig bjørneklo

3.5.5 Brandfare

Brande på vejkanterne må antages primært at være forårsaget af cigaretter, der er smidt ud af biler eller pga. bilers katalysatorer, der når en meget høj driftstemperatur. Mest brandfarlig er lyng, samt tørt græs i forårmånederne.

Brande udgør først og fremmest en fare ved at de kan brede sig til naboarealer: Skov, hede, marker og beboelse.

Hvor en sådan brandfare er realistisk, foretages der slåning af vejkannten.

På udsatte steder bør det overvejes at ændre vegetationen til noget mindre brandfarligt.

3.5.6 Fredede arealer

På vejarealer, der gennemløber fredede eller fredningsmæssigt værdifulde områder, tilpasses vedligeholdelsesformen så den tilgodeser disse interesser.

3.6 Arealernes funktion i forhold til æstetik

3.6.1 Landzone

Vejenes grønne arealer udgør en stor del af naturoplevelsen i det dyrkede landskab og har dermed stor æstetisk værdi og betydning for landskabets udseende. De fleste mennesker opfatter umiddelbart en blomstrende vejkant som et positivt syn.



Figur 5 En blomstrende vejkant

Ved rastepladser, parkeringspladser o.l. indtager de færdselsfrie arealer en anden funktion, idet de benyttes til spisning, leg og andet ophold. Af hensyn til dette kan der være behov for en "byzonepleje" med et jævnt kortklippet græstæppe, der gør arealerne mere brugervenlige og lettere at renholde.

3.6.2 Byzone

Vejkanterne i byzone udgør en naturlig forlængelse af villahaverne og parkerne. De fleste mennesker vil kun opfatte vejkanter, holdt som velplejede forhaver, som et kønt syn og som en del af bybilledet.

4. SLÅNING

Vejmyndigheden udarbejder en plan for slåning af vejkanter samt skille- og midterrabbatter således at arealerne bedst muligt kan opfylde deres funktion, som angivet i kapitel 3.

Idet forholdene langs vejene varierer, tages der individuelle hensyn til hvilken funktion, der er vigtigst på hver enkelt vejstrækning, og der gennemføres en tilpasset slåning svarende hertil.

Det er således nødvendigt at gennemføre en planlægning af hvor de trafikale forhold kræver slåning, hvor hensyn til flora og fauna kræver slåning og hvor æstetiske, lovmæssige og andre hensyn kræver slåning.

4.1 Planlægning

Planlægningen af slåningsarbejdet bør bygge på en registrering af, hvor der er:

- Særlige trafikale forhold
- Særlige hensyn at tage til flora og fauna
- Æstetiske, lovmæssige og andre hensyn at tage.

På dette grundlag udarbejdes en vedligeholdelsesplan, hvoraf det fremgår, hvornår de forskellige arealer slås. Afhængig af økonomien kan den generelle slåning af vejkanterne gennemføres med mellem 1 og 5 års intervaller, eller det kan besluttes at lade dele af vejkanterne springe i skov (krat).

Vejkanter samt skille- og midterrabbatter bør kun slås om sommeren, såfremt det er nødvendigt for at opfylde kravene i kapitel 3.

4.2 Registrering

4.2.1 Trafikken

Det registreres, hvor det af fremkommeligheds- eller trafiksikkerhedshensyn er nødvendigt at slå vejkanterne, samt hvornår slåning kan ventes påkrævet.

Slåning på grund af

Anbefalet tidspunkt

Fri oversigt	Kan ske hele året
Oversigt til afmærkning	Kan ske hele året
Rabatters funktion som nødspor	Bør ske forsommer og efterår
Frit rum	Bør ske forsommer og efterår
Vejafvanding/-konstruktion	Bør ske forsommer og efterår
Snelæg	Inden vinteren.

4.2.2 Naturen

Det registreres og anføres på biologisk vejkort, hvor der af hensyn til flora og fauna vises særlige hensyn ved slåning, samt hvilke hensyn der tages. Registreringen kan ske ved henvisning til særlige biotoper samt ved anførelse af særlig bevaringsværdig flora eller fauna.

På ovennævnte arealer bør princippet om at lade uslåede partier stå om efteråret også følges, med mindre det er registreret, at andre hensyn følges.

Naturkyndige folk fra vejmyndighedernes relevante afdelinger eller folk fra naturorganisationerne kan relativt hurtigt udpege de interessante strækninger og gennemføre kortlægningen af vejkantens flora og fauna.

Slåning bør af hensyn til flora og fauna generelt udføres 1 gang hvert efterår. Det er vigtigt at efterlade uslåede partier som beskrevet under punkt 3.4.3 samt 4.3.2.

Følgende undtagelser fra nævnte slåning kan nævnes:

- Engvegetation bør slås hvert år, primo juli
- Overdrevsvegetation bør kun slås hvert 2. til 5. efterår
- Næringsrige arealer bør slås 1 gang hvert efterår samt i begyndelsen af juli hvert 5. år
- Arealer med lyng bør plejes som de tilstødende hedearealer.

Engvegetation består af et højt antal lavtvoksende, lyskrævende græs- og urtearter. Engvegetationen kræver høj jordbunds fugtighed.

Vegetationen på strandenge består af lavtvoksende, lyskrævende og salttålende græs- og urtearter.

Overdrevsvegetation består af græs- og urtearter, som kan gro på ofte tørre arealer. Overdrevsvegetation kan også omfatte spredte træer og buske.

Arealer, der af økonomiske eller andre grunde ikke slås hvert efterår, bør slås inden vinter med et interval på mellem 2 og 5 år. Hvis dette ikke gøres, bør arealet skifte status fra græsareal til buskareal, og slåning ophøre.

Hvor der er registreret særlige naturmæssige interesser, bør slåning tilpasses disse og ikke undlades af økonomiske årsager.

Arealerne, som ikke slås, vil med tiden udvikle sig til artsfattige samfund, men vil samtidig være med til at sikre, at de øvrige arealer kan slås regelmæssigt, således at artsrige samfund kan bevares på disse arealer.

4.2.3 Naboer

Det registreres hvor hensynet til naboarealer (herunder lovmæssige hensyn) kræver særlig slåning. Denne registrering vil ændres år for år, forårsaget af ændrede afgrøder, samt evt. ændret vegetation i vejkanter.

Vejbestyrelsen bør ved samarbejde med lodsejerne og deres foreninger sikre, at denne registrering er sket for alle arealer, inden slåningen iværksættes.

Slåning på grund af

Anbefalet tidspunkt

Krydsbestøvning
Frøspredning
Kæmpe-bjørneklo
Brandfare
Fredede arealer

Bør ske umiddelbart inden blomstring
Bør ske umiddelbart inden blomstring
Kan ske hele året
Bør ske inden forår
Særlige krav.

4.2.4 Æstetik

Der registreres rastepladser, parkeringspladser, steder med behov for særligt renhold samt bymæssige arealer, hvor vejkanterne bør holdes med et jævnt kortklippet græstæppe.

4.3 Slåning i landzone

Slåning i landzone omfatter alle arealer uden for byernes byzoneskilt, bortset fra arealer der af servicehensyn holdes med et jævnt klippet græstæppe. Ved slåning i landzone tages vidtgående hensyn til miljøet.

4.3.1 Tidspunkt

Slåning i forsommeren igangsættes så sent som muligt, men bør, hvor der er ferietrafik, afsluttes inden denne.

I perioden indtil 15. september udføres yderligere slåning, hvor hensyn til trafik, sikkerhed og naboer gør dette påkrævet, samt af hensyn til naturen (næringsrige arealer samt arealer med engbevoksning).

Efter 15. september slås der af hensyn til naturen samt af trafik-, brand- og afvandingsmæssige hensyn.

4.3.2 Metoder og omfang

Rabatter og vejkanter slås kun i det omfang det er nødvendigt for at opfylde arealernes funktion, i forhold til trafik, natur, naboer og æstetik, som beskrevet i kapitel 3.

Trafikale hensyn kan således ikke begrunde en generel slåning af vejkanter i delvis eller fuld bredde eller slåning for markering af grøftekanter.

Klippehøjden bør være over 10 cm, idet lavere klippehøjde risikerer at blotlægge jorden.

Ved forsommerslåning af hensyn til trafikken slås en maksimalt ½-1 m bred bræmme langs belægningskant, således at kantpælenes reflekser holdes synlige.

Slåningen foretages ikke nødvendigvis bag kantpæle, og bør ikke være lavere end de trafikale hensyn kræver det.

Ved sommerslåning bør der af hensyn til floraen benyttes maskiner, der ikke knuser vegetationen. Det afslåede materiale bør fjernes, når det er blevet tørt og blomsterne har kastet frø, ellers vil den underliggende vegetation blive kvalt.

Ved efterårsslåning, samt øvrig slåning af hensyn til naturen, slås vejkanterne aldrig rent. Der efterlades altid uslåede områder – fx hele vejkanten eller arealet op mod eller mellem beplantningerne – på omkring 20% af vejkantens areal. De uslåede arealer fordeles over hele strækningen og efterlades af hensyn til faunaens overlevelse. Det bør ikke være de samme områder, som holdes uslåede fra år til år.

For at sikre en variation af slåede og uslåede partier fra år til år kan vejkanten inddeles i et antal jævnt – men naturligt og æstetisk – fordelte delstrækninger, hvor man skiftevis – med 3-5 års intervaller undlader at slå hele vejkanten.

4.4 Slåning i byzone

Slåning i byzone omfatter alle arealer inden for byernes byzoneskilt, samt øvrige arealer, der af servicehensyn holdes med et jævnt klippet græstæppe.

Hvor ingen særlige miljømæssige hensyn har forrang, slås vejkanterne i byzone af æstetiske årsager, men således at de trafikale hensyn til hver en tid er opfyldt. Hvor særlige miljøhensyn har forrang, slås som for landzone.

4.4.1 Tidspunkter

Slåning gennemføres efter behov.

4.4.2 Metoder og omfang

Slåning gennemføres med de metoder og klippehøjder arealet og dets brug tilskrives.

5. REPROFILERING

5.1 Generelt

Vejmyndigheden sikrer til stadighed, at de færdselsfrie arealer – herunder specielt rabatter, grøfter og trug – vedligeholdes på en måde, så vejelementerne altid er i en trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig stand, og at elementernes afvandingsmæssige funktion bevares.

Da vejkanterne dagligt påvirkes af trafik, vejr og andre faktorer, er en løbende kontrol og udbedring af skader nødvendig. Specielt efter langvarige regnperioder og efter skybrud er der behov for en gennemgang af yderrabatter og grøfter, så vandforårsagede skader kan udbedres inden de udvikler sig.

Regnvandsbassiner kræver også – om end kun undtagelsesvis – reprofile-ring. Vejreglen om afvandingskonstruktioner beskriver også drift af regnvandsbassiner.

5.2 Rabatter og grøfter

5.2.1 Generelt

Rabatten afleder vandet fra vejens overflade og leder det til trug eller grøft, med mindre der mellem rabat og vejbefæstelse er udført en vandrende.

Det vand, der siver gennem vejens og rabatternes overflade, afledes gennem vejens bundsikringslag til dræn eller grøft, og føres via rør eller grøft til recipient. Vand fra vejens nærmeste opland kan også strømme til vejens dræn og grøfter.

"Vandførende grøfter" indgår i et større vandafledningsanlæg, som ikke alene er rettet mod vejen og dens konstruktion, men som også fører vand fra naturlige vandløb. Vandløbsvandet ledes på kortere eller længere strækninger i grøfter, som er anlagt langs vejen, indtil vandet på passende steder kan ledes til andre grøfter, ledninger eller til recipient.

Hvor vandløbsvand føres via vejens vandafledningsanlæg, betragtes anlægget som et vandløb med de forpligtelser dette medfører i henhold til Vandløbslovens bestemmelser. Se i øvrigt vejreglen om afvandingskonstruktioner.

5.2.2 Skader

På grund af vintergrusning, sand-/jordfygning, tabte materialer samt nedbrydning/kompostering af afslået materiale vokser rabatter og heller i tidens løb.

Kørsel i rabatterne, især umiddelbart langs belægningskanten, skaber en fordybning, hvor der kan stå vand, som siver ned i bærelaget, ligesom fordybningen er til fare for trafikken.

Høje rabatter kan bidrage til dannelse af langsgående erosionsrender, som opstår, når vandet ikke straks ledes til grøft eller trug, men i stedet løber langs vejkanterne.

Når vand løber fra rabat til grøft, kan der dannes skyllerender (erosionskløfter) i overgangen mellem rabat og skråning og ned ad grøfteskråningen. I forbindelse med kraftige regnskyl udvikler ikke udbedrede skyllerender sig hurtigt til større jordskader.

I rabatten lever muldvarpe og mosegrise, der ved muldskud kan gøre rabatten uegnet for fodgængertrafik og som sikkert henstillingssted for havarerende køretøjer.

5.2.3 Krav

Rabatter

Rabatten bør ikke blive så høj, at vandet umiddelbart efter regnvejrets afslutning står mere end 1 m ind på kørebanearealet, og bør ikke være mere end 30 mm under belægningskant, idet dette kan være til fare for især cyklister.

For at sikre at vandet hurtigt ledes fra rabatten til trug eller grøft uden at opbløde rabatten, og for at sikre en jævn overflade, der kan betrædes uden væsentlig fare, bør rabattens overflade hælde væk fra vejen med mellem 30 og 100 ‰.

Rabatten holdes jævn og med en tilstrækkelig bæreevne til, at det ikke er risikabelt at trafikere rabatten. Såfremt det gennem kortere perioder ikke er tilfældet, afmærkes der med advarselstavle A 35, "Farlig rabat", med angivelse af årsag, jf. bekendtgørelse nr. 783 af 6. juli 2006 om anvendelse af vejafmærkning.

Hjulspor i kørebanekant og rabat, skyllerender, muldskud og andre natur- eller trafikforvoldte niveauforskelle i rabatten udjævnes, inden de bliver til fare for trafikken eller vejens bæreevne.

Hvor rabatten kan forventes benyttet til fodgængertrafik, må der ikke forekomme ujævnheder, som kan være til fare for fodgængerne. Huller, render og muldskud udjævnes straks. Det øverste muldlag bør være så fast, at fodgængere ikke synker i. Det må forventes, at fodgængere ved færden i rabatten er opmærksomme på mindre ujævnheder.

Ubefæstede heller bør ikke blive så høje, at det – selv med hyppig græsslåning – er vanskeligt at sikre synligheden af lavtsiddende vejvisnings- eller færdselstavler.

Grøfter

Grøfter holdes med et hydraulisk profil, der er tilstrækkeligt til at aflede vandet, således at det ikke trænger ind i vejens bærelag, eller oversvømmer vej eller tilgrænsende arealer.

Grøftebund bør være ca. 50 mm under bundløb, i gennemløb og underløb, så det undgås, at jord og andet føres ind i røret og tilstopper det. En banket foran indløbet, udført med lille fald bort fra denne, letter oprensning.

5.2.4 Afhjælpningsmetoder

Huller og render i rabattens overflade samt for lav rabat kan normalt retableres ved tilfyldning med muld eller grus og eventuel komprimering. Til retablering kan også anvendes tidligere afhøvlet rabatjord, evt. opblandet med grus.

Hvor ujævnheder fremkommer på grund af gentagen kørsel i rabatten, fx ved sving eller tilstødende veje, kan der foretages en tilfyldning med et kørestabilt materiale.

Hvor kørestabilt materiale ikke er nok til at hindre tilbagevendende skader kan vejkanthen forstærkes med rabatarmering i form af betonarmeringssten, armeringsmåtter af plast eller lignende.

Hvor regnvand eller andet afstrømmende vand har forårsaget skyllerender i grøfteskråning og rabatoverflade, udbedres disse enten ved at forhindre vandets løb det pågældende sted, eller ved at sikre at vandet løber på eller gennem materialet uden at fjerne dette. Der kan hertil benyttes filtergrus, afdækket med sten i en størrelse, der ikke flyttes af vandet. Hvis dette ikke er tilstrækkeligt eller er æstetisk uforsvarligt, må det overvejes at etablere dræn og/eller rørlægning af renden.

Hvor rabatten er for høj til at sikre afvandingen, afhøvles eller fræses optimalt profil lidt under kørebanekant og med hældning mod grøft.

Hvor grøftens hydrauliske profil er blevet for lille, til at lede vandet bort under større tøbrud eller lignende, oprensnes bund og evt. skråninger.

Ved såvel afhøvling af rabatter som ved oprensningen af grøfter fjernes i vid udstrækning vegetationen samt en del af vækstlaget, og afhjælpningsmetoderne er således et kraftigt indgreb i floraens og faunaens livsbetingelser. Samtidig øges erosionsproblematikken, idet rabat og grøfteskråninger uden vækstlag let eroderes ved selv mindre vandmængder.

Det sikres derfor, at der efter rabatafhøvling og grøfteoprensning er et muldlag tilbage, hvori der kan genskabes en naturlig vegetation, som ikke bør etableres ved såning af græs, men ved udnyttelse af det naturlige frødepot i jorden. Såfremt afhøvling eller oprensning går helt ned i råjorden, bør der udlægges et muldlag af det afhøvlede materiale i mindst 50 mm lagtykkelse.

Afhøvling af rabatter og oprensning af grøfter bør foregå på et tidspunkt, hvor vegetationen hurtigt retablerer sig. Arbejdet bør udføres i perioder, hvor dagtemperaturen er mindst 8 - 10 °C og græsset er i vækst. Arbejde i tørkeperioder bør undgås. Oprensning af grøfter bør undgås i fuglenes yngleperiode april - juli.

5.3 Regnvandsbassiner

5.3.1 Generelt

Regnvandsbassiner bør kun oprensnes når de ikke opfylder kravene til deres funktion eller godkendelsesgrundlaget. Det er ønskværdigt, at bassinerne kan indgå i landskabet som compensation for andre vandhuller, hvor antallet i perioder har været i tilbagegang på grund af opfyldning og afvanding.

Regnvandsbassinerne er en del af vejkonstruktionen, og er således ikke erstatningsbiotoper, men de kan blive små naturlokaliteter med en vis æstetisk værdi i landskabet samt give levedygtighed for en del af det åbne lands plante- og dyreliv. Regnvandsbassinernes naturmæssige værdi kan øges ved, at man hæver afløbets kote, undlader at slå vegetationen nær

vandkanten, sikrer skygge på vandspejlet ved at have træer på bassinets sydside samt lader naturlig bred- og sumpvegetation få lov til at udvikle sig.

5.3.2 Skader

Regnvandsbassiners profil ændrer sig i tidens løb. Bassinets rumfang bliver mindre, når afslået/visnet materiale på skråninger nedbrydes/komposteret eller bundfældes i bassinet. Ligeledes tilføres bassinet løbende jord, grus og andre materialer via det vand, som tilledes bassinet. Hvis bunden hæves over niveau for til- og afløb, er det nødvendigt at foretage en oprensning af bassinet for at undgå opstuvning i ledninger og bassin.

5.3.3 Bestemmelser

Som udgangspunkt oprenses regnvandsbassinet til de oprindeligt projekterede mål og koter.

Hvis der er bestemmelser i godkendelsesgrundlaget, om hvordan bassinet oprenses, følges disse bestemmelser.

5.3.4 Afhjælpningsmetoder

Når der er behov for at oprense (reprofilere) bassinet, bør dette ske på den mest skånsomme måde. Eventuelt opgraves kun materiale fra bassinets bund, mens skråninger forbliver uændrede. Det er vigtigt ved oprensning af bassin at sikre, at bundmembranen ikke beskadiges.

Ligesom for rabatter og grøfter bør oprensning/reprofilering af regnvandsbassiner foregå på et tidspunkt, hvor den naturlige flora hurtigt re-etablerer sig. Samtidig bør der tages hensyn til det dyreliv, som holder til omkring bassinet, således at dette skades mindst muligt.

5.4 Skadedyr i rabat- og grøftearealer

Ved skadedyr i vejkanterne forstås alene dyr, der kan være til skade for vejens konstruktion eller trafikens fremkommelighed.

Ræv og grævling kan bygge deres huler i vejskråninger, ligesom muldvarp og mosegris kan leve i vejkanter og grave deres gange her.

Bekæmpelsen bør kun foregå, såfremt der konstateres skade eller fare for vej eller trafikanter, og den foretages af et autoriseret firma eller af personale, som har erhvervet sig den fornødne tilladelse til at udføre bekæmpelsen.

6. JORD I RABATTER

Kapitlet er under revision.

Vejledning kan findes i LBK nr. 1427 af 4. december 2009 og BEK nr. 1479 af 12. december 2007.

7. BEPLANTNINGER

7.1 Beplantningsfunktion

Beplantning langs veje har flere formål og funktioner.

7.1.1 Æstetik

Megen beplantning etableres for at skabe smukke veje – dvs. beplantninger, som sammen med vejkantens græsser og blomster giver en varieret og positiv oplevelse. Beplantningen er samtidig med til at indpasse vejen i – og sammenbinde vejen med – det omgivende landskab.

7.1.2 Miljø

Beplantningen kan være med til at forbedre miljøet langs vore veje, men forkert pleje kan være med til at skade miljøet. Beplantningen giver dyrelivet bedre forhold bl.a. fordi der i landskabet skabes sammenbindende korridorer, som giver bl.a. insekterne mulighed for at komme fra én biotop til en anden. Forkert pleje kan medføre, at skjul og levesteder for flere dyrearter forsvinder.

7.1.3 Trafiksikkerhed

Træerne langs vore veje udgør i visse situationer en risiko for de trafikanter, som kører væk fra selve vejarealet. Træer, som er rigtigt placeret i forhold til vejen, kan på den anden side være med til at forbedre trafiksikkerheden ved den såkaldte "optiske ledning" – hvilket betyder, at træerne gør det lettere for bilisten at "aflæse" vejens forløb og udseende samt "ønsket hastighed".

Vedrørende beplantning med træer og buske langs vejene henvises til vejregler for beplantning.

Manglende vedligehold af beplantninger, herunder specielt manglende beskæring af træer, kan være til gene eller egentlig fare for trafikanterne. Det sikres ved beskæring, at oversigtsforhold ved vejudmundinger, kurver og ved vejafmærkning bevares. Beskæring sikrer ligeledes, at grene ikke hænger ind over færdselsarealet til gene og fare for især fodgængere og cyklister.

Døde træer fjernes, idet nedfaldne grene fra træerne kan være direkte trafikfarlige.

7.2 Beplantningspleje

Plejen tager udgangspunkt i beplantningens formål, således at plantningens ønskede effekt opnås så hurtigt som muligt og vedligeholdes. Af hensyn til beplantningens mulighed for at udvikle sig, er det vigtigt at være opmærksom på vedligeholdelsen af de tilstødende arealer, så beplantningen fx ikke skades ved græsslåning eller af sprøjtemidler fra nærliggende marker.

Ukrudtsbekæmpelse i beplantninger er behandlet i Håndbog for drift af veje og stier, kapitel 5.

Vedrørende pleje af træer og buske langs vejene henvises til vejregler for beplantning.

KOLOFON

Titel: Vejregler. Vedligehold af det færdselsfrie areal

Dato: November 2009

Redaktion: Vejdirektoratet, Vejregelrådet

Foto:

Tegninger:

Copyright: Vejdirektoratet

Udgiver: Vejdirektoratet

ISSN: 1600-006X

ISBN: 978-87-7060-353-9