

**NEDKLASSIFICERING AF OFFENTLIGE VEJE TIL PRIVATE FÆLLESVEJE**  
**VEJLEDNING**

**RANDERS KOMMUNE**  
**MILJØ og TEKNIK**  
Laksetorvet  
8900 Randers  
TLF. 89 15 15 15



## INDHOLDSFORTEGNELSE

1	INTRODUKTION	3
1.1	PROCEDURE FOR NEDKLASSIFICERING	3
2	TILSTANDSRAPPORTER	4
2.1	BELÆGNING	5
2.1.1	Bituminøse belægninger	5
2.1.2	Sten- og flisebelægninger	6
2.1.3	Grusbelægninger	6
2.2	AFVANDING	6
2.2.1	Landområder	7
2.2.2	Byområder	8
2.3	BELYSNING	9
2.4	VEJENS Udstyr	9

# 1 INTRODUKTION

Ved ændring af vejens status fra kommunal vej til privat vej eller privat fællesvej (nedklassificering), vil pligten til at vedligeholde vejen overgå fra den kommunale vejbestyrelse til de berørte grundejere.

Vejbestyrelsen fremlægger tilstandsrapporten med det formål at dokumentere vejens fysiske tilstand over for de berørte grundejere i forbindelse med den påtænkte nedklassificering.

Tilstandsrapporten tjener som grundejeres sikkerhed for, at de ikke overtager en nedslidt vej, der vil kræve umiddelbare udbedringsarbejder, og er en beskrivelse af de evt. udbedringsarbejder kommunen agter at udføre op til tidspunktet for den påtænkte nedklassificering, med henblik på at sikre, at vejen er i god og forsvarlig stand som privat fællesvej.

En forudsætning for anvendelse af tilstandsrapporterne er at veje påtænkt for nedklassificering kan indeholdes i vejklasserne T0, T1 eller T2 (Vejreglen: Dimensionering af befæstelser og forstærkningsbelægninger), se afsnit 2.1.1.

Tilstandsrapporter omhandler følgende vejelementer:

- Belægning (asfalt, fliser mv.)
- Vejafvanding
- Vejbelysning
- Vejens udstyr (skilte, kørebaneafmærkning, hegn mv.)
- Bygværker (broer, tunneller m.v.).

Til hvert af ovenstående vejelementer er udarbejdet procedurer for eftersyn med tilhørende registreringsskemaer.

Det færdige resultat af tilstandsvurderingen fremgår af den for vejen specifikke tilstandsrapport bilagt de relevante registreringsskemaer. Et paradigme for tilstandsrapport er vedlagt i Bilag 1.

## 1.1 PROCEDURE FOR NEDKLASSIFICERING

Vejbestyrelsen kan tidligst træffe beslutning om, at en offentlig vej skal nedklassificeres til privat fællesvej eller privat vej 4 år efter, at vejbestyrelsen har offentliggjort, at den påtænker at træffe en sådan beslutning. Endelig beslutning skal træffes senest 6 år efter offentliggørelsen.

Som grundlag for den endelige beslutning skal vejbestyrelsen udfærdige en tilstandsrapport, der dokumenterer, at vejen med udstyr er i god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige trafik på vejen. For at en vej er i en god og forsvarlig stand forudsættes, at vejens elementer i almindelighed har en restlevetid på mindst 25 % af vejelementets tekniske levetid, og at der ikke forefindes skader, som er trafikfarlige.

I forbindelse med vejbestyrelsens beslutning om at nedklassificere en offentlig vej, offentliggør og sender vejbestyrelsen sin tilstandsrapport til de ejere og brugere af ejendomme, der skønnes at blive berørt af nedklassificeringen, med en frist på mindst 12 uger til at fremkomme med indsigelser m.v. mod rapporten.

Efter udløbet af fristen udfærdiger vejbestyrelsen en endelig tilstandsrapport, der offentliggøres og sendes til de berørte ejere og brugere, forsynet med oplysning om klageadgang.

Kommunalbestyrelsen kan tidligst træffe endelig afgørelse om, at en vej skal nedklassificeres til privat fællesvej eller privat vej efter klagefristens udløb, og hvis tilstandsrapporten er påklaget, tidligst når Vejdirektoratet har truffet afgørelse i klagesagen.

Det betyder, at sagsbehandlingen skal indrettes på en sådan måde, at der også bliver mulighed for, at Vejdirektoratet som klagemyndighed for tilstandsrapporterne kan tage stilling til dem, inden for fristen på 6 år.

Der er intet til hinder for, at kommunalbestyrelsen udarbejder den første, foreløbige, tilstandsrapport, jf. vejlovens § 90, stk. 8, før udløbet af de 4 år, eller at kommunens endelige tilstandsrapport, jf. § 90, stk. 11, foreligger før udløbet af de 4 år.

Det afgørende er, at den endelige tilstandsrapport giver et korrekt billede af vejens tilstand på tidspunktet for den endelige beslutning om, at vejen skal nedklassificeres, jf. § 90, stk. 12. For at sikre dette, må den endelige tilstandsrapport ikke være mere end 1 år gammel på tidspunktet for vejens overgang fra offentlig vej til privat fællesvej eller privat vej.

Med hensyn til offentliggørelse er det op til kommunens skøn at afgøre, hvordan dette skal ske. Det kan således ske på kommunens hjemmeside, i stedlige aviser eller på anden måde. Det afgørende er, at kommunen kan dokumentere tidspunktet for offentliggørelsen.

## 2 TILSTANDSRAPPORTER

Tilstandsrapporterne indeholdt i denne bekendtgørelse er opdelt i fire hovedafsnit: Belægning, Afvanding, Belysning og Vejens udstyr. Disse fire hovedafsnit vil normalt være dækkende for veje, som kan påtænkes nedklassificeret til privat vej eller privat fællesvej.

Bygværker kan også være omfattet af en nedklassificering, hvor dette betragtes som et naturligt element i vejen, og hvor der ikke er særlige forhold, som gør det uhensigtsmæssigt at nedklassificere bygværket.

For bygværker skelnes mellem små bygværker med en spændvidde på op til 2 m og bygværker med større spændvidde. For de små bygværker er tilstandsrapporter indeholdt i afsnittet om Vejens udstyr. For de større bygværker kan gælde særlige forhold. Hvis der på en vej er et større bygværk med spændvidde på mere end 2 m, udarbejder vejbestyrelsen en særskilt tilstandsrapport for dette bygværk, jf. vejreglen Eftersyn af bygværker.

Beplantning, der indgår som et trafikledende eller på anden måde færdselsmæssigt element i vejen, forudsættes at være sund og vedligeholdt i overensstemmelse med kommunens almindelige retningslinjer om fritrumsprofil.

Beplantning, der indgår som en del af vejens æstetiske elementer, indgår ikke i bedømmelsesgrundlaget og overdrages som de er.

Vurdering af de enkelte elementers tilstand sker på baggrund af vejbestyrelsens undersøgelse af vejen og en vurdering af vejelementets alder. Denne undersøgelse skal herefter sammenholdes med vejbestyrelsens vurdering af den fremtidige trafik på vejen. Paradigme for tilstandsrapport med tilhørende eftersynsskemaer er vedlagt i Bilag 1-6.

For flere af vejens elementer er det ikke muligt på en meningsfyldt måde at beregne en restlevetid, som sættes i forhold til anlægselementets tekniske levetid. Alternativt er for disse elementer fastsat krav til elementernes tilstand, som med rimelighed kan betragtes at repræsentere 25 % reglen (se afsnit 1.1). Disse betragtninger er anført i de respektive afsnit nedenfor.

## 2.1 BELÆGNING

Belægninger omfatter kørebanen (inkl. bump), fortove og stier. Der skelnes mellem bituminøse (asfalt-) belægninger, sten- og flisebelægninger og grusbelægninger.

De danske vejregler inddeler veje i vejklasser afhængig af den mængde af trafik, hvor såvel den totale trafikmængde som andelen af tunge køretøjer indgår i placeringen af vejene i deres respektive vejklasser. Den i vejreglerne letteste vejklasse T0 anvendes på fortove og stier, hvor tung trafik ikke forekommer. Ved større trafikintensiteter inddeles i de tungere vejklasser T1, T2, T3 o.s.v.

Det er selvsagt naturligt at slidtagen på vejen er stærkt afhængig af trafikmængden og i særlig grad af mængden af tunge køretøjer. Således vil der for de lette vejklasser gælde at forringelsen af vejens tilstand eller serviceniveau vil være domineret af ælde, hvorimod forringelsen af tilstanden for de tunge vejklasser i stadig stigende grad domineres af slidtagen fra trafikken.

Ved vurdering af en vejs tilstand og restlevetid er det derfor nødvendigt at tage de trafikale forhold i betragtning. Systemet for vurderingen af vejens tilstand anvendt i disse tilstandsrapporter er baseret på visuel registrering af skader, som indikatorer for vejens tilstand inkl. underliggende befæstelse (vejkasse). En forudsætning for anvendelse af tilstandsrapporterne er at veje påtænkt for nedklassificering kan indeholdes i vejklasserne T0, T1 eller T2.

For veje med trafikintensitet i vejklasse T3 eller højere må egnetheden for nedklassificering suppleres med en nærmere undersøgelse af befæstelsen (vejkassen) i forhold til den påtænkte trafik. Denne undersøgelse indbefatter bæreevne målinger der bestemmer vejens restlevetid. En sådan udvidet undersøgelse ligger udenfor disse tilstandsrapporter.

### 2.1.1 Bituminøse belægninger

Bituminøse belægninger omfatter asfaltbelægninger samt belægninger udført med overfladebehandling.

For bituminøse belægninger beregnes en restlevetid baseret på tilstandsregistreringer af den enkelte belægning. De anvendte beregningsprincipper er indeholdt i de to mest brugte vejforvaltningssystemer henholdsvis vejman.dk og RoSy®PMS. Metode for tilstandsregistrering og beregning af restlevetid er anført i Bilag 2. Metoden er velkendt og har været benyttet igennem mange år.

En vejs levetid afhænger i høj grad af trafikbelastningen på vejen. I de danske vejregler inddeles veje i trafikklasser i forhold til trafikbelastningen. En forudsætning for anvendelse af tilstandsrapporterne er at veje påtænkt for nedklassificering kan indeholdes i vejklasserne T0, T1 eller T2.

Trafikklasse T0:	Fortove og cykelstier
Trafikklasse T1:	Mindre end 1 lastbil på vejen pr. døgn
Trafikklasse T2:	1 – 75 lastbiler på vejen pr. døgn.

Den i vejreglerne anvendte inddeling i trafikklasser er i denne sammenhæng vurderet at være for grov i forhold til trafikklasse T2, hvor det angivne interval for lastbilstrafik synes for bredt. Trafikklasse T2 opdeles derfor i to underklasser henholdsvis T2<sub>let</sub>: 1 - 10 lastbiler pr. døgn og T2<sub>tung</sub>: 11 - 75 lastbiler pr. døgn.

For at bestemme en restlevetid sat i forhold til anlægselementets tekniske levetid er det nødvendigt at have et mål for den forventede tekniske levetid. For bituminøse belægninger foreligger dog ikke klare regler for fastsættelse af den tekniske levetid.

På de mindre trafikbelastede veje ses erfaringsvis ofte meget store udsving i de reelt opnåede levetider, hvor lokale forhold kan bevirke store udsving. Således kan der være veje, som opnår meget lange levetider, og der kan være veje, som går i stykker på et forholdsvis tidligt tidspunkt. De eksakte tidsangivelser i år kan derfor være misvisende i vurderingen af den faktiske restlevetid.

Med baggrund i erfaringsgrundlaget fra de i Danmark anvendte vejforvaltningssystemer synes det dog rimeligt at fastsætte en teoretisk værdi for den tekniske levetid, hvilket er vist nedenfor:

Trafikklasse T0:	28 år
Trafikklasse T1:	28 år
Trafikklasse T2 <sub>let</sub> :	25 år
Trafikklasse T2 <sub>tung</sub> :	22 år

### **2.1.2 Sten- og flisebelægninger**

For sten- og flisebelægninger er fastsat krav til elementernes tilstand, som med rimelighed kan betragtes at repræsentere 25 % reglen (se Bilag 3). Kravene er minimumskrav, hvis vejen skal kunne nedklassificeres.

### **2.1.3 Grusbelægninger**

Umiddelbart forud for nedklassificeringen forudsættes grusbelægninger sat i stand ved op- og afretning af ujævn belægning med genanvendelse af eksisterende grusmaterialer evt. kombineret med tilførsel af nye materialer og udskiftning af eksisterende løs belægning, jf. Vejreglen for vedligehold af færdselsarealet.

## **2.2 AFVANDING**

Vejafvanding tjener overordnet til afledning af regnvand fra vejoverfladen og til at sikre, at vejens opbygning af grus- og asfaltlag ikke bliver opløst af vand i jorden.

Forud for udførelsen af tilstandsrapporter skal det være afklaret, hvilke ledninger, som jf. spildevandsplanen, kan overdrages i forbindelse med påtænkt nedklassificering. Det bemærkes at afvandingselementer, der ejes og drives af et forsyningsselskab, ikke kan overdrages til private, som følge af en nedklassificering af vej.

Vejbrønde skal være oprenset før nedklassificeringen.

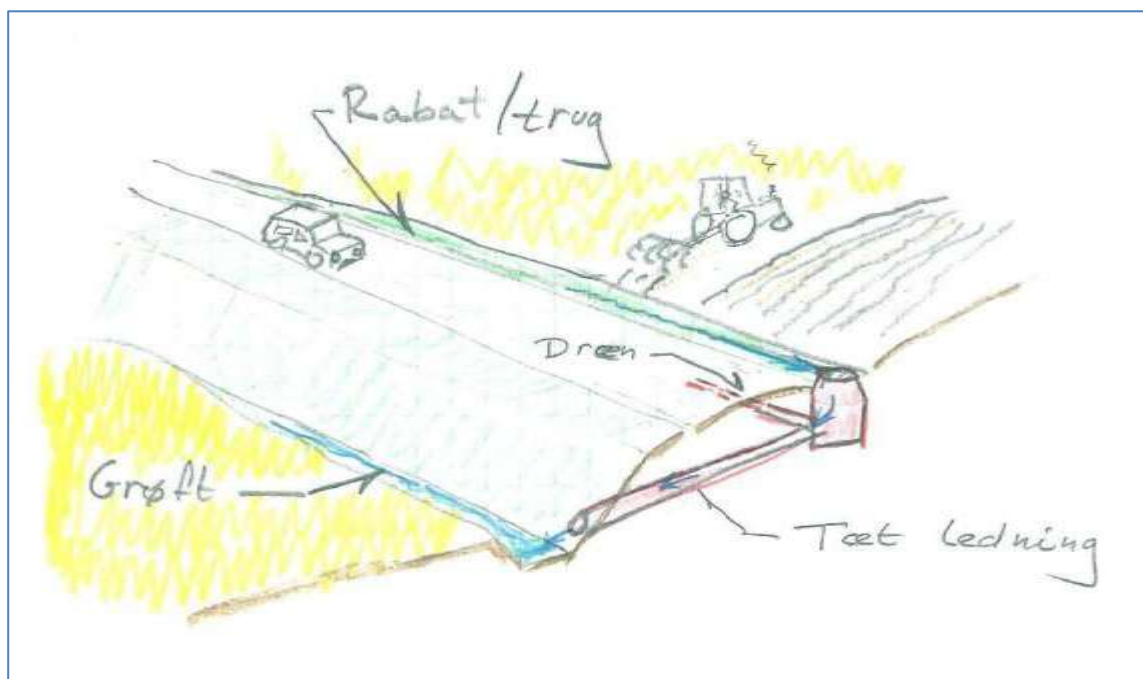
For vejafvanding er fastsat krav til elementernes tilstand, som med rimelighed kan betragtes at repræsentere 25 % reglen (Bilag 4.1 til 4.3). Kravene er minimumskrav, hvis vejen skal kunne nedklassificeres.

I nedenstående afsnit 2.2.1 "Landområder" og afsnit 2.2.2 "Byområder" tjener disse betegnelser alene til at beskrive de typiske afvandingselementer i forskellige områder. Betegnelserne er en forklarende opdeling og relateres ikke til andre lovområder.

### 2.2.1 Landområder

Vejafvandingen kan i landområder typisk bestå af følgende elementer:

- Dræn- og hovedledninger
- Hovedbrønde
- Grøfter
- Rabatter/trug



#### *Principskitse for vejafvanding i landområde*

Det skal bemærkes, at ledninger, der specifikt dræner markarealer eller andet, og leder dette vand videre under vejen, er at betragte som et vandløb efter vandløbslovens bestemmelser.

Tilsvarende kan der være tilfælde, hvor vejafvanding – både i by- og landområder – afleder til et vandløb nedstrøms i systemet. Vandløbet kan være såvel åbent vandløb, som rørlagt vandløb. Her vil afledningen af vejvand – både før og efter en evt. nedklassificering af vejen – være underlagt de forpligtigelser og de rettigheder som fremgår af vandløbslovens bestemmelser.

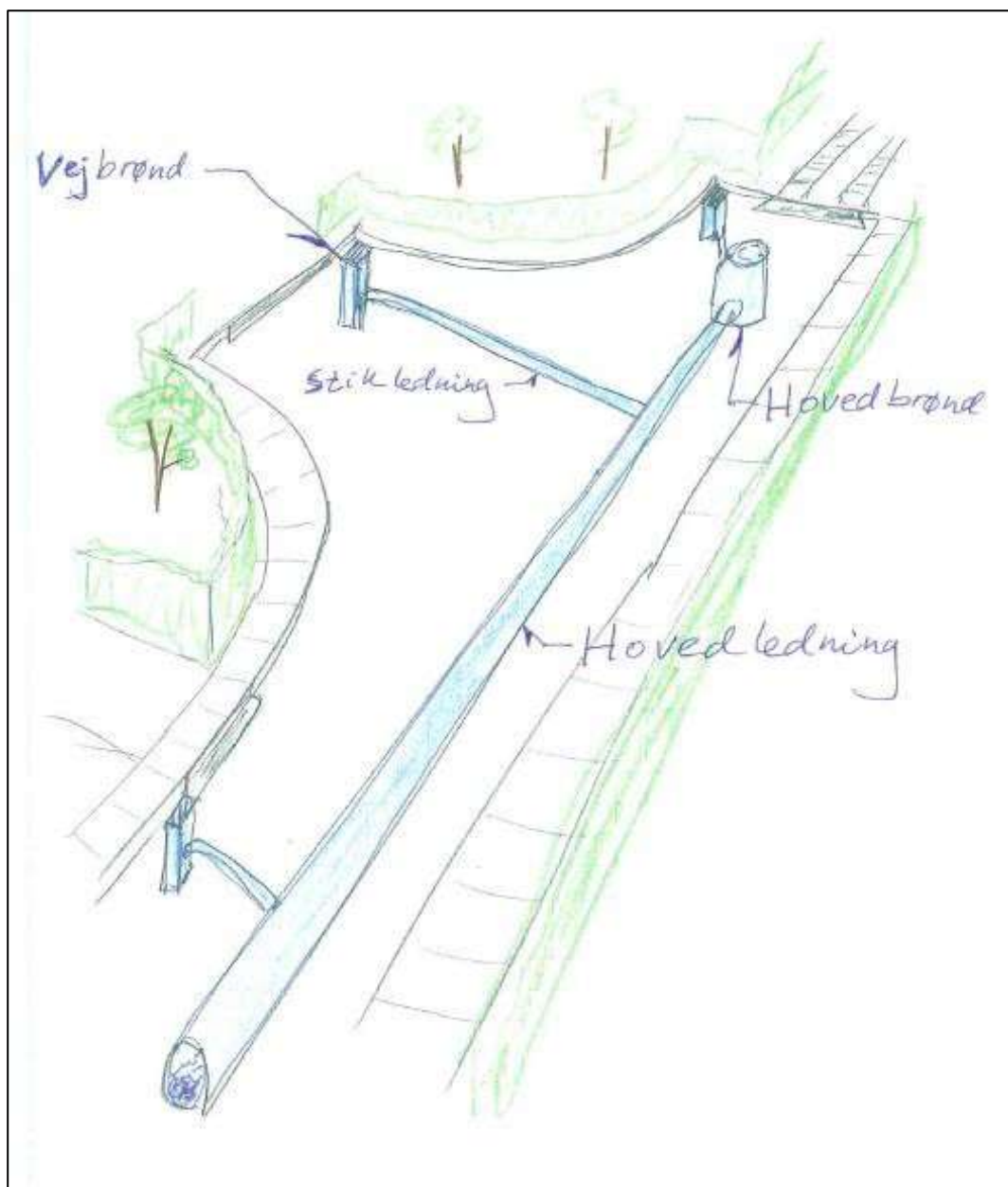
### 2.2.2 Byområder

Vejafvandingen kan i byområder typisk bestå af følgende elementer:

- Vejbrønde
- Stikledninger

I visse tilfælde, kan der endvidere forefindes elementer som:

- Hovedledning
- Hovedbrønde
- Regnvandsbassiner
- Pumpestationer



Principskitse for vejafvanding i byområde

Det bemærkes, at i de fleste byområder vil vejafvandingen ofte alene bestå af vejbrønde og stikledninger, der fører til en kloakledning.

Kloakledningen, og hovedbrønde på kloakledningen, indgår som en del af det samlede kloaksystem, og ejes og drives oftest af den stedlige kloakforsyning. Undtagelsen er, hvor hovedledningen kun afleder vejvand, og at dette er anført i den relevante spildevandsplan.

### 2.3 BELYSNING

Ved en nedklassificering af en offentlig vej overdrages pligten til at afholde udgifterne til den påbudte belysning til grundejerne. Ejendomsretten til belysningsanlægget vil ikke i alle tilfælde blive overdraget til grundejerne.

Belysningsanlægget kan være ejet af forsyningsselskabet, hvor kommunen har en leasingaftale med det



pågældende forsyningselskab. I tilfælde af at kommunen har en sådan leasingaftale skal dette noteres i tilstandsrapporten.

Kommunen kan vælge at overdrage belysningsanlægget i sin helhed. I den forbindelse er det ikke et krav, at belysningsanlægget frakobles den øvrige kommunale vejbelysning. Men kommunen skal kunne redegøre for, hvordan forbrugsafgifter m.v. beregnes.

Vælger kommunen at overdrage anlægget, skal reglen om en restlevetid på 25% af anlæggets tekniske levetid iagttages.

## **2.4 VEJENS UDSTYR**

Vejens udstyr er i denne rapport inddelt i følgende grupper:

- Autoværn
- Skilte
- Hegn
- Kantpæle (stele)
- Bygværker
- Kørebaneafmærkning

For vejens udstyr er fastsat krav til elementernes tilstand, som med rimelighed kan betragtes, at repræsentere 25 % reglen (se Bilag 6). Kravene er minimumskrav for at vejen kan nedklassificeres.

For små bygværker med en spændvidde på op til 2 m er der i bilag 6 fastsat krav. For større bygværker med spændvidde på mere end 2 m udarbejdes særskilt tilstandsrapport, vejreglen Eftersyn af bygværker.

## Vejledning til bilag 1

Elementer omfattet af nedklassificeringen er angivet ved afkrydsning i tilhørende  boks.

For hvert element angives om dette er egnet for nedklassificering jf. resultatet af eftersynet angivet i det respektive eftersynsbilag. Oversigt over de besigtigede elementer fremgår af eftersynsbilagene, hvori detaljer fra eftersynet er anført.

Af eftersynsbilagene fremgår tillige eventuelle udbedringsarbejder kommunen agter at udføre op til tidspunktet for den påtænkte nedklassificering.

For at resultatet af tilstandsrapporten kan angive at vejanlægget kan nedklassificeres i dets nuværende stand, skal samtlige elementer omfattet af nedklassificeringen være egnede for nedklassificering. Er udbedringsarbejder nødvendige forud for nedklassificeringen skal der afkrydses i  Nej.

For belysning tages kun stilling til egnethed for nedklassificering i bilag 5, såfremt anlægget skal overdrages.

For bygværker med spændvidde større end 2 m udarbejdes særskilt tilstandsrapport jf. vejreglen: Eftersyn af bygværker.

For retablering efter ledningsgrave oplyses om der er løbende sager, og i så tilfælde om der er tale om igangværende sager, opfølgning på færdigmeldte ledningsarbejder; og evt. kendskab til planlagte ledningsarbejder.

Derudover gælder følgende:

- For bevoksning m.v. gælder, at den på tidspunktet for nedklassificeringen skal være vedligeholdt i overensstemmelse med kommunens almindelige retningslinjer om fritrumsprofil.

## Vejledning til bilag 2

### Beregning af restlevetid i %

En vejs levetid afhænger i høj grad af trafikbelastningen på vejen. I de danske vejregler inddeles veje i trafikklasser i forhold til trafikbelastningen. En forudsætning for anvendelse af herværende tilstandsrapporter er at veje påtænkt for nedklassificering kan indeholdes i vejklasserne T0, T1 eller T2.

For at beregne restlevetiden kan belægningens alder vurderes på baggrund af skadessummen (SS) ved anvendelse af vejman.dk's beregningsprincip, som er tilpasset for anvendelse i tilstandsrapporterne.

$$\text{Alder} = 5,00 + 10^{0,6} * \text{Æ}10^{-0,10} * (SS/100)^{0,6}$$

"Æ10<sup>-0,10</sup>" afhænger af andelen af tunge køretøjer jf. vejreglen "Dimensionering af befæstelser og forstærkningsbelægninger".

Da bestemmelsen af skadessummen er behæftet med nogen usikkerhed, er der indført en sikkerhedsfaktor "f", for derved at lade usikkerheden komme grundejerne til gode.

For trafikklassen "Ti" med den teoretiske tekniske levetid "LT,i" er restlevetiden "LR":

$$L_R = L_{T,i} - (5,00 + 10^{0,6} * \text{Æ}10^{-0,10} * f * (SS/100)^{0,6})$$

Dermed er restlevetiden "LR" i % af den teoretiske tekniske levetid "LT,i" for trafikklassen "Ti":

$$L_R (\%) = 100 * [L_{T,i} - (5,00 + 10^{0,6} * \text{Æ}10^{-0,10} * f * (SS/100)^{0,6})] / L_{T,i}$$

Størrelsen af sikkerhedsfaktoren er i nedenstående beregninger sat til 1,25.

For trafikklasserne T0 og T1 gælder at begge kun har let trafik, hvorfor Æ10 for disse klasser udgår af formelen. For T2<sub>let</sub> sættes Æ10 til 4 og for T2<sub>tung</sub> sættes Æ10 til 20.

Nedenstående udtryk kan nu anvendes til beregning af restlevetiden for de forskellige trafikklasser, Restlevetiden i % afrundes til nærmeste hele %.

Trafikklasse T0 og T1:

$$\text{Restlevetid i \%} = 82,14 - 14,22 \times 1,25 \times (SS/100)^{0,6}$$

SS: skadessum efter udbedring af slaghuller og afskalninger.

Teoretisk teknisk levetid: 28 år

Trafikklasse T2<sub>let</sub>:

$$\text{Restlevetid i \%} = 80,00 - 13,86 \times 1,25 \times (SS/100)^{0,6}$$

SS: skadessum efter udbedring af slaghuller og afskalninger.

Teoretisk teknisk levetid: 25 år

Trafikklasse T2<sub>tung</sub>:

$$\text{Restlevetid i \%} = 77,27 - 13,41 \times 1,25 \times (SS/100)^{0,6}$$

SS: skadessum efter udbedring af slaghuller og afskalninger.

Teoretisk teknisk levetid: 22 år

Nedenfor er vedlagt tre billedeksempler på veje, som er tæt på 25 % grænsen.



**Eksempel 1. Trafikklasse T2<sub>let</sub>**  
Restlevetid: 33 %



**Eksempel 2. Trafikklasse T1**  
Restlevetid: 29 %



**Eksempel 3. Trafikklasse T1**

Restlevetid: 16 %

Efter udbedring af slaghuller og afskalning kommer restlevetiden op på 20 %.

## Vejledning til bilag 3

### Defekte kantsten

Vejreglen: Vedligehold af færdselsarealet anviser i afsnittet: "Defekte kantsten", skadestyper og alvorlighed af kantsten, som er beskadiget i fuger, i overfladen eller er knækkede.

Mindre skader på kantsten, som ikke har indflydelse på kantstenens funktion, og som i øvrigt overholder kravene anført i dette bilag, bør bevares, da udskiftning ofte medfører følgeskader på den tilstødende belægning.

Nedenfor vises fotoeksempler på kantsten med forskellige grader af skader. Der skelnes mellem større skader "Skadestype 1", hvor der gælder krav om udskiftning, og mindre skader, hvor der ikke stilles krav om udskiftning. Eksempler kan også ses i vejreglen.

Eksempler på skadestype 1.



Eksempler på mindre skader.



## Vejledning til bilag 4.1

- Vejbrønde – også kaldet rendestensbrønde eller vejriste – er brønde med vejriste langs kantstenen. Vejbrønde opsamler vejvand fra de belagte flader, og leder vandet til nedstrøms afløbssystem (kloak, faskine eller andet).
- Hovedbrønde opsamler vejvand fra belagte flader, rabatarealer og grøfter. Hovedbrønde opsamler endvidere vand fra drænledninger og tætte ledninger. Det bemærkes at hovedbrønde, der ejes og drives af et forsyningsselskab, ikke kan overdrages til private, som følge af en nedklassificering af vej.

Beskrivelse af afvandingselementernes beliggenhed, tilstand mv. sker på baggrund af en gennemgang af foreliggende tegninger og optegnelser, samt en besigtigelse af de stedlige forhold. Hvor der måtte foreligge oplysninger fra driftspersonale eller andre, om vejafvandingsens tilstand, kan dette indgå i den samlede registrering af oplysninger.

Hvor der i et givent tilfælde forefindes særlige afvandingselementer (pumpestationer, sivebrønde e.l.) må disse beskrives særskilt.

### Tilstand af afvandingselementer

Afvandingselementerne tilstand vurderes i forhold til følgende kategorier:

- a) God, som ny
- b) Mindre god, men funktionsduelig
- c) Dårlig, ikke funktionsduelig

For tilstand a) og b) gælder at afvandingselementerne enkeltvis og samlet kan sikre en tilstrækkelig afvanding af overfladearealer i forhold til normale nedbørsmængder (oftest sat til 140 l/s/ha).

Derudover skal de enkelte afvandingselementer overholde følgende kriterier:

Afvandingselement	Kriterier
Vejbrønde/Vejriste	<ul style="list-style-type: none"><li>• Riste må ikke fremstå med betydende trafiksikkerhedsrisici</li><li>• Risten skal være hel og afrenset</li><li>• Ingen hul i asfalten ved brønden</li><li>• Overfladevand løber uhindret til brønd, og vandet løber uhindret fra brønden via stikledning.</li></ul>
Hovedbrønde	<ul style="list-style-type: none"><li>• Brønde og dæksler skal være intakt, uden betydende skader (revner, huller mv.)</li><li>• Forskudte samlinger &lt; 3 cm</li><li>• Fast bund</li><li>• Ingen trærodde</li><li>• Oprensset inden for 1 år</li></ul>



## Vejledning til bilag 4.2

- Stikledninger leder vejvandet fra vejbrønden til hovedledningen/kloakken.
- Hovedledninger samler vejvandet fra de enkelte brønde og drænledninger.
- Drænledninger dræner vejens bærelag, og sikrer mod opblødning af disse.

Forud for udførelsen af eftersynet skal det være afklaret hvilke ledninger, som jf. spildevandsplanen kan overdrages. Det bemærkes at afvandingsselementer, der ejes og drives af et forsyningsselskab, ikke kan overdrages til private, som følge af en nedklassificering af vej.

Beskrivelse af afvandingsselementernes beliggenhed, tilstand mv. sker på baggrund af en gennemgang af foreliggende tegninger og optegnelser, samt en besigtigelse af de stedlige forhold. Hvor der måtte foreligge oplysninger fra driftspersonale eller andre, om vejafvandingsens tilstand, kan dette indgå i den samlede registrering af oplysninger.

Hvor der i et givent tilfælde forefindes særlige afvandingsselementer må disse beskrives særskilt.

### Tilstand af afvandingsselementer

Afvandingsselementerne tilstand vurderes i forhold til følgende kategorier:

- a) God, som ny
- b) Mindre god, men funktionsduelig
- c) Dårlig, ikke funktionsduelig

For tilstand a) og b) gælder at afvandingsselementerne enkeltvis og samlet kan sikre en tilstrækkelig afvanding af overfladearealer i forhold til normale nedbørsmængder (oftest sat til 140 l/s/ha), og en tilstrækkelig afdræning af vejens bærelag, til at sikre en tilstrækkelige bæreevne af vejen.

Derudover skal de enkelte afvandingsselementer overholde følgende kriterier:

Afvandingsselement	Kriterier
Stikledning	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ingen lunke/sætning i asfalten over ledningen</li><li>• Vandet løber uhindret væk fra brønden via stikledning</li></ul>
Hovedledning og drænledning	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ingen betydende åbne eller forskudte samlinger</li><li>• Ingen trærodde eller andre betydende hindringer (aflejringer eller andet)</li><li>• Vand fra brønd løber uhindret væk via ledning</li></ul>

## Vejledning til bilag 4.3

- Rabatter og trug modtager afstrømmende vejvand. Vejvandet vil enten nedsive i rabatten, eller blive ledt til dræn, brønd med rist eller grøft.
- Vejgrøfter modtager afstrømmende vejvand. Vejvandet vil enten nedsive i grøften, blive ledt til dræn/hovedledning, eller recipient (vandløb eller andet).

Beskrivelse af afvandingselementernes beliggenhed, tilstand mv. sker på baggrund af en gennemgang af foreliggende tegninger og optegnelser, samt en besigtigelse af de stedlige forhold. Hvor der måtte foreligge oplysninger fra driftspersonale eller andre, om vejafvandingsens tilstand, kan dette indgå i den samlede registrering af oplysninger.

Hvor der i et givent tilfælde forefindes særlige afvandingselementer (faskiner e.l.) må disse beskrives særskilt.

### Tilstand af afvandingselementer

Afvandingselementerne tilstand vurderes i forhold til følgende kategorier:

- a) God, som ny
- b) Mindre god, men funktionsduelig
- c) Dårlig, ikke funktionsduelig

For tilstand a) og b) gælder at afvandingselementerne enkeltvis og samlet kan sikre en tilstrækkelig afvandning af overfladearealer i forhold til normale nedbørsmængder (oftest sat til 140 l/s/ha), og en tilstrækkelig afdræning af vejens bærelag, til at sikre en tilstrækkelige bæreevne af vejen.

Derudover skal de enkelte afvandingselementer overholde følgende kriterier:

Afvandingselement	Kriterier
Rabat og trug	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trafikfarlig opstuvning af vand på kørebanen må ikke forekomme</li><li>• Ved kant mellem kørebane og rabat må rabatten maksimalt være 2 cm lavere end kørebanen</li><li>• Fald på rabat væk fra kørebane &gt; 50 ‰ i mindst 40 cm <sup>1</sup></li><li>• Ingen erosions-/skyllerender</li></ul>
Grøft	<ul style="list-style-type: none"><li>• Skal være oprenset (må ikke være tilgroet)</li><li>• Der skal være frit løb til eventuelle underløb (Underløb behandles under "Ledninger", jf. Bilag 4.2).</li></ul>

<sup>1</sup> For tværfald på rabat vurderes et krav om min. 50 ‰ væk fra belægning i min. 40 cm bredde at være et rimeligt minimumskrav, med mindre dette ikke er muligt fx i afgravning.

## Vejledning til bilag 5

Vurderingsskemaet anvendes kun, hvis belysningsanlægget ejes af vejbestyrelsen, og ejendomsretten overdrages i forbindelse med nedklassificeringen.

## Vejledning til bilag 6

Tilstanden af vejens udstyr vurderes i forhold til følgende kategorier:

- a) God, som ny
- b) Mindre god, men funktionsduelig
- c) Dårlig, ikke funktionsduelig

I ovenstående vurderingsskema under "Beskrivelse af element" beskrives hvilken type af element der vurderes (skemaet kopieres i fornødent omfang).

I vejledningen nedenfor anvises retningslinjer for tilstandsvurderingen i forhold til:

- Autoværn
- Skilte
- Hegn
- Kantpæle (stele)
- Bygværker
- Kørebaneafmærkning

### **Autoværn:**

#### Tilstand (a):

- autoværnet er helt intakt og ubeskadiget
- fremtræder i lige flugter
- ingen rustansamlinger
- målt over en 10 m lang strækning må afvigelsen højst være 5 cm

#### Tilstand (b):

- mindre deformationer, men intakt
- mindre rustansamlinger
- deformationer - både horisontalt og vertikalt - <10 cm

#### Tilstand (c):

- funktionen er væsentligt nedsat
- udpræget rust
- reduceret sikkerhed
- deformationer - både horisontalt og vertikalt - >10 cm
- fremtidig holdbarhed er væsentligt begrænset

### **Skilte:**

#### Tilstand (a):

- skiltet er helt intakt og ubeskadiget
- opfylder funktionen
- uden korrosion
- solid montering
- stander i vater ( $\pm 0,5$  cm)

#### Tilstand (b):

- deformationer kan forekomme
- enkelte ansamlinger af korrosion
- slidte skilte
- nedsat læsbarhed – men funktionen er opfyldt
- stander max 10 cm ude af lod

Tilstand (c):

- mange skader på skilt og stander
- stort slid
- stærk nedsat læsbarhed

**Hegn:**

Tilstand (a):

- hegnet fremstår intakt
- fuldt funktionsdygtigt
- vildtspring fuldt funktionsdygtige
- hegnstolper ude af lod, <10 cm

Tilstand (b):

- enkelte huller (som bør udbedres)
- mindre råd-angreb i stolper
- hegnstolper ude af lod, <20 cm

Tilstand (c):

- mange huller
- udpræget råd i stolper
- mange huller i hegnet
- hegnstolper ude af lod, >20 cm

**Kantpæle (stele):**

Tilstand (a):

- kantpæle fremstår intakte
- renhold OK
- kantpæle i lod ( $\pm$  5 cm)

Tilstand (b):

- kantpæle fremstår snavsede og beskidte (< 25 % begroet/snavset)
- væsentlige deformationer – enkelte evt. knækkede
- mindre gode refleksegenskaber
- kantpæle ude af lod, < 20 cm

Tilstand (c):

- kantpæle fremstår snavsede og beskidte (> 25 % begroet/snavset)
- væsentlige deformationer – mange evt. knækkede
- dårlige refleksegenskaber
- kantpæle ude af lod, > 20 cm

**Bygværker:**

**Gælder for bygværker med spændvidde op til 2 m.**

Tilstand (a):

- bygværket fremstår intakt og i god stand
- renhold (grus og snavs mv.) omkring bygværket OK
- Afløbssystemet i forbindelse med bygværket OK
- Ingen utilsigtet bevoksning (bygværket bør friholdes, 3 m)
- Ingen sætninger ved broender mv.

Tilstand (b):

- Grus og snavs forekommer omkring bygværket
- Utilsigtet bevoksning forekommer
- Mindre sætninger forekommer – ingen problematiske!

- Mindre tilstopninger af afløbssystemet, fx dryprør o. lign.
- Mindre betonskader på bygværket – dog ingen løse betonskaller

Tilstand (c):

- Renholdniveau omkring bygværket er uacceptabelt
- Bygværket er overbegroet
- En del problematiske sætninger forekommer
- Bygværkets afløbssystem er i stor udstrækning ikke fungerende
- Mange betonskader og løse betonskaller forekommer, herunder blotlagt armeringsjern
- For bygværker af stål må skadelig korrosion ikke forekomme

#### **Kørebaneafmærkning:**

Tilstand (a):

- Fremstår som ny

Tilstand (b):

- Den trafikikkerhedsmæssige funktion er intakt
- Andelen af bortslidt afmærkning (visuelt betragtet) er under 25 %

Tilstand (c):

- Den trafikikkerhedsmæssige funktion er ikke intakt
- Andelen af bortslidt afmærkning (visuelt betragtet) er større end 25 %