

B130

KOGEBOG FOR RABATSANERING



6 PLANLÆGNING AF RABATSANERING

Indsatser til forbedring af rabatten kan planlægges på mange måder - lige fra at være en del af den daglige drift til særskilte inspektioner af rabatten. Rabattens tilstand kan dog også indgå ved indsatser som grå strækingsanalyse og trafikikkerhedsinspektioner, ligesom uheldsudtræk kan anvendes som input til rabatsanering.

Disse metoder gennemgås kort i dette afsnit, som afsluttes med et eksempel på, hvordan problematikken omkring bortskaffelse af jord fra rabatsanering kan håndteres.

6.1 Rabatsanering som del af den daglige drift og vejforvaltning

Af interviewundersøgelsen i afsnit 5 fremgår det, at rabattens tilstand observeres mere eller mindre systematisk hos de adspurgte kommuner. Samtidig har kommunerne generelt nogle tilstandskrav om opspring til kørebanen og afvanding, som ikke nødvendigvis er formuleret i en egentlig instruktion.

6.1.1 Instrukser for rabatvedligehold

Der kan med fordel udarbejdes egentlige instrukser for vedligeholdelse af rabatten, eventuelt som del af den daglige drift af vejens afvanding. Udarbejdelse af en instruks indebærer, at der fastlægges en standard for vejbestyrelsens veje, som samtidig kan bruges som udgangspunkt for en dialog om den økonomiske prioritering af indsatsen. Som eksempel ses et uddrag om rabattens tilstand fra en instruktion for vejvedligehold / afvanding fra det tidligere Fyns Amt nedenfor. Kravene i instruktionen ses at være nogenlunde konsistente med anbefalingerne i vejreglen "Vedligehold af det færdselsfrie areal" (Vejdirektoratet, 2009), hvor der anbefales et maksimalt opspring på 3 cm og et fald mellem 30 og 100 ‰ i selve rabatten.

6.1.2 Funktionsudbud

Funktionsudbud kan være med til at sikre, at der stilles specifikke krav til rabattens tilstand. Dette kan ske ved, at rabatterne er en del af funktionskontrakten, eller indirekte gennem funktionskontrakter på belægningen alene.

I sidstnævnte tilfælde vil der også skulle formuleres et tilstandskrav for kommunens egen vedligeholdelse af rabatten, så belægningens levetid ikke påvirkes negativt.

Rabatter skal altid være lavere end vejbanen og have et fald væk fra den.

Når rabatter afhøvles skal faldet være på mindst 100 ‰.

Faldet kan i særlige tilfælde være mindre, hvor dette måtte være den rigtigste løsning. Vælges mindre fald, skal der indsendes afvigelse.

Hvis trafikken laver spor i rabatten, skal sporene udjævnes. I gentagelsestilfælde skal det overvejes, at forstærke rabatten (fx græsarmeringsplader).

NB: Høj kant!

Høj kant modvirker afvanding, og udsætter kanten af vejbanen for mekanisk nedbrydning.

Høj kant er også en sikkerhedsrisiko, specielt for cyklister og gående.

Alle høje kanter skal udlignes med jævne mellemrum. Hvis niveauforskellen overstiger 5 cm skal kanten repareres straks (evt. armeres), eller der skal opsættes skilte til reparation er sket.

Kilde: Instruktion nr. Q-100, januar 2001, Fyns Amt. Hele instruktionen er vedlagt som bilag 2.

Begge dele medfører behov for et systematiseret tilsyn med rabattens tilstand, enten som kontrol af entreprenørens eller vejbestyrelsens egen vedligeholdelse af rabatterne.

I vejreglernes vejledning "Funktionskontrakt for vedligehold af kommunale veje" (Vejdirektoratet, 2015a) er tilstandsparameteren for rabatter anført som "højde mellem belægningskant og rabat, eller vurdering af om vandet kan løbe væk". Her kan det dog anbefales at anvende begge parametre som krav. Vejledningen beskriver ikke rabattens bæreevne som parameter.

6.1.3 Tilsyn med vejene

Tilsyn med vejene kan med fordel systematiseres, så hele vejbestyrelsens vejnet gennemkøres med faste mellemrum. Her kan rabattens tilstand indarbejdes som et opmærksomhedspunkt, fx med baggrund i en instruks som beskrevet ovenfor, og med en løbende registrering af strækninger, hvor reparation af rabatten er påkrævet.

Et fastlagt tilsyn, hvor der fx opsættes advarselstavler indtil fornødne reparationer er udført, vil også i tilfælde af tvister kunne fungere som dokumentation for, at vejbestyrelsen lever op til vejlovens bestemmelser. Et eksempel på et sådant tilfælde er anført nedenfor.

6.1.4 Særskilt tilsyn med rabatter

For nemmere at kunne prioritere indsatsen kan det også vælges at gennemføre et særskilt tilsyn med rabatterne, eventuelt sammen med en registrering af belægningens tilstand, herunder fx kantskader.

Et sådant tilsyn kan fx udføres årligt eller opdeles, så der fx gennemkøres 1/3 eller mere af vejnettet årligt. På den baggrund kan større rabatsaneringsarbejder prioriteres, eventuelt sammen med andre arbejder som fx udskiftning eller reparationer af belægninger.

Tilsynet giver bedre mulighed for at få et samlet overblik over behovet for rabatsanering, og kan bruges som udgangspunkt for prioritering af driftsmidlerne eller som baggrund for sanering af rabatter som egentlige anlægsprojekter.

Da et særskilt tilsyn med rabatterne ikke gennemføres så hyppigt, er det fortsat vigtigt med et løbende tilsyn for at registrere akutte skader.

6.1.5 Rabatsanering i forbindelse med anlægsarbejder
Ud over at indføre rabatten som fast del af daglige tilsyn og eventuelt udføre særskilte eftersyn af rabatterne, kan rabatten med fordel indarbejdes som fast bestanddel af anlægsprojekter.

Det kan eksempelvis vælges at indføre som fast kvalitetsparameter i sine anlægsprojekter, at rabatter ved nyanlæg udføres efter vejreglernes anbefalinger, herunder at der erhverves tilstrækkeligt areal til at opnå den ønskede rabatbredde, til at udjævne skråninger / grøfter og evt.

En kommune planlægger etableringen af en stikrydsning i åbent land. Stikrydsningen

medfører anlæg af en støttehelle og en dobbeltsidet sideudvidelse af vejen.

Som udgangspunkt har man valgt blot at genskabe det eksisterende vejprofil med smalle rabatter og grøfter med stejle skråninger.

På baggrund af en trafiksikkerhedsrevision besluttet det at rørlægge grøfterne på strækningen for at opfylde kravet til sikkerhedszone og samtidig give et større manøvreareal til vildfarne køretøjer.

Endelig vil en rørlægning af grøfter medføre bedre sidestøtte til sideudvidelsen og dermed mindske risikoen for belægningsskader, som ofte ses ved udvidelse af køresporene.

Eksempel på indarbejdelse af rabat og grøft i anlægsprojekter

rørlægge disse. Dette vil normalt kunne medføre både trafiksikkerhedsmæssige og driftsmæssige gevinster.

6.2 Trafiksikkerhedsinspektion af strækninger
En metode til systematisk trafiksikkerhedsmæssig vurdering af rabatterne kan være at udføre en trafiksikkerhedsinspektion.

Trafiksikkerhedsinspektion er en gennemgang af veje i drift, hvor inspektionsteamet fokuserer på forhold af betydning for trafikanternes sikkerhed og foreslår forbedringer. Inspektionen kan både udføres som en undersøgelse af alle vejens forhold, eller den kan begrænses til at fokusere på særlige indsatsområder – som fx rabatter, grøfter eller faste genstande.

En trafiksikkerhedsinspektion udføres af et inspektionsteam, hvor en eller flere af deltagerne bør være uddannede trafiksikkerhedsrevisorer. Ved inspek-