Undersøgelse af vejkanternes tilstand på Bornholm 2011-12.

Af Jens Christensen, DOF-Bornholm.

Baggrunden for denne undersøgelse er, at det gennem de senere år gentagne gange har været diskuteret, om landmændene tager tilstrækkeligt hensyn til vejkanternes natur. Der har fra især Dansk Ornitologisk Forenings (DOF) lokalafdeling været fremført eksempler på udbredt oppløjning af bagkanterne, mens det i Bornholms Landbrugs officielle kommentarer har været karakteriseret som enkelttilfælde.

Vejkanterne har stor biologisk betydning som levested og spredningskorridorer for både vilde dyr og planter i det åbne land, og i takt med at der bliver færre hegn og markskel stiger vejkanternes relative betydning. Problemerne opstår, når den lokale landmand pløjer dele af vejkanten op eller sprøjter plantevæksten på vejkanten.

På mødet i Grønt Dialogforum 6/12 2010 foreslog DOF derfor et samarbejdsprojekt mellem Regionskommunens Teknik & Miljøs Vejmyndighed, Bornholms Landbrug, Danmarks Naturfredningsforenings lokalafdeling (DN) og DOF om at gennemgå et antal vejstrækninger for at dokumentere omfanget af eventuelle overtrædelser af gældende regler. Dette samarbejde blev etableret: DOF og DN skulle udføre feltarbejdet med hjælp fra deres medlemmer. Vejmyndigheden skulle levere den faglige information om regler for vejkanternes ejendomsforhold og benyttelse samt udarbejde kort i stor målestok til feltarbejdet.

Det offentliges interesser på vejkanterne knytter sig dels til ejendomsretten, dels til beskyttelse af vejanlægget. Undersøgelsen skulle fokusere på det overordnede vejnet, hvor vejkanterne er udmatrikulerede. Langs de tidligere kommuneveje er vejkanterne ikke udmatrikulerede, og ejendomsforholdene og regler for beskyttelseszoner derfor mere spegede.

Ifølge aftalen skulle DOF afrapportere undersøgelsen. Rapporten skulle sendes til kommunens Vejmyndighed samt Bornholms Landbrug. Vejmyndigheden skulle kontakte lodsejerne, hvor der var problemer, med henblik på at udbedre skaderne. Bornholms Landbrug skulle bruge resultaterne til en generel indsats over for medlemmerne for at nedbringe et eventuelt konstateret problem. Den lokale presse skulle også underrettes om undersøgelsen og dens resultater.

Vejkanttyperne:
Efter en dialog med Vejmyndigheden blev der skelnet mellem nedenstående vejkanttyper, hvor de angivne mål er ”tommelfingerregler”, da grøftforløb m.m. kan have flyttet sig siden udmatrikuleringen for længe siden p.gr.a. oprensninger m.m. Reelt er det matrikelgrænserne, der afgør gældende grænser mellem landmandens og kommunens arealer, men de kan jo ikke ses i felten.

1. Vejkant med åben grøft.
Her udgør kommunens areal, og dermed det beskyttede areal: Forkanten, hele grøften og en bagkant bag grøften på 60 cm bredde. Bagkanten måles derfra, hvor grøftens skråning møder terrænet bag grøften. Dette gælder for at beskytte skråningen, også selvom skråningerne nogle steder er ret mange meter høje.

2. Vejkant med rørlagt grøft.

Her har det beskyttede areal en bredde på først 2 m til den nedgravede grøft og derpå en beskyttelseszone på 60 cm, dvs. i alt 260 cm. Langs de rørlagte grøfter ligger der med jævne mellemrum brønddæksler i beton. Der skal altid være mindst 50 cm bagkant bag disse dæksler.

3. Vejkanter med cykelsti.
Her har det beskyttede areal en bredde på 110 cm fra cykelstiens asfaltkant, nemlig 50 cm beskyttelseszone af vejanlægget + 60 cm bagkant.

Uanset typen af vejkant forekommer der mange steder skråninger bag vejkanten. Hvor der er en skråning opad gælder det, at skråningen + 60 cm bagkant er beskyttet. Hvor en skråning går nedad, er både skråningen og en zone på 60 cm nedenfor beskyttet.

Undersøgelsen:
Deltagerne skulle registrere forholdene på vejkanterne på de aftalte strækninger, og hvor der var klare overtrædelser af reglerne skulle det dokumenteres ved udmåling med målebånd/tommestok samt et foto. Både overtrædelser ved oppløjning og spøjteskader skulle registreres. Der var enighed om, at det ikke handlede om mm-demokrati, men at vi koncentrerede os om de klare overtrædelser.

I 2011 blev følgende vejstrækninger udvalgt som "stikprøver":
A. Blykobbe – Nyker – Klemensker – Rø
B. Hasle – Allinge
C. Åkirkeby – Pedersker
D. Louisenlund – Ibsker – Nexø.
E. Arnager – Pedersker.

Vejafdelingen fremstillede kort i 1:8000 målestok over vejstrækningerne i A3 format.

Deltagere:
Følgende deltog i feltarbejdet: Søren og Birgit Nielsen, Helge og Else Clausen, Christian Lau, Klaus Hermansen, Karsten Rasmussen, Kåre Kristiansen, Carsten Andersen, Thorbjørn Stenholm, Hanne Tøttrup, David Nestved, Thomas Christensen, Else Steffin, Ole Low, Lene Pedersen, Sune Riis Sørensen, Anders Hartmann, Hans Peter Holm Jensen, Bjarne Olesen, Jens Christensen, Mogens Kofod, Bjarne Biggas.
Alle takkes hermed for deres deltagelse.

I 2012 gennemgik Vejmyndigheden strækningerne B, C, D og E med landmålingsudstyr for at sammenholde pløjegrænser med matrikelgrænser. Det var et omfattende arbejde, og vi vil fra arbejdsgruppen gerne takke Teknik & Miljøs Vejmyndighed for den indsats.

Resultater:
Undersøgelsens resultater er gjort op i tabel 1, hvor de registrerede skader er opgjort efter vejkantstype og vejstrækning. Der foreligger også fotodokumentation af alle registreringer. Sædvanligvis ses på

dokumentationsbillederne en lys pind, der er sat i jorden, hvor grænsen for det beskyttede vejareal ligger (se fotos i denne artikel).

Tabel 1: Opgørelse over de registrerede overtrædelser på de undersøgte vejstrækninger.

Strækning	A	B	C	D	E	I alt
Åben grøft	0	41	15	27	13	96
Rørlagt grøft	3	1	0	3	0	7
Cykelsti	0	0	0	0	2	2
Skråning op	2	0	0	0	3	5
Skråning ned	1	0	0	1	9	11
Overtrædelser i alt	6	42	15	31	27	121
Km vej	13,3	9,6	4,4	9,1	14,7	51,1
Km vejkant	26,6	19,2	8,8	18,2	29,4	102,2
Overtrædelser pr. km vejkant	0,2	2,2	1,7	1,7	0,9	1,2

Det ses, at der totalt er undersøgt 51 km vej og dermed 102 km vejkanter. Her er strækninger i bymæssig bebyggelse og gennem sammenhængende skov ikke medregnet. Det er svært at lave håndfast statistik på resultaterne, da de fem strækninger ikke er ens med hensyn til de forekommende vejkanttyper, og da disse typers udbredelse ikke er kortlagt. De fem vejstrækninger er heller ikke ens med hensyn til, hvad der findes langs vejkanterne ud over marker, eks. småskove, bebyggelse m.m., og disse elementer er heller ikke kortlagt.
Når det er sagt, er det dog alligevel ganske klart, at der er stor forskel på, hvor mange overskridelser af beskyttelseslinierne, der er på de fem undersøgte strækninger. På strækning A: Blykobbe-Nyker-Klemensker-Rø er der kun registreret i gennemsnit 0,2 skade pr. km vejkant, mens der på strækning B: Hasle-Allinge er registreret 2,2 skader pr. km vejkant. De øvrige strækninger fordeler sig derimellem. I gennemsnit er der registreret 1,2 skade pr. km vejkant.
Det er oftest bagkanten bag åbne grøfter, der bliver beskadiget. Ud af i alt 121 registrerede skader udgør denne type de 96 (79%). Her skal man igen huske, at vejkanttypernes udstrækninger ikke er kortlagt, men der er dog cykelsti og rørlagte grøfter på betydelige dele af de samlede undersøgte strækninger.
Det fremgår også af registreringerne, at langt, langt de fleste registrerede skader er udbredte skader (73%), dvs. der er ikke tale om, at traktoren lige et øjeblik har slingret ud mod kanten. Ved en udbredt skade forstås en beskadiget vejkant på en strækning på mindst 50-100 m, men typisk drejer det sig om flere hundrede meter. De fleste registrerede overtrædelser handler om oppløjning af vejkanten, men der også registreret en del sprøjteskader.

Vi har kun registreret klare overtrædelser. Det svinger stærkt, hvor meget vejkant, der i de enkelte registreringer er pløjet op. I gennemsnit drejer det sig om 49 cm af det beskyttede areal, med yderpunkterne 10 og 150 cm. Flere steder ses f.eks., at hele bagkanten bag en åben grøft er væk, og ploven har været helt nede på grøftens bagskråning.

Teknik & Miljøs Vejmyndigheds undersøgelse
Resultaterne af Vejmyndighedens opmålinger af matrikelgrænser i 2012 på strækningerne B, C, D og E ses i tabel 2:

Tabel 2: Opsummering af overskridelser på de kontrollerede marklodder (Teknik & Miljøs Vejmyndighed):

Strækninger	**Overskridelser**			
	Større (>50 cm)	Mellem (30-50 cm)	Mindre (<30 cm)	Ingen
B	13	6	35	6
C	4	4	15	7
D	14	11	31	19
E	18	7	15	7
Total	**49**	**28**	**96**	**39**

Det fremgår heraf, at der er konstateret overskridelser af matrikelgrænser med mere end 30 cm på 77 marklodder på de undersøgte 76 km vejkant samt rigtig mange mindre overskridelser. Det svarer til 1,0 væsentlig overskridelse pr. km vejkant, altså tæt på samme resultat, som DOFs og DNs feltundersøgelse viste. Det er dog ikke altid helt de samme steder, overskridelserne er konstateret, hvilket skyldes de to undersøgelsers forskellige metoder.

Konklusion

I undersøgelserne er der undersøgt i alt 102 km vejkanter, og i alt er der registreret ca. 1,0 væsentlig overskridelse pr. km vejkant. Der er med andre ord tale om ganske mange skader på vejkanterne. Der er dog stor forskel på antallet af skader på vejkanterne på de fem undersøgte strækninger, idet der heldigvis er vejstrækninger, hvor der er ganske langt mellem skaderne. Hvis vejstrækningerne opstilles efter, hvor ”belastede” af skader, de er, med den mest ”belastede” først, kommer de i denne rækkefølge:

D: Louisenlund – Ibsker – Nexø
B: Hasle – Allinge
C: Åkirkeby – Pedersker
E: Arnager – Pedersker
A: Blykobbe – Nyker – Klemensker – Rø.

De fleste overtrædelser er registreret, hvor der er åbne grøfter. De konstaterede skader er normalt ikke ganske lokale skader over få meter, men udstrakte skader, der strækker sig over mindst 50-100 m, og typisk flere hundrede meter. Det kan hermed konkluderes, at der absolut er behov for opstramninger på markdriften langs vejene.

Efter undersøgelsen: Vejmyndigheden har haft kontakt med de landmænd, hvor der er konstateret overskridelser. Der er dog også 10 ejendomme, hvor Vejmyndigheden slet ikke har registreret overskridelser. Bornholms Landbrug har ved flere lejligheder opfordret sine medlemmer til at være mere opmærksomme på vejkanterne. Endelig har de bornholmske medier omtalt undersøgelsens resultater. Afsluttende kan man derfor håbe, at naturen på vejkanterne går en bedre fremtid i møde.

Fig. 1. Stort set hele bagkanten bag den åbne grøft er pløjet op. Der burde være 60 cm bagkant. Fot. Thorbjørn Stenholm.

Fig. 2. Her er der pløjet alt for tæt på cykelstien, hvor der burde være 110 cm fra asfaltkant til mark. Fot. Jens Christensen

Fig. 3. Her er der pløjet og sået helt ind til skråningen ned fra vejen. Der skal være 60 cm kant neden for skråningen. Fot. Jens Christensen.

Fig. 4. Her er grøften rørlagt. Landmanden har derpå pløjet en væsentlig del af den beskyttede vejkantsbredde op. Der skal være 260 cm fra asfalt til mark. Fot. Jens Christensen.

Fig. 5. Udbredte sprøjteskader på bagkant og skråning, ligesom der er væltet jord ned over skråningen, fordi der er pløjet for tæt på vejkanten. Fot. Jens Christensen