

# KOLLELEV GRUNDEJERFORENING VIRUM

Stiftet i 1927

WWW.KOLLELEVGRUNDEJERFORENING.DK

## Sommernyt 2010

### Kommunalbestyrelsen vælger at ignorere hovedparten af grundejernes mere end 600 indsigelser mod nedklassificering af vore offentlige veje

#### Er kommunalbestyrelsen tonedøv?

Kommunen har valgt at ignorere grundejernes mere end 600 indsigelser og har som bekendt netop gendudsendt et let revideret forslag til nedklassificering af 24 km offentlig vej (i stedet for tidligere 28 km) til private fællesveje. Dermed har den valgt at se bort fra langt størsteparten af de mere end 600 indsigelser, som den modtog sidste år, da forslaget første gang blev sendt til høring. Mange af disse indsigelser er i øvrigt ikke blevet besvaret, hvilket kommunen ellers er forpligtiget til at gøre.

#### Send indsigelser igen

Kollelev Grundejerforenings bestyrelse vil opfordre hver enkelt grundejer til at sende en indsigelse til kommunen igen.

Det gjorde jo trods alt så stort et indtryk, at der kom så mange indsigelser sidste år, at politikerne valgte at udskyde beslutningen og gentage proceduren, måske ikke mindst fordi de frygtede, at det kunne få negative konsekvenser for kommunevalget sidste efterår.

Jo flere der gør indsigelse i forbindelse med denne nye høring, jo sværere bliver det for kommunen at legitimere deres forslag, når den til efteråret skal træffe en endelig beslutning.

Vi mener stadig, at det er en dårlig idé at foretage denne nedklassificering af følgende grunde:

#### Urimelig forskelsbehandling

Nedklassificeringen af offentlige veje til private fællesveje pålægger alle berørte grundejere en urimelig forskelsbehandling.

Det strider mod lighedsprincippet og er derfor uforenelig med god offentlig forvaltningspraksis, når der som her er tale om kommunens infrastruktur.

#### Spareargument (4,75 millioner kr. årligt) er ikke dokumenteret

Vi har flere gange forsøgt at få aktindsigt

i, hvorledes man i kommunen præcist er kommet frem til dette tal, men hidtil uden at få tilfredsstillende svar. Det undrer os meget, da det er i direkte modstrid med offentlighedsprincippet i den kommunale forvaltning. For vi går da ud fra, at der må foreligge nogle præcise beregninger bagved et så vidtrækkende forslag?

#### Harmonisering gennem nedklassificeringen?

Kommunens argument, at nedklassificeringen fremmer en harmonisering af vejenes status inden for et givet lokalområde holder ikke en meter set ud fra et drift- og vedligeholdssynspunkt.

På et møde med Borgmesteren og formanden for teknisk udvalg i marts måned i år foreslog vi, at kommunen burde undersøge, hvor meget den kan spare ved at udlitere hele vejnettet i Kommunen til et privat asfaltfirma, men stadig beholdt kontrollen af kvaliteten.

På debatmødet på foreningens generalforsamling (se side 2) vurderede en vejekspert fra Grontmij | Carl Bro, at Kommunen efter hans forsigtige skøn kunne spare mindst 25% i årlige drift- og vedligeholdelsesudgifter. Han bekræftede i øvrigt, at jo større antal vejstrækninger kommunen giver i udbud, jo lavere pris vil man kunne opnå, fordi det i så tilfælde bliver mere attraktivt for et asfaltfirma at byde ind på opgaven.

Ved at 'harmonisere' gennem øget nedklassificering fraskriver kommunen sig også retten til at bestemme, hvem der skal vedligeholde de pågældende private fællesveje, hvilket kan give problemer med at holde vejenes standard på et acceptabelt trafikikkerhedsmæssigt niveau.

Det er jo langt fra sikkert, at grundejerne bliver enige om at skrive kontrakt med Kommunen om drift- og vedligehold af de private fællesveje.

Nedklassificeringen betyder også et skift i juridisk ansvar for skadeserstatningen i tilfælde af færdselsuheld som følge af mangelfyldt vedligehold af vejen uden for den pågældende grundejers matrikel.

Selv om der eventuelt er tegnet en vedligeholdskontrakt med Kommunen, har grundejeren fortsat ansvaret for vedligehold af bump, forsætninger, afløbsbrønde og stikledninger til afvanding af vejvand, samt vejudstyr, beplantninger og træer.

#### Harmonisering gennem opklassificering er vejen frem!

Harmonisering kan ske på flere måder. Så hvis kommunen vil harmonisere vejnettet – og det kan jo principielt set være rimeligt nok – så kan den jo i stedet vælge at opklassificere de allerede eksisterende private fællesveje til offentlige veje. Derved kan hele vejnettet udbydes i licitation og samlet set kan der spares langt flere penge end ved det aktuelle forslag om nedklassificering.

#### Konklusion

Konklusionen er, at kommunen bør afstå fra at nedklassificere endnu mere offentlig vej til private fællesveje også af økonomiske grunde. Samlet set vil en opklassificering kunne give kommunen et bedre pristilbud fra et privat asfaltfirma, og derved vil kommunen spare langt flere penge end den påstår, at den kan med det nuværende forslag.

**Så derfor, kære grundejer, såfremt du er enig i et eller flere af ovenfor fremførte synspunkter, eller har andre kritiske synspunkter til forslaget: Send en ny indsigelse til kommunen, men gør det hurtigt (senest 30. juni). Indsigelsesfristen er lige som sidste år urimelig kort og ligger inde i ferieperioden for mange.**



# Debatmøde på generalforsamlingen om offentlige veje kontra private fællesveje

Umiddelbart inden generalforsamlingen i grundejerforeningen, som blev afholdt torsdag d. 15. april kl. 19.30 - 22.30 i krypten under Virum Kirke, blev der afholdt et debatmøde vedrørende offentlige veje kontra private fællesveje

I det følgende er der givet et referat af oplæggene og den efterfølgende debat.

## Jurist Ulf Kjellerup (COWI)

I sit oplæg redegjorde Ulf Kjellerup (UK) for juridiske aspekter i forbindelse med en eventuel nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje.

UK nævnte, at Kommunen og grundejerne kunne havne i en temmelig vanskelig og kompleks forhandlingssituation, fordi det i Lyngby-Taarbæk er frivilligt, om man som grundejer vil være medlem af en grundejerforening eller vejlaug. Hvis der ikke kan skabes enighed mellem mindst 2/3 af en vejs beboere, kan der ikke aftales en fælles gyldig kontrakt mellem vejens beboere og Kommunen. I så tilfælde kan Kommunen blive nødt til at forhandle med hver enkelt grundejer.

Desuden er det op til grundejerne, om de vil indgå en kontrakt med Kommunen eller forsøge at få vedligeholdt vejen på anden vis.

UK rådede grundejerne til private fællesveje til at undersøge, om deres ansvarsforsikring dækker færdselsuheld, som sker uden for den pågældende grundejers matrikel på grund af manglende vedligeholdelse.

Kommune og politi vil fortsat være myndighed også på private fællesveje

Hvis nedklassificeringen gennemføres, er det vigtigt, at vi får en aftale med Kommunen om, hvilken standard vejene skal være ved overdragelsen til grundejerne.

Hvis beboerne vælger at lave en aftale med et privat firma om f.eks. snerydning og asfalt m.v., er det vigtigt, at dette meldes til Kommunen.

## Paul Knudsen (Formand for Teknisk udvalg i LTK)

Paul Knudsen (PK) redegjorde for kriterierne for det nye og let reviderede nedklassificerings forslag, samt for tidsforløbet af den offentlige diskussion om det nye nedklassificeringsforslag, før der bliver taget endelig stilling til, om forslaget skal gennemføres.

PK gennemgik de formelle kriterier for, hvilke veje der bør være offentlige, og hvilke der bør være private fællesveje. (Disse kriterier kan ses på Kommunens hjemmeside).

PK gjorde desuden opmærksom på, at det foreløbigt kun er disse kriterier, som er vedtaget.

Der vil komme en ny høringsrunde i maj eller juni, hvor borgerne kan komme

med indsigelser over for det nye nedklassificeringsforslag. På baggrund af denne høring vil der i efteråret 2010 blive taget politisk stilling til, om nedklassificeringsforslaget skal gennemføres eller ej. Bliver det vedtaget, vil det formentlig først kunne træde i kraft i løbet af sommeren 2011.

PK nævnte i øvrigt, at man havde sat 3 millioner af til at reparere de veje som eventuelt skal nedklassificeres.

I øvrigt nævnte PK, at Kommunens pris for snerydning pr. parcel p.t. er 395 kr., og at den tager 39 kr. pr. løbende meter (2010 priser) for lettere vedligeholdelse. Men det står grundejerne frit for at vælge andre end Kommunen til at vedligeholde vejene.

Efterfølgende var der mange spørgsmål fra mødets deltagere (ca. 40) især til PK. Blandt andet blev der rejst tvivl om, 3 millioner ville være nok til at reparere 24,5 km vej. Følgende spørgsmål blev rejst, men ikke besvaret på selve mødet:

- Hvem har ansvaret for skadeserstatninger m.v., når der tegnes en vedligeholdelseskontrakt?
- Er det undersøgt, om skattestoppet gælder i forhold til, at grundejerne ved de nedklassificerede veje skal betale for vedligeholdelsen fremover? Herunder om kommunen ikke bliver straffet via udligningen?
- Der blev sidste år talt om en manglende prisregulering - hvad er op og ned i det nye forslag?
- Hvor lang tid må der gå fra en vej overdrages til der evt. tegnes en vedligeholdelseskontrakt med kommunen, uden kommunen vil kræve en eller anden form for istandsættelse af vejen før kontrakten indgås?

Disse spørgsmål lovede PK at undersøge nærmere og vende tilbage med svar snarest muligt. (Svarene findes efter referatet).

Spørgsmålene og synspunkterne fra mødedeltagerne viste klart, at der fortsat er en betydelig skepsis, modstand og usikkerhed også over for det nye nedklassificeringsforslag. Flere mente således, at Kommunen burde have undersøgt både de juridiske og økonomiske aspekter mere grundigt, inden de sendte et så vidtrækkende nedklassificeringsforslag ud til borgerne. Desuden var flere deltagere stærkt utilfredse med, at de ikke havde modtaget et svar fra Kommunen på deres indsigelse mod nedklassificeringsforslaget sidste år.

## Jørn Kristiansen (markedschef i Grontmij | Carl Bro)

Jørn Kristiansen (JK) redegjorde for forskellige former for Offentligt-Privat Samarbejde (OPS), som andre kommuner har

etableret eller er ved at indføre.

Ifølge JK er den grundlæggende ide i OPS, at Kommunen udbyder asfaltarbejde og beslægtede arbejder, hvor vedligeholdelsespligten overdrages til en entreprenør i en periode på 15 år (funktionsudbud, hvis der er tale om mindre komplekse vej-systemer og derfor mindre usikkerhed vedrørende udgifterne) eller 4 år, (partnering, hvor der er tale om mere komplekse vej-systemer med tilsvarende større usikkerhed).

Fordelene ved OPS er ifølge JK:

- Fast aftale i en kortere eller længere periode
- Fast betaling i hele perioden
- Veldefinerede kvalitetskrav
- Løbende opdatering af tilstanden
- Mulighed for kvalitetsløft og øget vejkapital
- Entreprenøren får større fleksibilitet til selv at vælge metode, materiale og udførelsestidspunkt.

JK nævnte eksempler fra en række andre af landets kommuner, hvor det har vist sig, at man har kunnet spare endog store beløb på vejbudgettet. Direkte forespurgt, vurderede JK, at LTK kunne spare i hvert fald 20-25% og tilmed kunne opnå en forbedret vejstandard i løbet af nogle år. Desuden kunne borgerne slippe for hele tiden at skulle tage stilling til, hvordan deres vej skal vedligeholdes.

JK påpeger, ligesom UK, at hvis forslaget vedtages til efteråret, så er det vigtigt, at grundejerne til private fællesveje får præciseret, hvordan vejenes standard skal være, før overdragelsen sker. Desuden bør vi også nøje være opmærksom på, hvilken standard vi vil forlange, når vi efterfølgende indgår en vedligeholdelseskontrakt med Kommunen eller et privat firma.

## Diskussion

I den efterfølgende diskussion blev Kommunen repræsenteret ved Paul Knudsen af flere mødedeltagere opfordret til at nedsætte et hurtigtarbejdende udvalg med henblik på at undersøge, hvorledes en eller anden form for OPS model kunne tilpasses LTK's særlige vejssystem. Der blev også udtrykt forundring over, at LTK ikke havde indhentet information fra andre kommuner, som igennem flere år har arbejdet med forskellige former for OPS-løsninger, i de fleste tilfælde med store besparelse til følge. Desuden blev JK spurgt, om private fællesveje herunder det aktuelle nedklassificeringsforslag kunne vanskeliggøre en optimal OPS-løsning, navnlig hvis de berørte grundejere ikke kunne blive enige om, hvordan og af hvem deres private fællesvej skal vedligeholdes i fremtiden? JK bekræftede, at jo større vejareal



en entreprenør kunne få overdraget vedligeholdelsespligten for, jo bedre pristilbud kunne man forvente at få, fordi entreprenøren så mere fleksibelt kunne anvende sine ressourcer rationelt.

Paul Knudsen udviste stor interesse for at undersøge OPS-modellen nøjere, og specielt hvordan den eventuelt kunne tilpasses LTK's særlige vedligeholdelsesbehov. Dette synspunkt kunne mødets deltagere tilslutte sig. LTK blev opfordret til at undersøge, om man for at fremme en optimal OPS-løsning måske snarere burde harmonisere vejenes ejer-status ved at opklassificere private fællesveje til offentlige veje frem for det nuværende nedklassificeringsforslag. Derved ville Kommunen kunne skabe større ensartethed i udbudsbetingelserne og gøre det mere attraktivt for entreprenøren at give et billigere pristilbud.

Alt i alt varede mødet 3 timer. Det var præget af tre gode og informative oplæg og en særdeles livlig, kritisk men også konstruktiv debat. Et progressivt resultat af debatten er, at Paul Knudsen - og dermed forhåbentligt også de øvrige politikere i Lyngby-Taarbæk Kommune - vil undersøge om en eller anden form for OPS-løsning både på kort og på lidt længere sigt kan skabe en økonomisk mere rationel vejvedligeholdelse i form af temmelig store besparelser. Det vil måske oven i købet på sigt være muligt at forbedre vejstandarden. Endelig vil det fritage den enkelte grundejer for den økonomiske og juridiske usikkerhed, som det nuværende nedklassificeringsforslag, men generelt også hele princippet om private fællesveje medfører i praksis. Det kræver imidlertid, at Kommunen harmoniserer vejenes status gennem opklassificering af private fællesveje i stedet for det modsatte, hvilket Formanden for Kollelev Grundejerforening, Lauge Rasmussen, afslutningsvist opfordrede Paul Knudsen (og de øvrige politiske beslutningstagere) til at gøre.

### Svar fra Lyngby-Taarbæk Kommune

#### Spørgsmål:

Hvem har ansvaret for skadeserstatninger m.v., når der er tegnet vedligeholdelseskontrakt?

#### Svar:

Det er kommunen, som har ansvaret for, at private fællesveje med vedligeholdelseskontrakt bliver vedligeholdt i nødvendigt omfang.

Det er kommunens forsikringselskab, som vurderer, om skaden er ansvarspådragende. Dog med følgende undtagelser:

Teknisk Udvalg besluttede på mødet den 12. juni 2001, at det over for grundejerforeninger, vejlaug m.m. samt grundejere skulle tydeliggøres,

**at vedligeholdelse af bump, forsætninger og andre færdselsmæssige foranstaltninger samt vejudstyr, beplantninger og træer ikke er omfattet af vedligeholdelseskontrakten.**

Har en grundejer en færdselsmæssig foranstaltning, vejudstyr, beplantninger og træer beliggende ud for sin ejendom, er det denne grundejer, som har ansvaret for vedligeholdelsen af denne.

Grundejere både på offentlige veje og private fællesveje har vedligeholdelsen af overkørslen til deres ejendom.

#### Spørgsmål:

Er det undersøgt, om skattestoppet gælder i forhold til, at grundejerne ved de nedklassificerede veje skal betale for vedligeholdelsen fremover? Herunder om kommunen ikke bliver straffet via udligningen?

#### Svar:

Udgifter til istandsættelse og vedligeholdelse af privat fællesvej er hverken en skat eller et kommunalt gebyr. Sådanne udgifter har derimod karakter af private udgifter. En omklassificering af en kommunevej til privat fællesvej indebærer derfor teknisk

set hverken øgede skattebetalinger eller øget kommunalt forbrug.

Skattestoppet ændrer derved ikke ved mulighederne for inden for gældende lov at omklassificere en kommunevej til privat fællesvej eller omvendt.

Abonnementet har intet med den kommunale udligningsordning at gøre.

Abonnementsordningen skal hvile økonomisk i sig selv.

Ved vejbesigtigelsen bliver der gjort bemærkninger om vejenes tilstand. På baggrund af de gjorde bemærkninger prioriteres de arbejder, der skal udføres.

Det er kommunalbestyrelsen, der fastsætter abonnementsafgiftens størrelse i forbindelse med budgetforhandlingerne.

Såfremt mindst 2 tredjedele af grundejerne ønsker at tegne en vedligeholdelseskontrakt med kommunen, kan kommunen (vejmyndigheden) bestemme, at der skal gælde en sådan ordning for samtlige grundejere ved vejen.

Såfremt grundejerne ønsker at opsigge kontrakten, skal mindst 2 tredjedele af grundejeren ønske det.

#### Spørgsmål:

Der blev sidste år talt om en manglende prisregulering – hvad er op og ned i det nye forslag?

#### Svar:

Abonnementsafgiften var i 2009 38,- kr. pr. lb. m vej og i 2010 39,- kr. pr. lb. m vej.

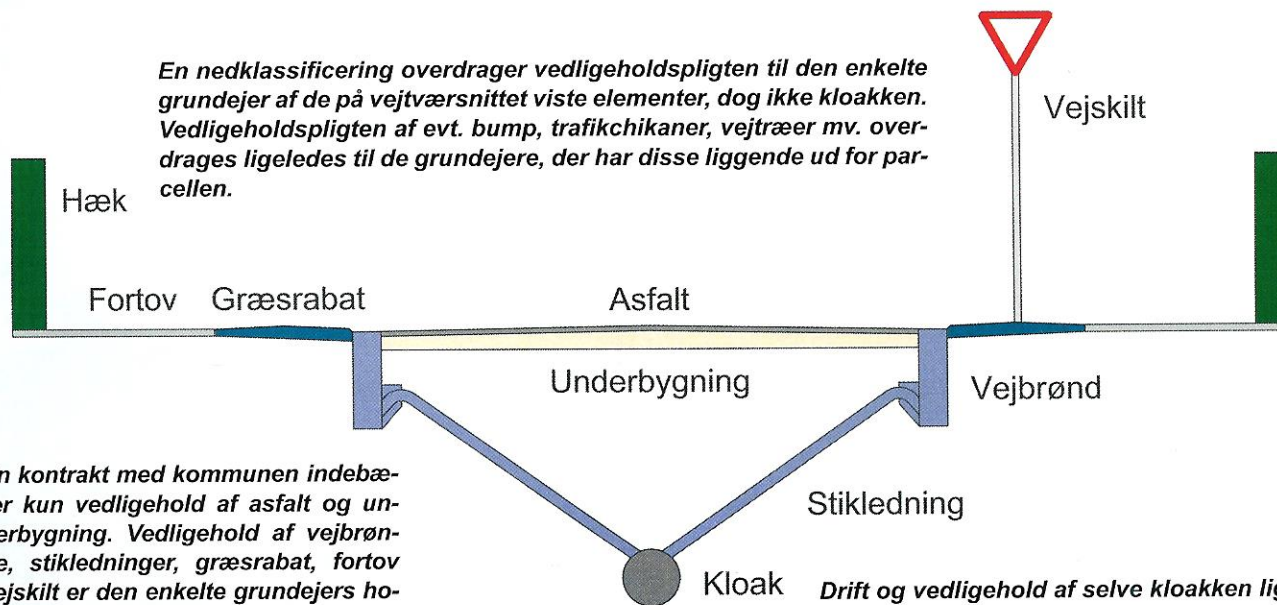
#### Spørgsmål:

Hvor lang tid må der gå fra en vej overdrages, til der evt. tegnes en vedligeholdelseskontrakt med kommunen, uden at kommunen vil kræve en eller anden form for istandsættelse af vejen, før kontrakten indgås?

#### Svar:

Er ikke endeligt afklaret. Vi vil anse 1 til 2 år for rimeligt.

*En nedklassificering overdrager vedligeholdelsespligten til den enkelte grundejer af de på vejtværnsnittet viste elementer, dog ikke kloakken. Vedligeholdelsespligten af evt. bump, trafikchikaner, vejtræer mv. overdrages ligeledes til de grundejere, der har disse liggende ud for parcellen.*



*En kontrakt med kommunen indebærer kun vedligehold af asfalt og underbygning. Vedligehold af vejbrønde, stikledninger, græsrabat, fortov vejskilt er den enkelte grundejers hovedpine. Det er således lidt tilfældigt, hvem disse udgifter rammer.*

*Drift og vedligehold af selve kloakken ligger i et kommunalt selskab og berøres ikke af nedklassificeringen.*



# Veje i grundejerforeningens område

## Vejsyn 22. april 2010

### Baggrund

Vejene inddeles i 3 kategorier. Offentlige veje, Private fællesveje med vedligeholdelseskontrakt og private fællesveje uden vedligeholdelseskontrakt med kommunen.

På de offentlige veje er det kommunen, der varetager vedligeholdelse og snefykning.

På de private fællesveje er det grundejerne selv, der har ansvaret for vedligeholdelse af vejen og vejens udstyr, herunder afledning af vejvand. Man kan dog indgå aftale med kommunen, så kommunen mod betaling overtager grundejerens pligt til at vedligeholde selve vejen. Yderligere kan der tegnes en separat aftale om snefykning og glatførebekæmpelse på vejene.

### Vejenes tilstand

En gang om året gennemfører kommunen vejsyn af de private fællesveje. De veje, der ikke har en vedligeholdelsesaftale, får påtalt, hvilke forhold der skal rettes. For vejene med vedligeholdelsesaftale foreta-

ger kommunen en prioritering af opgaverne, når alle veje i kommunen er gennemgået. Resultatet af disse beslutninger kan ses på kommunens hjemmeside (fra uge 24/25).

Vejsynet omfatter kun de private fællesveje. De offentlige veje vurderes separat, og oplysninger om hvilke tiltag der bliver gjort for at vedligeholde dem, fremgår ikke af kommunens hjemmeside.

For veje, der berøres af en eventuel nedklassificering, gælder, at kommunen vil orientere de enkelte grundejere om, hvad der vil blive gjort ved vejene, inden de overdrages.

I forbindelse med vejsynet den 22. april 2010 har grundejerforeningen foretaget en gennemgang og en gennemfotografering af vejene i foreningens område. (Materialet blev overgivet til kommunen i forbindelse med vejsynet). Umiddelbart fremgår det ikke af vejenes tilstand, hvilke der er offentlige eller private fællesveje. De offentlige veje, der bliver berørt af planerne om

nedklassificering, er i en meget dårlig vedligeholdelsesstand – nogle endda direkte trafikfarlige især for cyklister. Tilstanden af flere af de private fællesveje med vedligeholdelseskontrakt er ligeledes i en meget dårlig tilstand.

Generelt er der problemer med krakeleringer, tvær- og langsgående revner, huller gennem slidlag og bærelag ned i bundsikringen, huller ved overkørsler (bump), sætninger omkring vejbrønde langs rende-stenene, lunker og sætninger i forbindelse med tidligere reparationer osv.

### Afrunding

Både for de eksisterende og de eventuelt nye private fællesveje er det vigtigt, at der bliver indgået en klar aftale med kommunen om standarden af vejene. Det må være et krav, at alle private fællesveje, som kommunen har forpligtigelse overfor, følger disse standarder, og at offentlige veje inden en eventuel nedklassificering bliver sat i stand efter en sådan standard.



*Billedet til venstre er fra Engbakken fotograferet d. 1 juni 2010. I vinterperioden var der store niveauforskelle i asfalten langs revnerne pga. frosthævninger.*

*Hvis vi venter længe nok, vil Engbakken efterhånden komme til at se ud, som det vi ser i lande, som vi ikke umiddelbart plejer at sammenligne os med. Men måske skal vi vende os til dette syn indtil næste kommunalvalg når vi bevæger os ud på vore villaveje. Til den tid kan vi jo overveje, hvor krydset skal sættes, hvis det går så galt, som vist på billedet!!!*

