

Notat

fra lanceringsmøde for håndbogen "Vejledning om Private Fællesveje" i København den 29. oktober 2015 på "Loftet" i Amager Kulturpunkt, Øresundsvej 4, 2300 København S.

1. Indledning

Ca. 60 personer var mødt frem – repræsenterende grundejerforeninger, vejlav, lokaludvalg, Miljøpunkt Amager, Københavns Kommune m.fl. i Sundbyerne, Amager.

Formålet med mødet var at lancere den nyligt udgivne håndbog "Vejledning om Private Fællesveje", der er udarbejdet i regi af 8 københavnske lokaludvalg, kommunen og Miljøpunkt Amager med det sigte, at hjælpe private grundejere, bolig- og grundejerforeninger, vejlav m.fl. på private fællesveje, der i Københavns Kommune udgør en stor del af byens samlede vejnet.

Håndbogen giver svar på spørgsmål samt vejledning vedrørende dannelse af foreninger, indretning, vedligeholdelse og forvaltning på private fællesveje, der i dag skal passes af grundejerne, hvis ejendomme/parceller støder op til privat fællesvej.

I begrænset omfang udleveredes håndbogen til deltagere på mødet, idet den forudgående var udsendt til alle bolig- og grundejerforeninger i Sundbyerne, Københavns Kommune med anvisning om brug som vejledningsværktøj for foreninger og grundejere på private fællesveje.

2. Mødeforløb

Repræsentanter fra lokaludvalgene "Amager Øst" og "Amager Vest" bød velkommen til mødet, og ridsede kort baggrunden op for organiseringen og målsætningen for arbejdet med udgivelsen af håndbogen. Med overdragelsen af ansvaret for driften af de private fællesveje fra Københavns Kommune til grundejerne for ca. 20 år siden pålagdes det grundejerne en betydelig opgave og udgift med at vedligeholde, trafikstyre og indrette vejene samt i det hele taget samarbejdet med forsyningsvirksomhederne omkring føring af kabler, rørsystemer, ledningsnet mv. på private fællesveje.

I de forløbne år er opgaven med vedligeholdelsen af vejene forvaltet meget forskelligt – lige fra løbende, god vedligeholdelse i en række foreninger til ubetinget forsømmelighed i forvaltningen i andre foreninger.

Med udgangspunkt i Vejloven har Kommunen som myndighed kompetence til at kontrollere og påbyde renoveringer og istandsættelser i tilfælde af manglende vedligeholdelse og/eller skader på vejene og anlæg, ligesom Kommunen også kan bestemme om fremføring af offentlige forsyningsanlæg på private fællesveje. Men som udgangspunkt i samarbejde/dialog med grundejere, bolig- og grundejerforeninger og/eller vejlav.

Situationen har afstedkommet behov/krav om udvidet samarbejde mellem grundejerne og myndighederne, hvilket begge parter skal lære. I den sammenhæng må håndbogen gerne betragtes som "lærebog" i den proces.

Repræsentanter fra Miljøpunkt Amager og Kommunens Teknik- og Miljøforvaltning (TMF) fortalte også indledningsvis om "nøgleområder" for samarbejdet og hvor uoverensstemmelser kunne opstå mellem myndighederne og grundejere/grundejerforeninger. Begge parter bør nok generelt lytte mere til hinanden i fremtiden. Tilsvarende udfordringer ligger også vedrørende skybrudsplanerne og klimatilpasningen.

Det videre mødeforløb

I mødeforløbet var der lagt vægt på, at mødedeltagerne aktiveredes mest muligt ved at stille spørgsmål og komme med kommentarer til håndbogsindholdet. Forud for mødet var deltagerne bedt om at vælge sig ind på deltagelse i 2 af 3 udbudte workshops:

1. Indretning og vedligehold af vejen
2. Trafik og parkering
3. Klimatilpasning og grøn vej

Workshopsene, der lededes/formidledes af forberedt personale fra Kommunen og lokaludvalgene, gennemførtes med meget aktiv deltagelse og diskussionslyst.

Gruppe 1: Indretning og vedligehold af vejen

På området vedrørende "Indretning og vedligehold af vejen" var deltagere optaget af behov vedrørende følgende områder:

- Rådgivning/konsulentbistand ved entreprenøraftaler om gennemførelse af vejrenoveringer og større vejvedligeholdelses opgaver. Det kunne fx være gennem foreningsfællesskaber som SGF, Grundejeren.dk, idet Kommunen ikke har ressourcer til en sådan rådgivning. Kommunen kan fortælle, om noget er rigtigt eller forkert.
- Modeller for tilvejebringelse og organisering af kapital til finansiering af vejstandsættelser i større skala – fx mio. størrelser.
- Holdbart beslutningsgrundlag i foreningerne for iværksættelse og gennemførelse af større vejrenoveringer/-investeringer. Vedtægtsgrundlag, medlemskab, grad af flertalsbeslutninger, hvordan "tvinges" alle med?
- Verificering af bestemmelserne vedrørende gravetilladelser.
- Læring om og forståelse for udvidet samarbejde/dialog mellem myndighederne og grundejerne (foreninger, foreningssammenslutninger og lign.) på private fællesveje.

Gruppe 2: Trafik og parkering

På området vedrørende "Trafik og parkering" var deltagere optaget af behov vedrørende følgende områder:

- Parkering: Der er i nogle områder store problemer med parkering af uvedkommende biler/varebiler/lastbiler. Dette er svært at afhjælpe, se dog punktet vedr. parkeringsbåse.

Der var ligeledes en del spørgsmål vedr. parkeringszoner ved metrostationerne og de afledte problemer, hvor parkeringen flyttes til andre veje. Desuden var der utilfredshed over lang sagsbehandlingstid i forbindelse med ønsker om parkeringszoner m.v.

- **Parkeringsbåse:** Hvordan er det hensigtsmæssigt at placere parkeringsbåse? Kan man som grundejer nedlægge veto ift. placering af parkeringsbåse? Hvis man placerer parkeringsbåse udelukkende i den ene side af vejen, kan det give problemer med højere hastighed. Man skal normalt sænke kantstenen, hvis man vil placere parkeringsbåsene delvis på fortovet. Som bilist må man kun parkere på fortov, hvis der er parkeringsbåse, ellers skal man parkere på vejen. Man kan søge om at måtte skilte med, at man kun må parkere i parkeringsbåse, hvis man vil sikre, at der ikke parkeres andre steder på vejen. Derved kan man begrænse antallet af parkerede biler, men man kan ikke sikre, at parkeringspladserne kun kan bruges af vejens beboere og gæster.
Med hensyn til vetoret, så giver kommunen tilsagn til placering af parkeringsbåsene efter forudgående dialog med grundejerforeningen. Hvis kommunen mener, at der er utilfredshed med placeringen, vil de berørte grundejere også blive hørt. Derefter vil kommunen lave en afvejning af fordele og ulemper, før der gives tilsagn.
- **Fartdæmpning:** Der findes mange forskellige godkendte bump. Normalt giver kommunen afslag på at lave bump, som kan flytte sig/ændre form ved længere tids brug, fx bump lavet af SF-sten. Der var utilfredshed med sagsbehandlingstiden i forbindelse med ansøgning om opsætning af bump, samt med uigennemskuelige afslag på bumpenes placering. Kommunen bruger retningslinjer for placering af og afstand mellem bump, men de har ikke konkret viden om de enkelte veje, så det er vigtigt, at ansøgningerne er gennemarbejdede, og at det er tydeligt, hvor man vil placere bump og hvorfor. Kommunen giver en generel tilladelse til placeringen af bump. Hvis der blandt grundejerne er utilfredshed med placeringen, er det et internt anliggende med grundejerforeningen.
- **Fortov:** Der er mange problemer med, at lastbiler benytter smalle private fællesveje, hvor de ikke kan dreje, uden at køre over fortovet, hvorved fortovet ødelægges. Man skal kunne dokumentere, at det er en bestemt lastbil, der har forårsaget skaden, for at kunne få erstatning. Der var forslag om, at kommunen kunne indgå i en dialog med brancheforeningen for vognmænd om denne problemstilling, så de kunne opfordre deres medlemmer til ikke at benytte private fællesveje til gennemkørsel. Man kan også søge kommunen om at få lov til at opsætte pullerter på fortovet, så biler og lastbiler ikke kan køre op på fortovet.
Ligeledes blev det drøftet, hvad man gør i forbindelse med reovering af bygninger, hvor fortovet ødelægges under arbejdet. Man kan beslutte på generalforsamlingen, at den enkelte grundejer selv skal betale for genopretning af fortov, i forbindelse med reovering/byggeri, så udgiften ikke skal afholdes af grundejerforeningen.
- **Overkørsler:** Hvis man har nedlagt sin indkørsel, har man pligt til at søge kommunen om at få den sløjftet og efterfølgende skal kantstenen hæves til normalt niveau.

- Gennemkørende trafik: Kommunen opfordrer til, at man indretter vejen, så den ikke indbyder til hurtig kørsel eller kørsel med store lastbiler. Man kan i de fleste tilfælde ikke få lov til at spærre for gennemkørsel af fx lastbiler, så man må selv som grundejerforening sørge for, at uønsket trafik minimeres ved at gøre det mindre attraktivt at benytte vejen til gennemkørende trafik.

Gruppe 3: Klimatilpasning og grøn vej

På området vedrørende "Klimatilpasning og grøn vej" var deltagere optaget af behov vedrørende følgende områder:

- I gruppen blev der blandt andet talt om mulighederne for at lave klimatilpasning på Amager. De 300 kommunale projektforslag til klimatilpasningen af København kan nu findes her: <http://www.e-pages.dk/tmf/99/>. Det er overordnede projekter som hen over de næste tyve år skal konkretiseres og udføres. Nogle af projekterne kan vedrøre de private fællesveje. Har du spørgsmål til, hvad planen betyder for mulighederne for at klimatilpasse jeres private fællesvej kan du henvende dig til: **Per Andreasen**, Projektleder, tlf. 20 59 20 13, email: ay9w@tmf.kk.dk
- Der blev spurgt til, om lokaludvalgene eller SGF kan etablere et netværk med fokus på klimatilpasningsløsninger på private fællesveje, der kan være til inspiration for dem der gerne vil i gang. Der er brug for gode eksempler for at inspirere til flere.
- Det er en udfordring at mange grundejerforeninger kan dele den samme vej. Det gør det svært at etablere klimatilpasningsprojekter for hele vejforløbet.
- Overvejer I at klimatilpasse jeres private fællesvej kan I tale med Københavns Kommunes afdeling for samarbejder med private om klimatilpasning: **Per Andreasen**, Projektleder, tlf. 20 59 20 13, email: ay9w@tmf.kk.dk

3.Afslutning

Adskillige deltagere udtrykte stor ros til mødet og fandt håndbogen særdeles relevant som god opslagsbog og vejledningsværktøj for grundejerne på de private fællesveje. Der rettedes en tak til dem, der havde fostret idéen og dermed grundlaget for håndbogen, samt til dem der havde udført det praktiske arbejde med at skrive og redigere håndbogen.