



Til borgmesteren

13. august 2010

Sagsnr.  
2010-94592

Dokumentnr.  
2010-535744

### **Besvarelse af spørgsmål til indstillingen vedrørende overdragelse af gadebelysningen på private fællesveje til grundejerne - revideret udkast**

#### **Hvad skal der til for at overtage en privat fællesvej?**

Københavns Kommune kan overtage private fællesveje og lave dem til offentlige veje jf. Lov om offentlige veje § 23. Dette er f.eks. sket ved overtagelse af de private fællesveje i brokvartererne i forbindelse med etableringen af betalingszonerne. Kommunen overtager driftsudgifter til veje, fortove, renhold osv., men kan så modsætningsvis opkræve f.eks. parkeringsafgifter.

I forbindelse med budgetseminaret i marts 2010 blev der lavet en business case på evt. overtagelse af samtlige private fællesveje. Her blev de samlede udgifter opgjort til ca. 118 mio. kr. årligt (Vejvedligehold ca. 100 mio. kr., snerydning og glatførebekæmpelse ca. 11 mio. kr. og renhold ca. 7 mio. kr.). Dertil kommer de ca. 12 mio. kr., som Kommunen nu afholder til belysningen. Der er ca. 370 km. private fællesveje i København. Til sammenligning er der 410 km. offentlige veje.

#### **Hvad koster det den private grundejer?**

Der er ca. 20.500 matrikler på de private fællesveje. Der er dermed mindst 20.500 grundejere, men der er oftest flere grundejere på en matrikel. Og matriklerne varierer meget i størrelse fra en parcelhusgrund til store almenyttige boligselskaber o.l.

Selve driftsudgiften vil i gennemsnit pr. matrikel være ca. 700-800 kr. for elforbrug og løbende vedligehold. Der vil imidlertid også skulle ske udskiftning af selve gadebelysningen, herunder armaturer og belysningsenheden på de mange ældre armaturer (f.eks. gamle lysrørsarmaturer på træmaster). Dette kan f. eks. ske i forbindelse med, at DONG Energy lægger deres el-forsyningsledninger fra luften ned i jorden, hvilket er planlagt til perioden 2012-15. På den måde kan man udnytte, at der kun skal graves én gang.

Fra 2015 er produktion og import af kviksløvluskilder ulovlig, jf. EU Eco-design rammedirektiv 2005/32/EC af 6. juli 2005, gennemført i Danmark ved lov nr. 308 af 30. april 2008. Derfor vil det være nødvendigt at udskifte kviksløvlusarmaturerne. Dette gælder ca. 6.000 lyskilder på private veje.

Det anslås skønsmæssigt, at der pr. lyspunkt er tale om en udgift på ca. 30.000 kr. I villakvarterer vil denne udgift blive fordelt på flere matrikler, så udgiften for den enkelte grundejer vil blive i omegnen af 10.000 kr. Ved større matrikler vil der typisk være flere familier i ejendommene til at dække udgifterne. Det er afgørende, at udskiftningen sker, når det er optimalt ud fra både økonomi og hensyn til energibesparelse. Efter udskiftning vil driftsudgifterne falde blandt andet på grund af lavere energiforbrug.

**Sammenhæng mellem overdragelsen og parkeringspolitikken på private fællesveje**  
Parkeringspolitikken ligger bag overtagelsen af private fællesveje i f. eks. brokvartererne for at kunne adfærdsregulere parkeringen. Det er ikke muligt at udbrede parkeringsafgifter i hele byen uanset, om de overgår til offentlige veje, da man kun lovligt kan regulere adfærd i udvalgte dele af byen, hvor der er færdselsmæssige årsager til dette.

Modsat gives der som udgangspunkt ikke samtykke fra kommunen til privat regulering i form af p-afgifter på private fællesveje, mens det gøres på private færdselsarealer som f.eks. ved indkøbscentre. I enkelte tilfælde indgår kommunen i en offentligretlig særlig regulering med f. eks. 2-timers parkering, hvor en parkeringssituation er hårdt belastet, f.eks. tæt ved en metrostation.

### **Opdelingen mellem offentlige og private veje ud fra en trafikal begrundelse**

Langt de fleste private fællesveje i kommunen ligger i bolig- og villaområder. Vejene er som udgangspunkt kun tiltænkt at skulle lede og fordele områdets egen trafik til og fra ejendommene i området. Der er ca. 1300 private fællesveje.

Nogle af de private fællesveje er med tiden kommet til at indgå som vigtige vejstrækninger i den mere overordnede trafikafvikling ved de offentlige veje, uden at vejenes status er ændret. Det betyder, at borgerne fortsat har en berettiget forventning om, at vejene kun skal anvendes til at lede og fordele områdets egen trafik til og fra ejendommene i området. Det skønnes at dreje sig om ca. 25 veje på i alt ca. 25 km. Overtagelse af disse veje vil svare til en ekstra omkostning ud fra en standardbetragtning på:

- vejvedligehold 500.000 kr. pr. km
- renhold 50.000 kr. pr. km (12 gange årligt renhold)
- belysning 36.000 kr. pr. km
- vinter 72.000 kr. pr. km
- I alt ca. 658.000 kr. pr. km
- Altså i alt øget samlede omkostning årligt på ca. 16, 5 mio. kr.

Disse veje ligger hovedsageligt i Brønshøj-Husum området og på Amager, hvor de er placeret i tilknytning til det mere overordnede vejnet. I forbindelse med belysningsprojektet kan det overvejes, om sådanne veje skal overgå til offentlige veje.

Kommunen udfører ikke trafiktællinger på private fællesveje. Skønnet er derfor ikke opgjort på basis af objektive kriterier, men på baggrund af gentagne henvendelser fra borgere på de pågældende veje, der ønsker foranstaltninger, der kan mindske den megen trafik på vejene.

Som tidligere nævnt fremgår det af vejlovens § 23, at kommunen kan optage private fællesveje som offentlige veje. Loven giver ikke grundejere noget retskrav på, at en privat fællesvej i visse situationer optages som offentlig vej. Hverken i vejlovgivningen eller i andre bestemmelser fastsat i henhold til vejlovgivningen er det nærmere angivet, hvornår kommunen kan eller skal optage en privat fællesvej som offentlig. Afgørelsen afhænger i alle tilfælde af en politisk vurdering af, om en vej har en sådan betydning for den almene trafik og/eller andre anerkendte offentlige interesser, at den skal overtages

som offentlig vej. Kommunens afgørelse skal være begrundet i almene, offentligretlige hensyn f.eks. vejens trafikale betydning, kommunens økonomi eller hensynet til administration.

Kommunen har således vide rammer til at beslutte, hvorvidt en vej skal være offentlig eller privat fællesvej. Beslutningen træffes på baggrund af en konkret vurdering af den enkelte vej.

Skulle man politisk ønske at opstille konkrete kriterier for, hvornår kommunen skal overtage private fællesveje, ville det være oplagt at basere sig på konkrete mål for, hvor meget og hvilken slags trafik (personbiler/lastbiler), der er på vejen i døgnet, set i forhold til, hvor meget trafik der kan forventes til og fra vejens ejendomme. Det vil man kunne afgøre ved at foretage en tælling på den pågældende vej. Det ville koste mellem 5.000-10.000 kr. pr. vej. Det svarer til en samlet tælleomkostning på mellem 125.000 og 250.000 kr., hvis der alene skal måles på de ovennævnte 25 veje.

Men det er væsentligt at understrege, at hvis man vælger at opstille den slags objektive kriterier, så skal kommunen pga. forvaltningslovens krav om lighedshensyn optage **alle** de private fællesveje med sammenlignelige forhold som offentlige veje.

Da forvaltningen ikke har trafiktællinger fra samtlige private fællesveje vil de økonomiske konsekvenser af at indføre objektive kriterier være meget usikre. Uden forudgående trafiktællinger på de i alt 1300 private fællesveje vil man løbe en ganske betydelig risiko for at presse kommunens driftsbudget.

### **Kort over private fællesveje**

Vedlagt er kort over de private fællesveje. De er i A4, men kan printes i A3 for at få et bedre overblik.