



Til byrådsmedlem Dorthe Borgkvist

13. oktober 2021
Side 1 af 4

Besvarelse af 10-dages forespørgsel om harmonisering af veje

Dorthe Borgkvist har fremsendt en 10 dages forespørgsel vedrørende harmonisering af veje i Aarhus Kommune.

Nedenfor følger Teknik og Miljø's svar på de stillede spørgsmål.

Spørgsmål 1

Når der er pligt til at deltage i en grundejerforening ved etablering af nye boligområder, og det er frivilligt at deltage i en grundejerforening på de foreslåede veje, der skal "harmoniseres", hvordan kan forvaltningen så garantere ens vilkår?

Svar

Uanset, om der allerede er etableret en grundejerforening eller om den først skal etableres, så gælder privatvejsloven på en privat fællesvej. Kommunen kan ikke blande sig i, *hvordan* grundejerne vælger at varetage opgaven med vedligehold, kun om vejens tilstand – og dermed det faktuelle vedligehold – er i god og forsvarlig stand.

Erfaringen siger, at længe før der fandtes lokalplaner, som forudsatte oprettelse af en eller flere grundejerforeninger, har grundejere dannet ejerlav og vejlav frivilligt, fordi det er en god måde at organisere vejvedligeholdet på. I Aarhus har vi således cirka 6.000 private fællesveje, der er opstået over en meget lang årrække. I meget få tilfælde - kun én til to gange om året - skal kommunen indblandes i vedligeholdet som vejmyndighed for at sikre, at vejen er i god og forsvarlig stand.

Spørgsmål 2

På gamle private fællesveje er der opsparret kapital siden vejens etablering, og derfor skal man kun betale for fremtidige udgifter. På de nye foreslåede "harmoniserede" veje skal grundejerne ikke kun betale for de fremtidige udgifter, men også for den manglende opsparing siden vejens etablering. Hvordan kan kommunen sikre ens vilkår?

Svar

Det er rigtigt, at nogle grundejerforeninger har opsparinger, mens andre først organiserer en istandsættelse, når problemerne indfinder sig. Ikke alle danner en grundejerforening ved den lejlighed. Det kan oplyses, at for eksempel blev Rugbjergvej og Rosendalvej istandsat af grundejere, som ikke havde en

TEKNIK OG MILJØ
Aarhus Kommune

Rådhuset, Rådhuspladsen 2
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Direkte e-mail:
post@mtm.aarhus.dk

www.aarhus.dk

Sag: 21/088424-2



opsparing. Det kostede ca. 15.000 kr. for en husstand for den mest omfattende renovering og mindre for dem, der besluttede at lade vejen istandsætte nødtørftigt/midlertidigt. Vejene var 50 år gamle på det tidspunkt.

13. oktober 2021
Side 2 af 4

De veje, som Aarhus Kommune nedklassificerer, har en restlevetid, der ligger langt over lovens mindstekrav på 25% restlevetid. Det vil sige, at der næppe skal foretages større renoveringsarbejder de kommende 10-15 år, så der er tid til at spare kollektivt såvel som privat op, hvis man ønsker det.

Det bemærkes til spørgsmålet om ens vilkår, at hensigten med harmoniseringsprojektet er at ensarte serviceniveauet på veje med trafikale fællestræk. Der er ikke to veje, der er ens. Det gælder for både nyere veje og ældre offentlige veje. Der vil altid være lokale forskelle, der handler om terrænforhold, jordbundsforhold, vandets strømningsveje mm. Den endelige tilstandsrapport er dokumentation for, at vejen er i god og forsvarlig stand på overdragelsestidspunktet.

Spørgsmål 3

Er det rigtigt, at de veje, der accepterede nedklassificeringen, får et tilbud om at få deres vej nyistandsat selv om vejens levetid er langt over 25% mens de veje, der ikke accepterer nedklassificeringen, ikke får samme tilbud.

Svar

Det er ikke en korrekt antagelse. Det er Aarhus Byråd, der bestemmer, om en vej skal være offentlig eller privat fællesvej. Vejene bliver således ikke spurgt, om de vil acceptere byrådets beslutning. Grundejerne bliver partsført om beslutningen og om en foreløbig tilstandsrapport, der skal dokumentere vejens tilstand på overdragelsestidspunktet. Her kan grundejerne komme med supplerende oplysninger, for eksempel hvis der er noget, de ved, der taler imod, at vejen lever op til de trafikale kriterier, som byrådet har fastsat.

Aarhus Kommune følger den proces, der er beskrevet i Vejloven om omklassificering af veje. De veje, der indgår i projektet, istandsættes som en del af den almindelige vedligeholdelse af de offentlige veje. De istandsættes til mere end 50% restlevetid, hvilket er langt over lovens mindstekrav på 25% restlevetid. Ikke alle veje har den samme restlevetid på overdragelsestidspunktet, men udarbejdelsen af tilstandsrapporter sikrer, at alle er i god og forsvarlig stand på overdragelsestidspunktet.

Spørgsmål 4

Forligspartierne fik oplyst, at den forventede merudgift ved gennemførelsen af "harmoniseringen" ca. vil være 1.500 kr. pr. år pr. husstand, da dette beløb er et gennemsnit for de bestående private veje.



13. oktober 2021
Side 3 af 4

FAKTA: De vejstrækninger der havde eller oprettede et vejlaug og accepterede privatiseringen, får istandsat vejen, således at de har en restlevetid tæt på 100%. De kan derfor godt regne med en ca. udgift pr. år på 1.500 kr., for der vil gå rigtig mange år, inden der bliver behov for at bruge udgifter på istandsættelse af vejen.

De vejstrækninger der ikke anerkendte lovligheden af kommunens beslutning og derfor ikke oprettede et vejlaug fik ingen istandsættelse. Derfor vil det være et helt andet beløb, der skal betales pr. år, da de kan risikere at have en betydelig lavere restlevetid på vejen. Hvordan kan forvaltningen sikre ens vilkår?

Svar

Der er ingen sammenhæng mellem en vejs tilstand ved nedklassificeringen og grundejernes eventuelle valg om oprettelse af et vejlav. Teknik og Miljø Vejdrift foretog i 2017 en rundspørge blandt grundejere på private fællesveje om deres årlige indbetaling til en grundejerforening. Den viste et gennemsnit på 1.500 kr. Dette tal er bl.a. baseret på grundejerforeninger, der vedligeholder grønne fællesarealer. Ingen af de veje, der påtænkes omklassificeret, får andet end vejen at vedligeholde, det vil sige ingen stier eller grønne områder overdrages. Så tallet må alt andet lige formodes at være mindre.

Det bemærkes, at nyistandsat vej højst kommer op på 87 %, da restlevetiden er en teknisk beregning. Vejen er omfattet af privatvejsloven fra det øjeblik, den er overdraget, og kommunen kan derfor ikke blande sig i, hvordan grundejerne organiserer sig i forhold til det fremtidige vedligehold.

Spørgsmål 5

I Vejlovens §15 står der: "Beslutninger herom (nedklassificeringen) skal træffes på baggrund af en samlet trafikale vurdering og må ikke kun være begrundet i økonomiske forhold." Hvordan sikrer forvaltningen, at disse betingelser bliver overholdt?

Svar

Begrundelsen for at gennemføre projektet er, at grundejerne skal ligestilles, så grundejerne ved de op til 900 veje, der er i spil, får samme vilkår som grundejerne ved de ca. 6.000 veje, der allerede er private fællesveje. Det er Aarhus Byråd, der gennem fastlæggelsen af kriterier har taget ansvar for, at projektets ramme er i overensstemmelse med vejlovens rammer.

Den samlede trafikale vurdering fremgår af de kriterier, Aarhus Byråd har fastsat for, at en vej kan omklassificeres. Kriterierne sikrer, at det offentlige vejnet fremover – når projektet er gennemført – vil bestå af veje, der har en væsentlig betydning for den offentlige motoriserede færdsel. Den vedligeholdelsesudgift, der forventes og skønnes frigøres fra de omklassificerede veje



(forventet 10 mio. kr./år, når projektet er gennemført), vil blive brugt på vedligeholdelsen af veje, der har en væsentlig betydning for den offentlige motoriserede færdsel.

13. oktober 2021
Side 4 af 4

Med venlig hilsen

Bünyamin Simsek
Rådmand

/

Henrik Seiding
Direktør