RETTEARK TIL VEJLEDNING OM

PRIVATE FÆLLESVEJE



UDGIVET AF SYV LOKALUDVALG I KØBENHAVNS KOMMUNE

2. UDGAVE, NOVEMBER 2019

Udgivet af: Amager Vest Lokaludvalg, Amager Øst Lokaludvalg, Bispebjerg Lokaludvalg, Brønshøj-Husum Lokaludvalg, Kgs. Enghave Lokaludvalg, Valby Lokaludvalg, Vanløse Lokaludvalg og Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune.

Konsulent: Lise Nygaard Arre
Fotograf: Christine Louw Nielsen
Layout: KKdesign

Denne opdatering er et supplement til 1. udgaven, som udkom i 2015. Opdateringen er gennemført af samme team som den oprindelige vejledning, dog med undtagelse af Nørrebro Lokaludvalg, som ikke længere har private fællesveje.

Der findes ikke længere private fællesveje på Nørrebro og Østerbro, da Københavns Kommune har overtaget vejene, i forbindelse med at der blev indført parkering med betaling.
Se et opdateret kort over private fællesveje i Københavns Kommune på www.kbhkort.kk.dk.

AMAGER VEST LOKALUDVALG

KGS. ENGHAVE LOKALUDVALG

BRØNSHØJ-HUSUM LOKALUDVALG

VANLØSE LOKALUDVALG

AMAGER ØST LOKALUDVALG

Bispebjerg LOKALUDVALG

Valby Lokaludvalg

Privat fællesvej og vejlav

(Side 6-11)

Ejerforhold og høringsprocesser

(Opdatering til side 6)

Der er mange forskellige situationer, hvor kommunen kan have brug for at lave en høring blandt ejere på en vej. Det er for eksempel i forbindelse med nabohøringer, gravetilladelser og ved indretning med fælles anlæg i eller igennem vejen (fx vedrørende klima, energi eller forsyningsanlæg i det hele taget).

Når de forskellige forsyningsselskaber i København har brug for at grave i vejen, så kræver det en gravetilladelse, men forsyningsselskabet er ikke forpligtet til at lave en høring blandt naboerne. Det er en god idé at være opmærksom på gravearbejdets udførelse, da overfladen som minimum skal reetableres til samme stand, som før der blev gravet i vejen.

Laves der en ændring på overfladen af vejen, som hvis der fx stilles et forstærkerskab op, så skal de berørte ejere informeres. Kommunen kan dog ikke forpligte forsyningsselskaberne til at lave en høring. Et vejlav kan med fordel være proaktivt, så snart man hører om ændringer, der skal laves på vejen, og bede forsyningsselskabet om at blive inddraget i planlægningen, sådan at ændringen passer til vejens brug.

Høringer sendes til dem, der er registreret som ejere af vejen, men det er ikke ensbetydende med, at vejlavet eller grundejerforeningen bliver kontaktet. Det er den ejer, der står opført i Tingbogen, som bliver kontaktet, og det er ikke nødvendigvis dem, der bor ud til vejen i dag. Ejeroplysningerne kan tjekkes på www.tinglysning.dk. Hvis man gerne vil høres af kommunen, når der skal foretages projekter i éns område, så er det grundejerens ansvar at få opdateret oplysningerne i Tingbogen.

Sådan danner I et vejlav

(Side 16-31)

Ophævelse af tinglyste servitutter

(Tilføjelse til kapitlet)

I et vejlav kan der opstå tvivl eller uenigheder om, hvorvidt et tinglyst medlemskab stadig er rimeligt. Kan man ikke nå til enighed i vejlavet eller grundejerforeningen, så kan man kontakte taksationsmyndighederne.

Hvis man er forpligtet til at deltage i vedligeholdelsen af en privat fællesvej af en servitut eller lignende, som er mere end 20 år gammel, så kan man, på bagggrund af bestemmelserne i privatvejslovens § 94, kontakte taksationsmyndighederne og bede dem vurdere, om servitutten skal overholdes, eller om den kan ophæves.

Servitutten kan helt eller delvist ophæves, hvis taksationsmyndighederne vurderer, at forpligtigelsen ikke står mål med den udvikling, der har været siden servitutten blev oprettet. Det kan fx være, hvis grunden tidligere har været brugt til industri, og at servitutten derfor har været udformet sådan, at ejeren kompenserede for tung trafik på vejen. I mellemtiden kan grundens brug være skiftet fra industri til beboelse, sådan at ejerens slid på vejen er blevet væsentligt mindre, og servitutten derfor ikke står mål med nutidens forhold.

I første omgang skal man dog indlede forhandling med grundejerforeningen om at blive fritaget for medlemskabet eller alternativt en nedsættelse af kontingentet. Det sidste kan være relevant, hvis grundejerforeningen laver anden vedligeholdelse af private fællesveje fx af fællesareal, legeplads eller snerydning og renhold. Hvis foreningen ikke vil imødekomme ønsket, kan man vælge at indbringe spørgsmålet for taksationsmyndighederne. I så fald skal man sende en begrundet anmodning herom til taksationskommissionen. Man kan også indsende den til Teknik- og Miljøforvaltningen, og så vil forvaltningen videresende den til taksationskommissionen, men forvaltningen er ikke part i sagen. Det er dog nemmest (og billigst) for alle parter, hvis man kan nå til enighed uden at skulle indblande taksationskommissionen.

Hvad slider på vejen? - Vejr og tung trafik

(Opdatering til side 24)

Oplever man problemer med, at tung trafik kører hen over fortovshjørner og fortove, kan pullerter eller midlertidige beskyttelsesindretninger være en idé. Læs om pullerter på side 49. Det er også vigtigt at friholde areal ved vejhjørner, sådan at større køretøjer kan svinge rundt uden at køre op over fortovshjørnet. Ifølge færdselslovens § 29 må der ikke parkeres inden for en afstand af 10 meter fra vejhjørner og T-kryds.

Der er eksempler på vejlav, der har fået indført længde- eller vægtbegrænsninger for trafikken på den private fællesvej. Der skal være vægtige tekniske begrundelser for at indføre begrænsningerne. Kontakt Center for Trafik og Byliv, afdelingen Tilladelse til Vejændring på vejaendring@tmf.kk.dk for mere information.

Forsikringer

(Tilføjelse til side 28)

Vær opmærksom på, om det er grundejerens pligt at vedligholde stikledninger og andre forhold, der har at gøre med forsyning, på fortov og vejstykke ud for den enkelte matrikel. I Københavns Kommune har ejendommens ejer fx ansvaret for at vedligeholde rendestensbrønde og stikledninger på vejen.

Det kan være en fordel at undersøge, om éns forsikring dækker skader uden for grundens skel. Eller om vejlavets forsikring gør, i de tilfælde hvor vejlavet har overtaget ansvaret for vejens vedligehold.

Orientering mod lokalområdet

(Tilføjelse til side 29)

Som beskrevet på side 29 under "Orientering mod lokalområdet" kan det være relevant at orientere sig mod nye lokalplaner og give høringssvar. En lokalplan eller en byplan er en detaljeret plan med bindende bestemmelser for et område i kommunen. Lokalplanen kan bl.a. bestemme, hvordan det i planen beskrevne område må anvendes, omfang og placering af bebyggelse, veje, friarealer med mere, samt materialevalg og udseende.

Planerne regulerer udelukkende fremtidige forhold, og eksisterende forhold kan således fortsætte som hidtil. Københavns Kommune kan håndhæve lokalplanen med ekspropriering, men det sker meget sjældent.

Hegn ud til vejen

(Tilføjelse til kapitlet)

Man kan som regel selv bestemme, hvordan hegn skal se ud med beplantning, mur eller stakit. Hvis du ikke kan blive enig med din nabo eller vejlav om fælleshegnet, skal I bruge de hegnsbestemmelser, der gælder for København. Findes der særlige bestemmelser om hegnsforholdet mellem ejendommene i servitutter eller en offentlig hegnsregel, f.eks. i en lokalplan, i vejlovgivningen eller en fredningskendelse, gælder disse særlige bestemmelser dog forud for grundejernes aftaler og de hegnsbestemmelser, der gælder for København. Læs mere info på www.kk.dk/artikel/hegn-i-naboskel

Vedligehold af vejen

(Side 32-39)

Kommunalt påbud

(Tilføjelse til side 32)

Grundejerne på de private fællesveje har pligt til at vedligeholde den del af den private fællesvej, som grænser op til deres ejendom, men hvis de ikke selv gør det, har kommunen pligt til at gøre det på grundejernes vegne. Københavns Kommune fører tilsyn med både de offentlige og de private fællesveje. Disse tilsyn hører med til den myndighedsopgave, som kommunen er blevet pålagt via lovgivningen, og dette skal grundejerne ikke betale for.

Skal hele eller dele af vejen istandsættes, så får grundejerne et påbud. I de tilfælde, hvor grundejerne ikke følger påbuddet og vedligeholder deres private fællesvej, bliver kommunen nødt til at agere bygherre på grundejernes vegne, og så vil de udgifter, som kommunen har haft på opgaven, blive viderefaktureret til de berørte grundejere. Den tid, som kommunen har brugt på at sagsbehandle påbuddet – herunder gennemføre partshøring og besvare henvendelser og indsigelser fra grundejerne, gå vejgennemgang, holde møder med den rådgivende ingeniør, revidere bilag etc. – vil alt sammen blive viderefaktureret til de berørte grundejere sammen med regningen fra asfaltentreprenøren og den rådgivende ingeniør tillagt moms. Den administrative del kan således blive ganske dyr. Ved klager indbragt til Vejdirektoratet bliver kommunens administrative arbejde i forbindelse med klagesagsbehandlingen ikke viderefaktureret til grundejerne.

Grunden til, at grundejerne selv skal betale for disse ydelser er, at kommunen ikke lovligt kan bruge midler fra kommunekassen på de private fællesveje, da det er grundejerne selv, der skal afholde de udgifter, som knytter sig til driften af de private fællesveje. Der er mange penge at spare ved selv at påtage sig bygherreopgaven.

Hvem vedligeholder hvad?

(Rettelse til side 35)

Københavns Brandvæsen hedder nu Hovedstadens Beredskab.

Ændringer på vejen

(Side 40-45)

Ansøgning om at lave overkørsel over fortov

(Tilføjelse til kapitlet)

Skal du kunne køre ind over fortovet til dit hus? Så skal du søge om en såkaldt 'adgang over fortov', også kaldet overkørsel. Du skal søge tilladelse hos kommunen, uanset om du ønsker at etablere, ændre eller fjerne en sådan adgang, og uanset om du bor på privat fællesvej eller offentlig vej.

Du kan finde vejledning og ansøgningsskema på Københavns Kommunes hjemmeside: www.kk.dk/artikel/saadan-aendrer-du-paa-din-vej

Midlertidige ændringer

(Rettelse til side 42)

Det relevante link til at søge om tilladelse til midlertidigt at ændre brugen af vejen er blevet opdateret. Det er ændret til: www.kk.dk/artikel/soeg-om-tilladelse-til-dit-arrangement

Trafik og parkering

(Side 46-63)

Muligheder for at håndhæve parkeringsregler

(Tilføjelse til kapitlet)

Parkeringszoner

Grundejere kan ofte have et ønske om at begrænse antallet af biler på deres veje, særligt for at begrænse antallet af udefra kommende bilister, som opleves at parkere til gene for beboerne selv. En løsning kan være at etablere større parkeringszoner på enten offentligretligt grundlag eller på privatretligt grundlag.

Offentligretlige parkeringszoner:

Hvis man som grundejer har et ønske om, at kommunen etablerer en parkeringszone, så vil det kræve, at der fra politisk side bliver truffet beslutning om det. Det betyder, at der skal afsættes særskilte midler til etableringen af zonen, og at et flertal af politikerne er med på løsningen. Vejlavet kan med fordel kontakte lokaludvalget, der kan være behjælpeligt med den politiske proces.

For at kommunen kan etablere en sådan zone, skal kommunen, ud over at iagttage færdselsmæssige og almene hensyn, også overholde almindelige forvaltningsretlige regler og principper. Omfanget af problemet skal undersøges, inden der træffes afgørelse. Kommunen vil ikke kunne tilgodese beboerne, uden der er en saglig grund hertil. Da der er tale om offentligretlig skiltning, er det kommunens parkeringsvagter, der foretager kontrollen med, at reglerne for den konkrete zone overholdes.

Privatretlige parkeringszoner:

Efter privatvejslovens § 57, stk. 1, kan grundejerne af en privat fællesvej ikke foretage færdselsmæssige ændringer på vejen uden kommunens og politiets godkendelse.

Dette gælder også, hvis man som vejlav ønsker at have privat parkeringskontrol. Vejlavet skal derfor tage fat i kommunen. Politiets godkendelse indhentes af kommunen.

I den forbindelse er det dog værd at bemærke, at private fællesveje, selvom de er beliggende på privat grundareal, som udgangspunkt er offentligt tilgængelige veje for alle. Kommunen skal derfor tage stilling til, om blandt andet færdselsmæssige eller andre almene hensyn taler imod etableringen af privat parkeringskontrol. Det kunne eksempelvis være, hvis den private parkeringskontrol i praksis betyder, at vejen ikke længere er offentlig tilgængelig eller parkeringsproblemerne blot forskydes til andre områder.

Kommunens tilladelse er alene udtryk for, at kommunen og politiet ikke vil modsætte sig, at parkeringsordningen gennemføres. Grundejerne har udgifterne forbundet med en privat parkeringsordning og skal selv finde en privat aktør til at forestå parkeringskontrollen. Det vil dog ikke afskære kommunens parkeringsvagter fra at kunne kontrollere og pålægge parkeringsafgifter for færdselslovsovertrædelser (fx ved vejkryds, på fortov med videre).

I begge tilfælde kan man med fordel søge mere information på kommunens hjemmeside eller kontakte Center for Parkering ved at skrive til parkering@tmf.kk.dk.

Fartdæmpere

(Opdatering til kapitlet)

I teksten refereres til "Håndbog om Fartdæmpere". Er man interesseret i eksempler på anlæggelse af fartdæmpere, kan man læse videre i "Eksempelsamling om Fartdæmpere", som Vejdirektoratet udgav i 2013.

Anlæggelse af vejbump som fartdæmper

(Tilføjelse til side 46)

Et eksempel på pris for et vejbump i 2019 er 36.500 kr. inklusiv moms.

2-timerszone

(Opdatering til side 55)

Bemærk, at der i dag anvendes 3-timerszoner frem for 2-timerszoner. Tidsrummet kan ændre sig i fremtiden.

Trafiktælling

(Opdatering til side 60)

Københavns Kommune definerer gennemkørende motortrafik som motorkøretøjer, der kører fra offentlig vej til offentlig vej via den eller de private fællesveje inden for normal gennemkørselstid, typisk 5-10 minutter. Alle køretøjer, der holder sig inden for denne tid, tælles med som gennemkørende motortrafik.

Find den senest opdaterede vejledning til trafiktællinger på Københavns Kommunes hjemmeside: www.kk.dk/artikel/få-målt-trafikken-på-jeres-private-fællesvej

Bilag til underskriftsindsamling til trafiktælling

(Rettelse til side 60)

I originalteksten er der henvist til et bilag 14 med en underskriftsliste til dokumentation af, at grundejerne ønsker trafiktælling. Det blev aldrig indsat i bilagslisten. Bilaget kan til gengæld downloades her: www.kk.dk/artikel/få-målt-trafikken-på-jeres-private-fællesvej

EKSEMPEL

Privatretlig parkeringszone

Da det gamle grønttorv i Valby blev lavet om til boliger, søgte grundejerne om at få lavet en privatretlig parkeringszone for et større område af veje, sådan at parkeringsproblemet ikke blot blev forskudt til næste nabovej. Det fik de tilladelse til.

I Brønshøj er der et ganske særligt eksempel på en privatretlig parkeringszone på en enkelt vej. Det er den private fællesvej Astersvej, hvor der i forvejen kun var tilladt ærindekørsel for beboerne. Vejen var derfor ikke en del af den almene parkeringsafvikling i området.

Grundejerne søgte om en privatretlig parkeringzone og fik lavet en ordning med et privat parkeringsselskab, som uddeler afgifter til biler, der er parkeret uden en beboerlicens. Man valgte denne løsning, fordi parkering på vejen gav beboerne problemer. Parkerede biler på begge sider af vejen gjorde, at renovationsvognen ikke kunne komme igennem, og det samme ville nok være gældende for en brandbil. Derudover var det også problematisk for grundejerne at komme ind og ud af deres indkørsler. Beboerne tjener ikke på ordningen, da udgifterne til de private parkeringsvagter koster mere, end hvad de indhenter i afgifter. Ordningen har også givet anledning til flere diskussioner med folk, der har fået afgifter.

Grøn gade og klimatilpasning

(Side 64-73)

Kan vejlav pålægges klimatilpasning af kommunen?

(Tilføjelse til kapitlet)

Nej, det kan de ikke. Der er ikke hjemmel i privatvejsloven om, at der kan pålægges en klimasikret istandsættelse af vejen fra kommunens side.

Lav klimatilpasning på egen grund i fællesskab

(Tilføjelse til side 67)

Hvis regnvand afledes på egen grund, er der mulighed for at få en delvis refusion af tilslutningsbidraget fra forsyningsselskabet HOFOR. Tilslutningsbidraget er det engangsbeløb, der betales, når der indlægges et vandstik på en matrikel.

På HOFORs hjemmeside kan du læse om kravene og økonomien i at søge om refusion: www.hofor.dk/privat/spildevand/refusion-tilslutningsbidrag-privat/ansoeg-refusion-tilslutningsbidrag-privat

Brug vejen til klimatilpasning

(Rettelse til side 71)

Siden 2015 har dette område ændret sig en del. Fremover skal master-planer udgøre prioriteringsgrundlaget for udpegning af nye projekter på private fællesveje. Det betyder, at de private fællesveje fremover vil blive set i en sammenhæng med løsninger andre steder, som samlet set skal sikre vandhåndteringen i et område. Samarbejdet om de konkrete projekter vil fortsat skulle ske med interesserede grundejerforeninger og vejlav.

Det er ikke længere muligt at få 100% medfinansiering til anlægsomkostninger for klimatilpasningsanlæg i vejarealer. Medfinansieringen kan nu dække 75%. Dog er det stadig muligt at få 100 % medfinansiering, hvis klimatilpasningsprojektet anlægges i rekreative arealer, hvor der er offentlig adgang. Kontakt HOFOR, hvis der skulle være interesse for at ansøge om et medfinansieringsprojekt.

Bilaget, der henvises til, er nr. 15 og ikke nr. 16, som der står i teksten. Bilaget er et eksempel på et projekt, der nåede at være med i perioden, hvor HOFOR måtte give en 100% medfinansiering til de anlægsomkostninger, der var nødvendige for at håndtere regnvandet på vejarealer.

Løsninger på vejen

(Opdatering til side 72)

Der henvises i teksten til et regneark for dimensionering af faskiner, regnbede, grøfter og permeable belægninger. Regnearket fra 2011 er blevet opdateret i 2015. Regnearket kan stadig findes på hjemmesiden www.laridanmark.dk eller på Ingeniørforeningens hjemmeside: ida.dk/om-ida/spildevandskomiteen/skrifter-spildevandskomiteen#se-og-hent-skrifter

Rekreative oplevelser og fællesskaber

(Side 74-83)

Arrangementer

(Tilføjelse til kapitlet)

Hvis man laver arrangementer ude på vejen, skal man altid søge om en arrangementstilladelse. Det samme gælder i princippet for arrangementer på offentligt tilgængelige fællesområder, og det er særligt vigtigt, hvis arrangementet tiltrækker mange mennesker eller har betydning for trafikken eller fremkommeligheden i nærområdet. Søg tilladelse via www.kk.dk/artikel/soeg-om-tilladelse-til-dit-arrangement

Del tingene + Hjælp hinanden

(Rettelse til side 80 og side 81)

Under afsnittene 'Del tingene' og 'Hjælp Hinanden' henvises der til hjemmesiden www.villavenner.dk, som ikke længere findes. Ideen er dog stadig relevant og kan fx gennemføres via en lokal Facebook-gruppe.

Fælles affaldsløsninger i villakvarterer

(Tilføjelse til side 82)

I forbindelse med de senere års øgede krav til sortering af affald, og dermed opstilling af flere affaldsbeholdere, har det i flere rækkehuskvarterer været en udfordring at få plads til affaldsbeholderne på egen matrikel.

Det er muligt at søge om at få dele-beholdere, hvor flere grundejere kan gå sammen og dele fx papir- eller bioaffaldsbeholdere på matriklerne. Det er også muligt at søge om etablering af fælles affaldsløsninger på private fællesarealer, som fx erstatningsarealer.

Det er ikke tilladt at stille sine affaldsbeholdere permanent på fortov og vej. Affaldscontainere hører til på ejendommen eller på de godkendte fællesaraealer. I særlige tilfælde som ved anlægsarbejder eller lignende er det muligt at lave en aftale med Teknik- og Miljøforvaltningen om en midlertidig placering på vejareal. Containerne er kommunens ejendom, og det er dem, som vedligeholder eller skifter dem, når de er gået i stykker. Kontakt Nem Affaldsservice for mere information: nemaffaldsservice.kk.dk



Kontaktoplysninger

(Rettelser til side 86-87)

- 'Klima' hedder nu 'Klima og Byrum'.
- 'Københavns Ejendomme' hedder nu 'Københavns Ejendomme og Indkøb' og kan kontaktes på tlf. 33666100 eller kejd@okf.kk.dk
- Vejdirektoratet har ændret adresse til Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal, 1577 København V. Mails sendes nu som sikker post via deres hjemmeside.
- HOFOR, Københavns Kommune og Miljøpunkt Amager, 2015: "Skab plads til vand. Vejledning til ansøgning om medfinansiering af et privat klimatilpasningsprojekt". Denne vejledning er ikke længere gældende.
- Vejdirektoratet, 2011: "Anlæg for parkering og standsning i byer". En ny udgave har været i høring i 2018. Den nye udgave er endnu ikke at finde på Vejdirektoratets hjemmeside.
- Vejdirektoratet, 2013: "Håndbog for fartdæmpere". Der har sneget sig en slåfejl ind i den oprindelige tekst. Håndbogen hedder "Håndbog om fartdæmpere".
- Hjemmesiden www.villavenner.dk findes ikke længere.

Bilag

(Rettelser til side 90-121)

Bilag 1: "Udvalgte regler om private fællesveje"
Den sidste linje i stykke 1 er ikke længere tidssvarende. Andelen af offentlige veje er i dag større, da der ikke længere findes private fællesveje på Nørrebro og Østerbro. Københavns Kommune har overtaget vejene, i forbindelse med at der blev indført parkering med betaling. Se et opdateret kort over private fællesveje i Københavns Kommune på www.kbhkort.kk.dk.

Bilag 6-14
Alle kommunens bilag er blevet opdateret og kan findes på www.kk.dk/artikel/saadan-aendrer-du-paa-din-vej

VEJLEDNING OM
PRIVATE FÆLLESVEJE



UDGIVET AF OTTE LOKALUDVALG I KØBENHAVNS KOMMUNE
1. UDGAVE 2015

UDGIVET AF
Amager Vest Lokaludvalg,
Amager Øst Lokaludvalg,
Bispebjerg Lokaludvalg,
Brønshøj-Husum Lokaludvalg,
Kgs. Enghave Lokaludvalg,
Nørrebro Lokaludvalg,
Valby Lokaludvalg,
Vanløse Lokaludvalg,
Teknik og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune

1. udgave, September 2015

Konsulent: Lise Nygaard Arre
Fotograf: Christine Louw Nielsen
Layout: KKdesign

ISBN 978-87-998551-0-0

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Rentemestervej 76
2400 København NV

www.kk.dk

Forord

Det kan være noget af en mundfuld at være grundejer på privat fællesvej. Der er en række forpligtigelser, som du er nødt til at forholde dig til, men det giver dig også en god mulighed for at komme til at lære dine naboer rigtig godt at kende.

I København har hver bydel et lokaludvalg, som fungerer som lokalt talerør og bindeled mellem rådhuset og de lokale borgere.

Lokaludvalgene i København har med deres tætte kontakt til grundejerforeninger, vejlav og boligforeninger et godt kendskab til de udfordringer, der kan være på de private fællesveje. Det er med baggrund i disse erfaringer, at lokaludvalgene har taget initiativ til denne vejledning.

Det har ført til et samarbejde mellem otte lokaludvalg i Københavns Kommune – Bispebjerg, Brønshøj-Husum, Vanløse, Valby, Kgs. Enghave, Nørrebro, Amager Øst og Amager Vest samt Teknik- og Miljøforvaltningen i kommunen.

Vejledningen er blevet til med hjælp fra en styregruppe bestående af medlemmer fra de respektive lokaludvalg – alle lokaludvalgsmedlemmer med konkrete erfaringer fra grundejerforeninger og med kendskab til konkrete sager og udfordringer som grundejere på private fællesveje står overfor.

I vejledningen skriver vi hovedsageligt om vejlav, men der kunne lige så vel stå grundejerforening eller vejforening. Formålet er at beskrive de muligheder og forpligtelser, der følger med at være grundejer på en privat fællesvej.

De private fællesveje findes i overvejende grad i yderområderne i kommunen, altså i villakvartererne. Dog findes der enkelte veje i brokvarterne, som er private fællesveje. Denne vejledning omfatter begge typer af private fællesveje.

Denne vejledning giver svar på ofte stillede spørgsmål og kommer med inspiration til projekter, som et vejlav kan stå for. Herudover findes der god litteratur og pjecer, som supplerer denne vejledning. Bagerst i vejledningen er der derfor henvisninger til forskellige inspirationskilder, myndigheder, lovgivning mm.

Vi håber, med denne vejledning, dels at give et værktøj, som kan bruges af allerede eksisterende vejlav og af de enkelte grundejere ved varetagelsen af de opgaver og muligheder, der følger med at bo på en privat fællesvej, dels at inspirere til dannelse af vejlav, hvor denne organisationsform endnu ikke eksisterer.

God fornøjelse!

1. PRIVAT FÆLLESVEJ OG VEJLAV 6
   - Hvad er et vejlav? 8
   - Hvad er fordelen ved at have et vejlav? 8
   - Love og litteratur om private fællesveje 10
2. VEJLAV BLANDT BOLIGFORENINGER 12
3. SÅDAN DANNER I ET VEJLAV 16
   - Vedtægter 16
   - Kom godt i gang 20
   - Hvor mange medlemmer er nødvendige? 20
   - Hvad koster det? 22
   - Fordelingsnøgler og kontingenter 23
   - Fordelingsnøgler ved kommunalt påbud 24
   - Hvad slider på vejen? - Vejr og tung trafik 24
   - Tinglysning af medlemskab 28
4. VEDLIGEHOLD AF VEJEN 32
   - Kommunalt påbud 32
   - Vedligehold og økonomi 34
   - Hvem vedligeholder hvad? 35
   - Snerydning 36
   - Det interne samarbejde i vejlavet 36
   - Håndtering af skader på vejen 37
   - Gratister 39
5. ÆNDRINGER PÅ VEJEN 40
   - Hvor mange skal være enige om ændringerne? 40
   - Behandling af ansøgningen 42
   - Midlertidige ændringer - containere, stilladser, vejfester m.m. 42
   - Kom i gang med at lave en ændring på jeres vej 44
   - Klager over afgørelser 44
6. TRAFIK OG PARKERING 46
   - Fartdæmpning på privat fællesvej 47
   - Pullerter på fortov og vej 49
   - Hajtænder på privat fællesvej 49
   - Ensretning af privat fællesvej 51
   - Vejlukning på privat fællesvej 51
   - Lav vejen om til et opholds- og legeområde 52
   - Ændret parkering på privat fællesvej 54
   - Her er nogle af de løsninger, I kan søge tilladelse til 55
   - Cykelstativer på fortov, vej og facade 60
   - Trafiktælling 60
   - Skelnen mellem lokal og gennemkørende trafik 62

7. GRØN GADE OG KLIMATILPASNING 64
Plantning af vejtræer 64
Lav klimatilpasning på egen grund i fællesskab 67
Brug vejen til klimatilpasning 71
Løsninger på vejen 72
8. REKREATIVE OPLEVELSER OG FÆLLESSKABER 74
Del dyrkningsbede 74
Lav fælles rum 78
Del oplevelserne 78
Del tingene 80
Del trygheden 80
Fælles affaldsløsninger i brokvarterer 82
Fælles affaldsløsninger i villakvarterer 82

STIKORD 84

KONTAKTOPLYSNINGER 86

BILAG 89
1: Redaktionen: "Udvalgte regler om private fællesveje" 90
2: Redaktionen: "Eksempel på standardvedtægter" 94
3: Redaktionen: "Eksempel på opstartsbrev" 100
4: Redaktionen: "Eksempel på interesse-blanket" 102
5: Skema fra Vejdirektoratet over skader på vej 104
6: Københavns Kommune: "Høring ved vejændring" 105
7: Københavns Kommune: "Ansøgningsvejledning - Fartdæmpning på privat fællesvej" 106
8: Københavns Kommune: "Ansøgningsvejledning - Pullerter på fortov og vej" 108
9: Københavns Kommune: "Ansøgningsvejledning - Hajtænder på privat fællesvej" 110
10: Københavns Kommune: "Ansøgningsvejledning - Ensretning af privat fællesvej" 112
11: Københavns Kommune: "Ansøgningsvejledning - Vejlukning på privat fællesvej" 114
12: Københavns Kommune: "Ansøgningsvejledning - Ændret parkering på privat fællesvej" 116
13: Københavns Kommune: "Ansøgningsvejledning - Cykelstativer på fortov, vej og facade" 118
14: Københavns Kommune: "Ansøgningsvejledning - Plantning af vejtræer" 120
15: Grundejerforeningen Øresund: "Eksempel på medfinansieringsansøgning" 122

Privat fællesvej og vejlav

Private fællesveje er privatejede veje, som tjener som fælles færdselsareal og adgangsvej for flere ejendomme. Private fællesveje er som udgangspunkt åbne for alle. På kbhkort.kk.dk kan man tjekke hvilken status ens vej har. I Københavns Kommune er der ca. 480 km private fællesveje og ca. 500 km offentlige veje.

Vejene ejes enten af grundejerne, af en grundejerforening eller af en tredje part. Der betales ikke grundskyld af private fællesveje. Man behøver ikke at hæfte sig så meget, ved hvem der har ejendomsretten til det areal, som den private fællesvej ligger på. Ofte er det meget kompliceret at finde ud af det. Der kan være tale om meget gamle udstykninger, og det er ikke nødvendigvis den grundejer, der grænser op til den private fællesvej, der ejer arealet. Men det er heller ikke afgørende. Det karakteristiske er, at ejerne af ejendomme, der støder op til den private fællesvej, har en lang række forpligtelser og visse rettigheder. Grundejerne har eksempelvis selv ansvar for, at vejen bliver fejet, vedligeholdt og ryddet for sne. Grundejerne kan søge om tilladelse til, for egen regning, at ændre på vejens indretning og udstyr, fx bump og parkering.

Vedligeholder man ikke den private fællesvej, kan Københavns Kommune udstede et påbud om at den skal renoveres for grundejernes regning. Hvis grundejerne ikke selv tager initiativ til at gøre dette, vil Københavns Kommune udføre arbejdet og sende en regning til grundejerne. Der kan klages til transportministeren (i praksis Vejdirektoratet) over kommunens afgørelser i vejsager, hvis de angår retlige spørgsmål. Klagefristen er fire uger.

Offentlig færdsel på private fællesveje

Private fællesveje findes i mange kommuner landet over. Det særlige i København er, at de private fællesveje her findes i byzonen, og med en større mængde af trafik end i landzonerne. De private fællesveje er som udgangspunkt åbne for den almindelige færdsel, det vil sige også for alle andre end grundejerne, der grænser op til den private fællesvej og for alle almindelige trafikformer fx tung kørsel med lastbil.

Det er grundejerne, der skal betale for vedligeholdelse af den private fællesvej, uanset om vejene også benyttes af den almindelige og ofte uvedkommende færdsel. I en storby som København kan den uvedkommende færdsel herunder også udefrakommende parkering være en belastning for grundejerne. Grundejerne kan på den anden side ansøge kommunen om tilladelse til at lave færdselsregulerende ændringer på de private fællesveje eksempelvis for at begrænse færdselen og uvedkommende parkering, og kommunen vil som udgangspunkt imødekomme ansøgningen, hvis der ikke er vigtige hensyn, der taler imod.



Signaturforklaring

- Offentlig vej (kommunal)
- Offentlig vej (statlig)
- Privat fællesvej
- Privatvej
- Offentlig
- Privat fællesvej

Du kan finde kortet på kbhkort.kk.dk under veje og vejstatus.

Ansvaret for vedligehold

Tidligere var der i Københavns Kommune såkaldte maksimumsoverenskomster. De indebar, at kommunen stod for istandsættelse og vedligeholdelse af de private fællesveje og opkrævede et bidrag herfor fra grundejerne. Bidragene var ret beskedne (deraf navnet maksimumsoverenskomster). Bidrag blev alene udregnet på grundlag af facademeter. Disse overenskomster blev opsagt for en del år siden af kommunen og findes så vidt vides ikke mere i kommunen. De var for dyre for kommunen. Det er vigtigt at understrege, at grundejerne hele tiden, ifølge lovgivningen, selv har haft forpligtelsen til vedligeholdelsen af de private fællesveje, og at der alene var tale om, at man ved overenskomst overlod arbejdets udførelse og finansieringen til Københavns Kommune.

At ansvaret for at vedligeholde den privat fællesvej nu i højere grad kræver en indsats fra grundejerne har ført til, at der mange steder dannes foreninger, som fx et vejlav, der tager sig af vejens vedligehold.

Hvad er et vejlav?

Et vejlav er en sammenslutning af grundejere samt evt. erhvervsdrivende og institutioner langs én eller flere private fællesveje. Et vejlav har en bestyrelse, et sæt vedtægter og en generalforsamling, som øverste besluttende forsamling. Et vejlav fungerer dermed som en såkaldt „juridisk person". Vejlav arbejder typisk med udgangspunkt i alt, der vedrører vejene og har næsten altid en økonomi hæftet på beslutninger. Læs en uddybning af vejlavets rammer i kapitel 3 "Sådan danner I et vejlav".

Hvad er fordelen ved at have et vejlav?

Som enkeltgrundejer på en privat fællesvej kan det være vanskeligt selv at sætte en dagsorden for, hvornår der skal ske noget med den vej man bor på, eller hvad der skal ske. Slutter man sig sammen med de andre grundejere i et vejlav, kan det lade sig gøre at arbejde for fælles mål for vejens vedligeholdelse, drift og forandringer. Samtidig kan et vejlav danne rammen om fælles aktiviteter på vejen såsom gadefester og at gøre vejen grønnere, samt socialt sammenhold som fx deleordninger og nabohjælp mod indbrud.

Det er også oplagt at bruge vejlavet til, i fællesskab, at spare op til vedligeholdelse af vejen - og eventuelt den dag, hvor der kommer et kommunalt påbud om at istandsætte vejen. Det er grundejernes opgave at betale for vejens vedligeholdelse og drift. Passer grundejerne ikke selv vedligeholdelsen, så vil det på et tidspunkt ske efter påbud fra Teknik- og Miljøforvaltningen, og regningen bliver sendt til grundejerne. Påbuddet er lige præcist et resultat af, at man på vejen ikke er blevet enige om, hvornår tingene skal gøres. Alene af den grund kan det betale sig at danne et vejlav. Her kan man selv bestemme, hvem der skal udføre arbejdet, hvornår det skal gøres, hvordan det skal gøres og hvordan udgifterne skal fordeles. Vejlavet skal bare leve op til de gældende regler for drift og vedligeholdelse.

At danne vejlav handler derfor blandt andet om at tage fælles ansvar for:

- at veje og fortove er en fælles bundet kapital, som der skal værnes om, fordi det er en stor udgift at lave dem på ny, når først det eksisterende er ned brudt,

Hvad er forskellen mellem et vejlav og en grundejerforening?

Kort fortalt kan forskellen mellem en grundejerforening og et vejlav beskrives således:
I grundejerforeningen tager man sig af en række fællesanliggender. I et vejlav er det oftest kun vejen, man beskæftiger sig med.

Det vil sige, at en grundejerforening varetager grundejernes interesse i relation til en lang række forhold - ofte i et større område. En grundejerforening kan også beskæftige sig med de offentlige veje i området og med torve og pladser. Grundejerforeninger kan beskæftige sig med lokalplaner og en lang række lokale spørgsmål.

Vejlav beskæftiger sig som hovedregel alene med de private fællesveje og de behov, der opstår der.

I en grundejerforening kan områdets vejlav være kollektive medlemmer. Der er således eksempler på en grundejerforening, der har 15 vejlav som medlemmer (Emdrup Grundejerforening). Denne grundejerforening koordinerer i et vist omfang spørgsmål af fælles interesse for vejlavene i området.

Glentevej i Fuglekvarteret.

- at bruge sine rettigheder og muligheder som grundejer og bruger af vejen,
- at løfte praktiske opgaver i fællesskab,
- at skabe fælles grundlag, økonomi og enighed om vejens udseende og anvendelse - fx parkering, begrønning og skiltning,
- at skabe kommunikation mellem vejens grundejere og brugere,
- at skabe dialog mellem vejlav og myndigheder i forbindelse med fx kommunale påbud og lokalplaner.

Et stærkt vejlav kan sikre, at vejens fælles beslutninger og holdninger bliver formidlet til kommunens godkendende myndighed. Og et godt vejlav kan sikre en fortløbende og god dialog mellem kommunen og lokalområdet.

Love og litteratur om private fællesveje

Bestemmelser om private fællesveje findes i privatvejsloven (lov nr. 1537 af 21. december 2010 med senere ændringer, senest ved lov nr. 1520 af december 2014). Dertil kommer et antal bekendtgørelser og cirkulærer. Alt dette kan findes på Retsinformation *(www.retsinformation.dk)*. Færdselsloven indeholder også relevante bestemmelser. Det samme gælder vejrettighedsloven og hegnsloven. Vigtig er også cirkulære om lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje, som fortsat er gældende (nr. 135 af 6. december 1985). Reglerne kan findes i Retsinformation.

Bog om private fællesveje

Der er i april måned 2014 udgivet en bog om private fællesveje: Lars Ramhøj: "Private fællesveje" (Karnov Group Denmark). Lars Ramhøj er landinspektør, og bogen beskæftiger sig også med vejforhold i forbindelse med udstykning.
Specielt disse afsnit i bogen kan være til hjælp for vejlav på private fællesveje:

- regler om færdsel på private fællesveje
- istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje
- vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje
- anden brug af private fællesveje fx parkering, belysning og beplantning.

Ønsker man en samlet fremstilling af reglerne m.v. om private fællesveje, kan der henvises til denne bog.

I bilag 1 i denne vejledning finder du i stikordsform nogle af de vigtigste regler for grundejere og vejlav - der er taget højde for de senere lovændringer, senest de der trådte i kraft den 1. juli 2015.

Man kan ikke finde svar på alle spørgsmål om private fællesveje i love og andre regler. Svar på eksempelvis spørgsmål om erstatningsansvar for grundejere eller vejlav for manglende overholdelse af reglerne om snerydning eller renholdelse af vej og fortov, skal man finde i en række domme, der er afsagt på området. Man kan i den forbindelse stille spørgsmålet om, hvordan et erstatningsspørgsmål skal løses i tilfælde, hvor en grundejer eller et vejlav har overdraget snerydningsopgaven til en entreprenør, som svigter sin opgave. Hvem bærer ansvaret over for folk, som kommer til skade på grund af det glatte føre? Måske er entreprenøren gået konkurs. Også her må man undersøge domspraksis. Hvordan sikrer man sig at kunne få erstatning for skader, som en vognmand med tung kørsel påfører en privat fællesvej? Har man mulighed for at få en voldgiftsafgørelse i tilfælde, hvor kommunalt vejarbejde har påført den private fællesvej skader efter grundejernes opfattelse? I København findes der forskellige grundejersammenslutninger som kan tænkes at kende til domme, der kan hjælpe jer med at afklare jeres spørgsmål. Se afsnittet Kontaktoplysninger for info om grundejersammenslutninger.

Der er mange spørgsmål, som det ikke er muligt at sige noget generelt om, men som må finde en løsning i de enkelte tilfælde. Også i sådanne situationer er det godt at være organiseret i et vejlav eller en grundejerforening.



Villavej i Valby.

Vejlav blandt boligforeninger

I København har der været en lang tradition for, at villaområderne har organiseret sig i grundejerforeninger og vejlav. I nogle tilfælde har det været påbudt som en servitut, siden områderne blev udstykket. Men for områder med etagehusbebyggelser og boligforeninger, hvor der måske også er erhverv, skoler og andre institutioner, er der ingen eller kun en spinkel tradition for at organisere sig i vejlav.

Det kan sagtens lade sig gøre at lave et vejlav på en vej med forskellige boligformer og ejerformer, men det kan kræve lidt mere forarbejde. I erhvervsejendomme og de private udlejningsejendomme bor grundejeren ofte ikke selv på grunden og kan derfor være vanskelig både at få fat på og at motivere til at indgå i et vejlav. Til sammenligning er beboerne i en andelsboligforening eller ejerforening samtidig grundejere, og dermed er dialog mellem beboere og grundejer sikret. Giv tid til, at de enkelte grundejere kan behandle optagelse i et vejlav i deres respektive baglande, ved årlige generalforsamlinger, beboermøder og lignende.

En god idé kan være at begynde med et brev og så følge op med en personlig kontakt. Ofte går det meget lettere, når ejer finder ud af, at der kan være en økonomisk gevinst ved at være medlem. Eventuelt kan man etablere sig som vejlav, selv det ikke er alle grundejere der er medlem, og så fremsende vedtægter, kontingentstørrelse og forslag til de emner, som vejlavet vil arbejde for, til dem, der ikke er med endnu. Nogle gange vækkes interessen meget bedre, når der er noget konkret på bordet, som også giver nogle fordele for ejerne.

Det kan være en god idé at starte med mindre netværk, omkring nogle af de projekter, man ønsker at gennemføre, der på sigt kan udvikle sig til et decideret vejlav. Netværket kan være et interessefællesskab mellem grundejere, beboere, erhverv og/eller institutioner med en interesse i at udvikle det fælles nærområde. Det kan være beboere både på private fællesveje, offentlige veje og langs interne fællesarealer. Den type af netværk, som vil kunne sidestilles med vejlav, er typisk lokale netværk med geografisk afgrænsede områder, og de arbejder med forhold, der er forbundet til bygninger/boliger/gader etc. Netværket vil typisk adskille sig fra vejlavet ved at være et samarbejde, som er baseret på fælles interesser, uden juridiske og økonomiske forpligtelser og uden direkte at være en forening. Resultatet af interessegruppernes arbejde kan ende med dannelse af mindre vejlav, begrønningslav eller andre former for samarbejde inden for det geografiske område, netværket dækker. Netværksarbejdet kan så eventuelt på længere sigt føre til formaliserede vejlav.



Villavej i Valby.



Vejlavet i Søllerødgade stod for forskønnelsen af gaden. I dag går kontingentet til at vedligeholde gadens inventar.

EKSEMPEL

I Søllerødgade blev netværket til et vejlav

I Søllerødgade i brokvarteret på Nørrebro ønskede beboerne at gøre gaden skønnere. Et projekt, der med tiden blev til et vejlav.

Søllerødgade består af etageejendomme med forskellige ejerforhold. På et tidspunkt fik nogle af ejendommene på vejen et påbud om at renovere deres vejstykker. Et par af ejendommene så det som en anledning til at give hele vejen en forskønnelse, derfor fandt de sammen og foreslog et samlet projekt for gaden. De henvendte sig til Københavns Kommune som på samme tid gennemførte et kvarterløft i kvarteret, som havde midler til fysiske anlæg. Kommunen krævede, at der blev dannet et vejlav, hvis de skulle give et tilskud. Det var for at sikre, at de nye installationer blev vedligeholdt.

De ejendomme der startede projektet indkaldte alle bestyrelsesformænd eller bestyrelsesrepræsentanter i gaden til et møde, hvor de fremlagde deres forslag og vejrede stemningen. Forud for mødet havde et par af ejendommene sponsoreret penge til et professionelt skitseforslag og havde lavet et forslag til økonomien i projektet. De tog derefter rundt til ejendommenes generalforsamlinger og fremlagde forskønnelsesprojektet. Det var ikke alle foreninger, der ønskede at deltage, og det er stadig ikke alle der deltager og betaler til vejlavet. Det accepterede netværket af initiativtagere som en forudsætning for at få noget til at ske i gaden.

Det tog i alt seks år fra idéen opstod til vejen var færdig og vejlavet dannet. Der var kun tre-fire personer, der startede processen, og igennem projektet var der løbende udskiftning i arbejdsgruppen, der aldrig nåede op på mere end syv medlemmer ad gangen. Det viser, at det kan lade sig gøre at gennemføre store projekter, selv om man kun er få om at udforme dem. Det vigtige er at have løbende kontakt med alle der påvirkes af ændringerne og inddrage deres idéer og få talt om deres forbehold. I Søllerødgade inddrog de gadens beboere via bestyrelsesmøder og sociale begivenheder som fx morgenkaffe i gaden, sommerfest og vindues-julekalender hvert år i december.

Vejlavet i Søllerødgade arbejder aktivt for at holde kontingent nede. De har beholdt den fordeling, at ejendommene selv laver reparationer, hvis vej eller fortov går i stykker. Vejlavets penge går til vedligeholdelse af de ting forskønnelsesprojektet har tilføjet gaden, som fx plantekasser, udgifter til gartner, graffitirens eller til udskiftning af udstyr der er gået i stykker. Netværket i Søllerødgade eksisterer i dag som et fungerende vejlav.

Sådan danner I et vejlav

Et vejlav dannes ved at stifte en forening, hvor grundejerne omkring én eller flere veje kan være medlem. Vejlavet skal overholde den almindelige foreningsret. Det vil sige, at foreningen skal have et formål, et sæt vedtægter, en bestyrelse samt en besluttende generalforsamling. I vejlavet er det typisk bestyrelsen, som varetager de daglige gøremål i henhold til foreningens formål, vedtægter og generalforsamlingens beslutninger.

En forening oprettes ved at afholde en stiftende generalforsamling, hvor man ved almindeligt stemmeflertal beslutter, hvilke vedtægter der skal gælde for vejlavet. Alle, der melder sig ind på et senere tidspunkt, må acceptere de gældende vedtægter. Ønsker man senere at ændre vedtægterne, må det ske efter de regler for vedtægtsændringer, som vejlavet har vedtaget.

Vedtægter

Når man skal lave vedtægter for vejlavet er det en god idé at søge inspiration hos etablerede vejlav. Bilag 2 i denne vejledning er et eksempel på et sæt standardvedtægter. Det står jer frit for at forme vedtægterne sådan, at de passer til jeres behov.

Det er vigtigt at være skarpe på, hvordan I formulerer jeres formålsparagraf. Det er formålsparagraffen, der bestemmer jeres råderum som vejlav. Og det er dem som en domstol vil vurdere eventuelle sager ud fra. Hvis I, ud over at tage jer af interesser i forbindelse med vedligehold af vejen, også ønsker at arbejde med eksempelvis sociale formål eller klimatilpasning, er det vigtigt at skrive det i formålsparagraffen.

Det er en god idé at udforme vedtægterne, så det er muligt for vejlavet at udvide, fx ved at optage nye medlemmer langs flere veje i nærområdet. I skal også beslutte hvilken form for kontingent I ønsker. Find inspiration til dette i afsnittet "Fordelingsnøgler og kontingenter".

Københavns Kommune går ikke ind i udformningen af vedtægterne for vejlav på private fællesveje, men de vil meget gerne orienteres, når der dannes nye vejlav. Skriv til afdelingen 'Tilladelse til vejændringer' i Teknik- og Miljøforvaltningen. Et vejlav giver Københavns Kommune en kontakt i lokalområdet, og som en service sender de kopier af påbud som pålægges enkelte grundejere der er medlem af vejlavet. Det giver bedre muligheder for at koordinere fælles vedligehold af vejen.

Tinglysning af vedtægter

Når vedtægterne er vedtaget, er det en god idé at tinglyse dem. Tinglysning er den måde, man offentligt registrerer en rettighed på. Når man tinglyser vedtægterne for vejlavet, offentliggør man for alverden, hvilke rettigheder vejlavet har. Anmeldelse af en vedtægt til Tinglysningsretten koster 1.660 kr. (prisen i 2015). Man sikrer også, at fremtidige ejere af ejendommene forbliver medlem af vejlavet.

Hvis vedtægterne bliver ændret væsentligt, eksempelvis for at indføre klimatilpasning som en del af formålsparagraffen, anbefales det at vedtægten tinglyses. Medlemmerne kan indbyrdes ændre vedtægterne uden at ændringen skal tinglyses for at have gyldighed mellem medlemmerne. Tinglysning er noget, der har betydning for tredjemand i god tro. Hvis en tredjemand vil købe en ejendom kan han stole på at det, der fremgår af Tingbogen er hvad der er tinglyst på ejendommen. Hvis (væsentlige) ændringer i vedtægterne ikke er tinglyst skal en godtroende erhverver af ejendommen ikke (nødvendigvis) respektere de ændringer i vedtægterne som ikke er tinglyst. Derfor må man anbefale, at væsentlige ændringer bliver tinglyst. Ellers kan der komme til at gælde forskellige regler for de enkelte ejendomsejere.

Tinglysningsretten kan som domstol ikke på forhånd tilkendegive, hvad der skal til, for at en bestemt rettighed eller et bestemt dokument kan tinglyses. Ved sagsbehandlingen tages der stilling til det enkelte dokument og om indholdet er tinglysningsmæssigt relevant.

Generalforsamling

Vejlavets øverste myndighed er generalforsamlingen, som typisk afholdes en gang om året. Den er jeres mulighed for, på demokratisk vis, at tage stilling til vedligehold og ændringer på vejen. Ud over generalforsamlingen er der også andre muligheder for løbende at tage del i vejlavets arbejde. Det kan for eksempel være at underrette om bestyrelsens arbejde i nyhedsbreve eller at nedsætte arbejdsgrupper, der kan lægge planer for projekter i vejlavet. Det er dog typisk på generalforsamlingen, at de store beslutninger tages - alt efter hvordan jeres vedtægter er udformet.

Valg af bestyrelse

En bestyrelse består ofte af tre til fem medlemmer samt suppleanter, der vælges på generalforsamlingen. De sidder gerne to år ad gangen – på skift - sådan at hele bestyrelsen ikke skiftes på én gang - og kan ofte genvælges. I bestyrelsen findes der som regel en formand, næstformand og kasserer. Der tilknyttes en ekstern revisor. Det påhviler bestyrelsen at lede vejlavet i overensstemmelse med dens vedtægter, generalforsamlingens beslutninger og god foreningsskik. Bestyrelsen vil som udgangspunkt repræsentere vejlavet og bestyre dens opgaver og formue. Det er op til jer at bestemme i vedtægterne, hvor mange der skal deltage i et bestyrelsesmøde for at den er beslutningsdygtig. Det er god skik at føre referater fra møderne og at dele dem med vejlavets medlemmer eventuelt på en hjemmeside eller lignende.

EKSEMPEL

Opstart af vejlav ved Nøkkerosevej

I 1999 opsagde Københavns Kommune den tidligere nævnte maksimumsoverenskomst med de private fællesveje om at varetage vejvedligeholdelsen pr. 1. oktober 2000. Det var startskuddet til at danne Vejlauget Nøkkerosen i Emdrup. Formålet var at gøre det overskueligt for grundejerne i fællesskab at vedligeholde de private fællesveje. Initiativtagerne lavede et spørgeskema, som de sendte rundt til grundejerne på Nøkkerosevej og i sidevejene, for at afdække interessen for et vejlav. Det viste sig, at der var et afgrænset stykke af Nøkkerosevej og sidevejene hvor opbakningen var størst, og det blev dette område man fokuserede på i forhold til at danne et vejlav. Der blev lavet et udkast til vedtægter, som blev sendt rundt til høring blandt de interesserede og efterfølgende drøftet på et møde, hvor de lokale forhold blev diskuteret og vedtægterne blev formet efter dem. Den stiftende generalforsamling blev holdt den 20. juni 2000 og kort efter blev alle medlemskaberne tinglyst på de enkelte ejendomme, sådan at grundejerne er forpligtede til at være medlemmer af vejlavet.

Vejlavet er dannet efter princippet "En for alle og alle for en". Det betyder, at hver matrikel betaler det samme kontingent, uanset om der er en rendestensbrønd, om der er tale om et enfamiliehus eller et tofamiliehus. Dog er der særlige regler for større ejendomme. Hjørnegrunde indtager en særstilling, fordi de er medlemmer af to vejlav, og derfor betaler de halvt kontingent til begge vejlav.

Vejlavets formålsparagraf lyder: "Foreningens formål er at varetage medlemmernes økonomiske, juridiske og praktiske interesser i forbindelse med vedligeholdelse af vejene, herunder kørebaner, fortove, kantstene og rendestensbrønde." Vejlavets daglige arbejde består derfor i at sørge for, at fortov og vej bliver vedligeholdt sådan at de er lovlige. I de første 15 år har vejlavet hovedsageligt udført vedligehold som udbedring af frostskader og skader fra tung trafik ved anlægsarbejde. I 2015 står vejlavet for første gang over for et større projekt, hvor fortove og kantstene skal renoveres. Det klares ved at bruge af de opsparede midler samt ved at medlemmerne betaler et engangsbeløb.

Vejlavet har haft gode erfaringer med at spille med åbne kort om, hvad der sker i vejlavet og derfor udsendes der også regelmæssigt infobreve om lavets aktiviteter. Og selv om det ikke står i formålsparagraffen er vejlavet også et naturligt samlingspunkt for uafhængige netværk på vejen, som festudvalget og bumpudvalget.



Emdrupgårdsvej i Bispebjerg.

Kom godt i gang

Det tager tid at danne et vejlav. Ofte er det én eller et par af vejens beboere, som gerne vil i gang. Indledningsvis må man finde ud af, hvorfor man vil danne et vejlav – hvad er hovedinteresserne? Det kan ikke anbefales at lave et vejlav, som kun har ét formål. Det kan opfattes som pleje af særinteresser og skabe konflikt. Lyt derfor til, hvad andre på vejen har af tanker og ideer, så det kan komme med i et udkast til vedtægter for vejlavet. Hold nogle indledende møder og find ud af, hvad der kan samarbejdes om. Uddeleger derefter arbejdsopgaverne.

Man kan begynde med at kontakte de nærmeste, dem man kender og ved er interesserede. Få andre til at være med, ved at fremhæve de fordele, man kan se. Det er en god idé at sende et introbrev rundt til grundejerne, som beskriver hvorfor man ønsker at starte vejlavet og hvilke fordele der er i det. I samme brev kan der være indkaldelse til et indledende møde.

Den tid, der bruges til at sikre grundejernes forståelse for lavets fordele inden vejlavet stiftes, er givet rigtig godt ud. Information og kommunikation er afgørende for, om vejlavet kan blive en succes. Annoncer, opslag, breve, referater, e-mail, telefonopkald og personlige samtaler er helt almindelige virkemidler, der kan bruges. I bilag 3 i denne vejledning kan man læse et eksempel på et opstartsbrev. Det er fra et lokalområde i Emdrup, der ønskede - og sidenhen opnåede - at danne et vejlav for området. De supplerede brevet med en blanket, som skulle bruges til at afdække interessen for at lave et vejlav i området (se bilag 4). Kommentarer derfra brugte de til at udforme et udkast til vedtægter og indkalde til en stiftende generalforsamling.

Det er en god idé, at de folk, der er blevet enige om at danne et vejlav, starter med en hurtig succes. Man kan holde en vejfest, lave en fælles oprydningsdag, eller få stillet en bænk op eller plante et træ. Det man starter med at gøre, trækker andre til. Det vil sige, at det er netværksskabende og kan motivere til at danne vejlav.

Hvor mange medlemmer er nødvendige?

Der er ingen nedre grænse for, hvor mange I principielt kan være i et vejlav. I kan være så få som to grundejere og stadig danne en forening. Det er dog værd at overveje, hvor mange medlemmer der er brug for i forhold til at kunne udføre de formål, I har med foreningen. Hvis formålet med vejlavet eksempelvis er at lave sociale arrangementer i gaden, kan det være okay ikke at have så mange medlemmer, men hvis I ønsker at renovere eller lave ændringer på vejen, er det lettere at gennemføre hvis størstedelen af grundejerne er betalende medlemmer. I forhold til myndighederne taler man med større vægt, hvis tilslutningen til vejlavet er stor.

Hvis det ikke er muligt at samle alle grundejere, så lav vejlavet alligevel. Det kan nemlig motivere de sidste til at melde sig ind. Giv tid til, at de enkelte grundejere kan behandle optagelse i et vejlav i deres respektive baglande, fx ved årlige generalforsamlinger, beboermøder og lignende.

Det er ikke nødvendigt, at alle grundejere i området er medlemmer af vejlavet eller bakker op om projekterne for at kunne gennemføre en renovering eller en ændring af vejen. Det er dog bedst, også for naboskabet, at der er enighed om, hvordan der laves vedligehold og ændringer og her er vejlavet et oplagt forum for sådanne diskussioner.

Når tilstrækkeligt mange grundejere vil være med til etablering af vejlavet, så laver man et forslag til økonomisk fordelingsnøgle og kontingentfastsættelse samt udkast til vedtægter. Det er en klar fordel at søge hjælp og inspiration hos etablerede vejlav og nogle af de paraplyorganisationer, der samler grundejere i København.



Gimles Allé på Amager.

Hvad koster det?

I villakvarterer koster det (i 2015) gennemsnitligt 2.000 kr. om året i kontingent pr. husstand eller matrikel, hvis kontingentet dækker den almindelige drift og vejenes vedligeholdelse. I områder med etagebyggeri og erhverv må man forvente en lidt højere matrikelpris, da der vil være et større slid af vejen. Samtidig er der også flere beboere til at dele udgiften.

Passer grundejerne ikke selv vedligeholdelsen, så vil det på et tidspunkt ske efter påbud fra Københavns Kommune, og regningen bliver sendt til grundejerne. Derfor er det en fornuftig idé at spare op til disse løbende udgifter.

Find grundejerne

Arbejdet med at samle grundejerne i et vejlav kan være tidskrævende og kompliceret. I erhvervsejendomme og de private udlejningsejendomme bor grundejeren ofte ikke selv på grunden og kan derfor være vanskelig både at få fat på og at motivere til at indgå i et vejlav. På Den Offentlige Informationsservers hjemmeside *(www.ois.dk)* kan man slå alle danske ejendomme op enkeltvis og se de offentligt tilgængelige oplysninger herom.

En god idé kan være at begynde med et brev og så følge op med en personlig kontakt. Ofte går det meget lettere, når ejer finder ud af, at der kan være en økonomisk gevinst ved at være medlem.

Valg af kontingentstørrelse

Det er en god idé at lave en kontingentstørrelse, som sikrer en opsparing til vedligeholdelse og drift af vejen. Hvis der er enighed i vejlavet om at lave tiltag på vejen, så er det også en god idé at lave en opsparing til dette gennem kontingentet. Det kan eksempelvis være hastighedsdæmpende ændringer, forskønnelse eller klimatilpasning, så man kan håndtere regnvandet.

Man kan også vælge at sætte et relativt lavt kontingent for vejlavet. Ved vejforskønnelse og trafiksanering vil man da skulle lave en selvstændig beslutning om gennemførelse af projektet og en beslutning om en ekstra udgift ud over kontingentet. En vedtagelse af vejforskønnelse eller trafiksanering af vejen kan fremmes ved at give medlemmerne af vejlavet forskellige løsningsmodeller for finansieringen. Desuden lettes processen, hvis konsekvenserne er tydelige og gennemskuelige for det enkelte medlem. Udgiften kan fx finansieres via opsparing i vejlavet, ved lån gennem vejlavet eller som en kombination af lån og/eller engangsbeløb for den enkelte ejendom.

Man kan for så vidt vælge at lave et vejlav, hvor kontingentet er 0 kr., og så senere blive enige om, hvad der skal gøres ved vejen, og hvordan udgifterne skal finansieres. Det er dog relevant at have i baghovedet, at der formodentligt vil komme et påbud fra Københavns Kommune, hvis I ikke vedligeholder vejen løbende. Det er som regel billigere at tage skaderne i opløbet end at gennemføre en større renovering

Fordelingsnøgler og kontingenter

Der er flere forskellige måder at udregne, hvordan det enkelte medlem af vejlavet skal bidrage til vejlavet og vejens vedligehold. Her er beskrevet tre eksempler:

1 til 1 fordeling

Her betaler hver matrikel eller hver husstand det samme kontingent. Ofte er tanken bag denne fordeling, at vejen er et fælles anliggende, og at man derfor bidrager ligeligt, uanset om en grundejer eksempelvis har en rendestensbrønd eller andet, der kunne have givet denne grundejer en større udgift end naboen.

Facadelængde, areal, værdi og brug

Her er den enkelte matrikels bidrag beregnet ud fra forskellige faktorer, fx ejendommenes facadelængde mod vejen, størrelsen af ejendommenes arealer og måden, hvorpå ejendommene benyttes eller må forventes benyttet, eller den offentlige ejendomsværdi. Det kan blive et større regnestykke, men kan tage højde for eventuelle forskelle, som vejlavet finder det vigtigt at tage højde for.

Kontingent og vejbidrag

I områder med en blanding af villaer og boligforeninger kan det være en fordel at lave en opdeling i kontingent og vejbidrag. Kontingentet til vejlavet kan eksempelvis betales af grundejerne, mens de enkelte husstande betaler et bidrag til vejens vedligeholdelse. På den måde kan man fordele udgifterne mere jævnt mellem dem, der benytter vejen.

EKSEMPEL

Katrinedaldommen - kontingent og vejbidrag for villaer og boligforeninger

I Grundejerforeningen Katrinedal opdagede de ved overtagelsen af vejenes vedligeholdelse, at kontingentet ikke rakte til fremtidige omkostninger. Kontingentet var kr. 1.100,- om året pr. matrikel. Karreejendommene på flere matrikler betalte pr. matrikel op til fem kontingenter. Kontingentet gik til drift, administration, snerydning samt vedligeholdelse af vejen m.m.

Foreningen fastholdt et enhedskontingent på kr. 1.100 kr. pr. ejendom uanset størrelse, men indførte samtidig et vejbidrag på kr. 350 kr. pr. husstand, der alene skal bruges til vejvedligeholdelsen. Denne form for opdeling, med kontingent for matriklerne og vejbidrag for husstandene, blev prøvet i retten og grundejerforeningen fik medhold i, at det var i orden, at hver enkelt husstand skulle betale et vejbidrag af en passende størrelse.

Fordelingsnøgler ved kommunalt påbud

Den fordelingsnøgle Københavns Kommune bruger ved påbud er baseret på konkrete vurderinger for den enkelte vej. Hvis der i vejlavet er enighed om at bruge en anden fordelingsnøgle, er kommunen tilfredse med den løsning.

Fra juli 2015 vil Københavns Kommune ved påbud, som følge af ændringer til vejloven fra 2014, bruge benyttelsen af vejen til at udregne fordelingsnøgler, frem for at udregne efter facadelængden, ejendomsarealet og enten ejendomsværdien eller benyttelsen. Kommunen undersøger blandt andet, om der er nogen på vejen eller i omegnen, der udøver et særligt slid. I Københavns Kommune sammenlignes en lastbil med 10.000 personbiler ud fra en gennemsnitsbetragtning. Derfor er det kun rimeligt, at grundejere, der genererer tung trafik betaler en større del til vejens vedligehold.

I følge privatvejslovens §52 kan kommunen bestemme at ejere af vejberettigede ejendomme, der ikke grænser til den vej eller vejstrækning, som er omfattet af påbuddet, skal inddrages i udgiftsfordelingen vedrørende et konkret arbejde, hvis de pågældende grundejere bruger eller har brugt vejen på en måde, der efter kommunens vurdering har medført et særligt slid på vejen.

Det betyder, at en erhvervsejendom, der ligger på en tilstødende vej, eksempelvis et supermarked der bruger den private fællesvej til varekørsel i lastbiler eller på anden vis genererer meget trafik på vejen, kan få påbud om at betale en del af renoveringen af vejen. Det samme gør sig gældende for forskellige institutioner, der forårsager øget trafik på den private fællesvej. Der er allerede eksempler i København, hvor et supermarked på en nærliggende vej er blevet pålagt at betale 15 procent af istandsættelsen af den private fællesvej i forbindelse med et påbud.

Er der ikke tung trafik på vejen, fordeles udgifterne efter privatvejslovens bestemmelser.

Hvad slider på vejen? - Vejr og tung trafik

Den altoverskyggende faktor for sliddet på en vej er vejrliget, det vil sige sol, regn, frost, vind og temperatursvingninger. Det kan forårsage forskellige skader i vejen og fortovenes belægning.

Trafikken på vejen betyder således mindre end vejret i forhold til sliddet på vejen. Når det er sagt, er der stadig stor forskel på slid fra tung trafik og personbiler. I Københavns Kommune sammenlignes en lastbil med 10.000 personbiler ud fra en gennemsnitsbetragtning. Derfor er den almindelige gennemkørende færdsel med tunge lastbiler af betydning for sliddet på en vej. Til sammenligning slider en personbil så lidt, at den i praksis ikke betyder noget for sliddet på vejen.

Det er svært at gøre noget ved vejret, derfor er det den tunge trafik, som fylder i bevidstheden hos de fleste grundejere på private fællesveje.

Mange private fællesveje er ikke anlagt til at kunne klare den type trafik, der forekommer på dem i dag. Som nævnt i det foregående afsnit, vil kommunen ved et påbud undersøge, om der er nogen på vejen eller i omegnen, der udøver et særligt slid og pålægge dem at bidrage til istandsættelsen af vejen. Men bemærk, at der kun bliver tale om et påbud, hvis kommunen beslutter det på grund af vejens ringe forfatning.

Det gælder også kun for påbud, der dækker hele vejen og ikke ved påbud til den enkelte grundejer om at lave arbejde ud for sin ejendom. Om denne grundejer kan pålægge andre at deltage i udgifterne til det påbudte arbejde, er et privatretligt eller erstatningsretligt spørgsmål, som hverken kommunen eller Vejdirektoratet efter privatvejslovens regler kan tage stilling til.

Det kan forekomme, at private fællesveje anvendes til rutebusser. Rutebusser med stoppesteder i området må i almindelighed antages også at betjene beboerne i området, og vil derfor som udgangspunkt være vedkommende færdsel, uanset at ruten også betjener andre lokalområder. Det betyder, at private fællesveje med busser i drift skal være i en stand, så vejen kan betjene busdriften.

Der er mange eksempler på, at grundejere med tung trafik er svære at få til at betale til løbende vedligehold af den private fællesvej. Det kan dog være et argument i forhold til, at de bør deltage i vejlavet, at det er billigere at bidrage til at vedligeholde vejen løbende, frem

for at skulle betale et stort beløb i forbindelse med et kommunalt påbud.

Tung trafik kan også opstå i forbindelse med anlægsarbejde hos en grundejer. Husk i den forbindelse at beskytte fortovet, sådan at der ikke sker skader som bagefter skal udbedres. Det er også en god idé at dokumentere vejens stand inden et anlægsarbejde begynder. Dokumentationen kan bagefter bruges til at kræve en eventuel udbedring af skader, der er sket i forbindelse med anlægsarbejdet. Det kan fx være et ødelagt fortov eller nedkørte kantstene og fortovshjørner.



Dagmarvej i Kgs. Enghave.

Kommunale institutioner på private fællesveje

Når Københavns Kommune udsteder et påbud for vejen, undersøger kommunen, om der er nogen på vejen eller i omegnen, der udøver et særligt slid. Den viden bruger kommunen til at beregne, hvilken procentdel de forskellige grundejere skal betale for istandsættelsen. Det vil sige, at kommunen sørger for, at de kommunale institutioner betaler en andel, der modsvarer deres slid på den private fællesvej.

På nogle private fællesveje ejer kommunen arealer, som grænser ud til privat fællesvej. I disse tilfælde har kommunen i lighed med andre grundejere ansvar for, at vejstykket vedligeholdes og de bliver besigtiget på samme måde og i samme takt, som alle andre private fællesveje. Hvis kommunens tilsynsførende finder forhold som skal forbedres, afholdes udgiften af Teknik- og Miljøforvaltningen. Hvis kommunen vurderer, at hele den private fællesvej skal istandsættes, bliver det vejareal, som kommunen er ansvarlige for, også påbudt istandsat som alle andre grundejeres vejareal.

Kommunen kan vælge at lade grundejerne ved den private fællesvej stå for istandsættelsen og herefter betale kommunens andel til dem for den udførte istandsættelse. Denne sidste model baserer sig på frivillighed fra kommunens side, og kommunen tager konkret stilling fra gang til gang. Kommunen forholder sig bl.a. til pris, udgiftsfordeling, kvalitet og omfang.

Selvom kommunen kan have ansvar for at vedligeholde et vejstykke på en privat fællesvej, er den ikke forpligtet til at være medlem af vejlav eller andre lokale foreninger, der sammen sparer op til den løbende vedligeholdelse af vejen, med mindre matriklen er et tinglyst medlem af foreningen. Det er sjældent, men ikke uhørt, at kommunale institutioner er medlem af et vejlav. På Frederiksgårds Allé i Vanløse er en skole og en institution tinglyste medlemmer, der bidrager til det løbende vedligehold. Henvendelser om kommunale institutioner på private fællesveje kan rettes til Københavns Ejendomme, da det er dem, der driver de kommunale ejendomme på private fællesveje.

Grunde der støder op til både offentlig vej og privat fællesvej

Grunde, der støder op til en privat fællesvej på den ene side og en offentlig vej på den anden, er forpligtede over for den private fællesvej. Det vil sige, at de ligesom alle andre grundejere har ansvar for at vedligeholde et stykke af vejen. Når der kommer påbud fra Københavns Kommune er de dog almindeligvis berettiget til en såkaldt hjørnegrundsreduktion i forhold til deres andel af betalingen for renovering af vejen, da de også ligger ud til en offentlig vej. Denne hjørnegrundsreduktion vil ofte være meget lav, da grundejeren sjældent vil skulle betale bidrag til den offentlige vej.

EKSEMPEL

Vejtræer ved kommunal institution

På Dortheavej i Bispebjerg blev en ombygning anledning til, at vejens kommunale institution besluttede at sætte vejtræer, der passede til resten af gadens udtryk.

I forbindelse med at børnehaven Schous Børnehus udvidede institutionen, var der en del tung trafik på vejen og børnene blev i en periode i op til et år genhuset udenfor byen. Det betød, at de i en periode havde en stor bus holdende foran deres ejendom, og at der samtidig var en del anden støjende og støvende arbejde ved børnehaven.

Kommunens projektleder for byggeriet spurgte derfor vejlavet Dortheavej, Smedetoften og Rentemestervej, om de måtte fjerne en helle midlertidigt, så der var plads til bussen og lastbilerne. Det fik kommunen lov til, mod at de genskabte den efter byggeperioden. I forbindelse med afslutningen af byggeriet foreslog vejlavet dem at etablere vejtræer foran ejendommen, så den faldt lidt pænere ind i vejens øvrige udtryk med vejtræer.



De nye vejtræer uden for institutionen på Dortheavej.

Tinglysning af medlemskab

I forbindelse med dannelse af vejlav er det oplagt at overveje, at få medlemskabet af vejlavet tinglyst på den enkelte ejendom. Ønsker man at sikre et fortsat medlemskab uanset at en ejendom skifter ejer, skal et medlemskab i vejlavet tinglyses for den enkelte ejendom. På den måde undgår vejlavet besværligt arbejde med at finde nye ukendte grundejere og overbevise dem om, at de bør være medlemmer.

For den enkelte grundejer medfører processen med tinglysning brug af tid og økonomi, hvilket man skal være opmærksom på fra starten af. En tinglysning koster 1.660 kr. (prisen i 2015). Det er muligt at tinglyse alle ejendomme på en gang for 1.660 kr. og spare udgifterne til at tinglyse dem hver for sig. Det kan være en god idé at lade vejlavets fælleskontingent betale de omkostninger, der er til tinglysningen. På den måde undgår man at bruge meget tid på at diskutere detaljer, og en af de grundlæggende aftaler er dermed besluttet.

Forsikringer

Sæt jer ind i, hvordan vejlavet kan stilles til ansvar for det arbejde, I laver sammen. Det kan for eksempel være, at I har brug for at tegne en forsikring for bestyrelsen eller projekter på vejen. Sørg også for at få dokumentation fra den virksomhed, der vedligeholder eller laver ændringer på jeres vej, på at varen lever op til de tekniske specifikationer og krav som gælder for den. Det kan for eksempel være, at vejbumpet bliver lavet på en måde, der ikke skader køretøjer, der kører med den anviste hastighed eller at havekasserne er markeret på en forsvarlig måde, sådan at der ikke sker påkørselsulykker. Det er i udgangspunktet de grundejere, der har vejstykket, hvor elementet står, som har vedligeholdelsespligten, og som kan blive sagsøgt i tilfælde af skader. Derfor er det vigtigt at lave klare aftaler i vejlavet om, hvilke elementer (fx fortove, plantekasser, vejbump eller andet) vejlavet tager ansvaret for. Lav skriftlige aftaler, sådan at der ikke opstår tvivl siden hen. At sikre, at vedligehold og ændringer laves korrekt, er en opgave I kan varetage sammen i vejlavet.

Bankkonto og lån

Som forening er der mulighed for at oprette en foreningskonto. Der er ofte mange gebyrer, men der tilbydes ofte mere hjælp til opgaver som for eksempel girokort. Det kan dog være, at det er lige så effektivt for foreningen at have en konto, som er billigere og med mindre service. Tal med banken om hvilke muligheder, der matcher jeres behov.

Når en privat fællesvej skal optage et lån i banken skal man tænke sig godt om: der findes både lån, hvor man hæfter "pro rata" og "solidarisk". Solidarisk hæftelse betyder, at alle hæfter for den fulde sum. Det kan være risikabelt. Hvis de andre bliver erklæret konkurs, er det den, der har den store formue, som kan ende med at betale hele gildet. Pro rata betyder derimod at alle hæfter for deres andel. Det anbefales i de fleste tilfælde at lave et pro rata lån. Undersøg hvilke former lån bankerne tilbyder. Der er eksempler på grundejerforeninger, som tidligere har lavet pro rata lån i Jyske Bank og Arbejdernes Landsbank.

Registrering af forening

Et vejlav betegnes som en frivillig forening. En frivillig forening er kendetegnet ved at være en forening, som ikke har nogen afgifts- eller oplysningspligt over for det offentlige. Oplysningspligt kan eksempelvis være indberetning af A-skat, hvis der er ansat en vicevært, en træner, eller hvis der udbetales honorarer til fx en oplægsholder. Et vejlav vil generelt have brug for et CVR-nummer og en digital postkasse til kommunikation med det offentlige. CVR er statens stamregister for virksomhedsoplysninger. Få hjælp til registrering af jeres forening på Erhvervsstyrelsens hjemmeside. Søg på 'frivillige foreninger'.

Orientering mod lokalområdet

Et vejlav kan melde sig ind i en større paraplyorganisation, som varetager grundejernes interesser. Det kan for eksempel være grundejerforeningssammenslutninger. De har som oftest forskellige tilbud, der kan være af værdi for et vejlav som for eksempel adgang til juridisk vejledning og forsikringer. Paraplyorganisationerne kan sikre, at overordnede fælles interesser varetages. Det kan være ønsker til et offentligt areal i foreningens område. Emdrup Grundejerforening var således aktive medspillere i udarbejdelsen af Emdrup Torv og trafiksaneringen af Emdrupvej og Frederiksborgvej. Se eksempler på paraplyorganisationer i afsnittet Kontaktoplysninger.

Der kan også være fordele i at holde jer orienteret om kommunale indsatser som områdefornyelser, lokaludvalg og helhedsplaner i området, da de giver mulighed for at samarbejde om lokalområdets udvikling. På samme vis kan der være fordele i at orientere sig om nye lokalplaner og give høringssvar. I kan se Københavns Kommunes høringer på www.blivhoert.kk.dk.

Information er vigtig

Når vejlavet er en realitet, er det vigtigt at blive ved med at informere. Det gælder både for vejlavet internt og information ud i bydelen. Det gør det muligt for andre at kontakte vejlavet som en samlet enhed frem for at skulle kontakte hver enkelt grundejer. Andre foreninger kan gøre brug af vejlavets erfaringer og endelig kan tilstødende grundejere, der ønsker optagelse i vejlavet, nemt komme i kontakt. En hjemmeside kombineret med anden information (fx nyhedsbreve) er den mest brugte løsning – og ofte den bedste. Undersøg også, om der er mulighed for at linke sig til eksisterende hjemmesider som fx Grundejeren.dk eller andre lokale grundejersammenslutninger.

EKSEMPEL

Medlemmer på offentlige veje

Privatvejslovens §94 giver mulighed for, at grundejere kan indbringe servitutter om fx vedligeholdelse, der er mere 20 år gamle, for en uvildig taksationskommission med henblik på at få vurderet om vedligeholdelsesforpligtigelsen går væsentlig udover, hvad der var tiltænkt da servitutten blev tinglyst. Det er de grundejere, der har interesse i sagen, som skal betale for sagens udgifter. Det afhænger af en konkret vurdering i hver enkelt sag, om grundejere langs offentlig vej kan løses fra den tinglyste servitut om vedligeholdelse eller ej.

Der findes også eksempler på sager, hvor tinglyste medlemmer, der på nuværende tidspunkt kun har adgang til offentlig vej, men stadig betaler til vedligeholdelsen af en eller flere private fællesveje, ikke er blevet fritaget for at bidrage økonomisk.

I Højdegaardens Grundejerforening er der tinglyst 175 medlemmer af foreningen. De betaler til vedligehold af foreningens private fællesveje. En del af medlemmerne bor på Husumvej, som er en offentlig vej. I 2004 meldte de sig ud af grundejerforeningen, fordi de ikke længere ville betale til vedligeholdelse af foreningens veje. De havde i stedet oprettet deres egen forening for Husumvej.

Det er op til generalforsamlingen at beslutte om medlemmer kan forlade foreningen - og da det ikke var blevet besluttet i dette tilfælde, lagde Højdegaardens Grundejerforening i 2005 sag an mod medlemmerne på Husumvej. Sagen kom i Byretten, som i 2006 gav den dom, at tinglyste medlemsmatrikler ikke kan forlade foreningen med mindre det er blevet besluttet på en generalforsamling, sådan som foreningens vedtægter siger. Derfor skulle medlemmerne på Husumvej stadig betale til grundejerforeningen. Sagen blev anket i Østre Landsret, men landsretten vurderede ved en såkaldt tilkendegivelse, at udfaldet ville blive det samme som i Byretten, hvorefter sagen blev trukket tilbage.

EKSEMPEL

Medlemsblad

I Grundejerforeningen Katrinedal udgiver de et medlemsblad en gang i kvartalet. Det er en god mulighed for at fortælle, hvad der sker i grundejerforeningen og på vejene. På den måde skal man som medlem ikke vente til den årlige generalforsamling for at blive opdateret om årets begivenheder. Samtidig er et medlemsblad eller en hjemmeside også et godt sted at give inspiration til nye projekter eller oplysninger om, hvordan man for eksempel fyrer i brændeovnen på en sundhedsansvarlig måde eller får sorteret sit affald korrekt.



Privat fællesvej i Valby.

Vedligehold af vejen

Når vi taler om et vejlavs opgaver, skelner vi mellem vedligehold og ændringer. Vedligehold dækker over det ansvar alle grundejerne på private fællesveje har for at vejen ud for grunden er vedligeholdt, renholdt og om vinteren ryddet for sne. I behøver ikke at søge Københavns Kommune om tilladelse til at lave almindeligt vedligehold på vejen - det skal I til gengæld, hvis I ønsker at lave ændringer på vejen. Der er dog den undtagelse, at hvis I får brug for at grave i jorden i forbindelse med vedligehold, så skal I søge kommunen om en gravetilladelse. Det skyldes, at der ligger ledninger og rør i jorden, som kan tage skade, hvis man ikke er opmærksom på deres placering. Læs om gravetilladelser i kapitel 5.

Sker der et uheld, som skyldes vejens tilstand, vil grundejeren kunne få en bøde og blive dømt til at skulle betale erstatning for den skade, der er sket. Grundejerens forsikring dækker normalt kun for skader, som følge af hændelige uheld på vejen. Grundejerne i vejlavet skal være opmærksomme på, at det er den enkelte grundejer, ud for hvis matrikel en beskadiget belægning findes, der bærer ansvaret for vejens tilstand og vedligeholdelse. Dette ansvar kan man ikke lægge fra sig ved at være medlem af et vejlav. Dog kan man sammen i vejlavet løfte den opgave at vedligeholde vejen sådan at chancen for uheld mindskes.

Vejens drift kan altså varetages af den enkelte eller af et vejlav. Hvis grundejerne ikke opfylder deres pligter, kan kommunen gennemføre forskellige arbejder på den private fællesvej for grundejernes regning. Hvis der er et vejlav, kan det blive billigere for den enkelte grundejer, fordi vejlavet typisk kan indhente gode lånetilbud, da det omfatter flere ejere. Der kan også være „mængderabat", når en entreprenør skal udføre arbejde på en hel vej frem for hos eksempelvis ti enkelte grundejere på samme vej.

Kommunalt påbud

Kommunen har som vejmyndighed en selvstændig forpligtelse til løbende at overvåge de private fællesvejes tilstand og efterse, at de er i forsvarlig stand i forhold til færdslen.

Hvis vejen er i dårlig stand, kan kommunen give grundejerne påbud om forbedringer, der skal udføres af den enkelte grundejer eller beslutte, at hele vejen skal istandsættes som et samlet arbejde, hvor alle skal bidrage. Hvis I ikke selv tager initiativ til at indhente tilbud og få udført renoveringen, så gør kommunen det, og sender regningen til jer.

Forud for sådan et påbud skal der enten gennemføres et vejsyn med deltagelse af samtlige berørte grundejere eller foretages en skriftlig partshøring. Borgerrepræsentationen har besluttet at grundejere, som skal have istandsat deres veje som en stor samlet istandsættelse, skal have seks måneders frist inden afgørelsen træffes og selve påbuddet fremsendes. Grunden til, at Borgerrepræsentationen har besluttet at give seks måneders frist imod lovens tre ugers frist er, at man ønsker at give grundejerne den bedst mulige chance for selv at gennemføre istandsættelsen. Hvis grundejerne selv løfter opgaven, sparer de administrationsgebyret til kommunen samt får indflydelse på, hvordan projektet udføres.

Kommunen kontrollerer løbende vejens stand. I bilag 5 kan I se et skema fra Vejdirektoratet, der viser hvilke ting de kommunale medarbejdere skal være opmærksomme på. Det er eksempelvis revner, som får belægningen til at krakelere hurtigere, eller slaghuller, der kan være til fare for især cyklister og fodgængere. Københavns Kommune reagerer alt efter omfanget af skader på vejen. De kan sende et påbud ud, hvis der er

Hvad skal vedligeholdes?

Almindeligt vedligehold af en privat fællesvej handler blandt andet om at:

- fjerne ukrudt, feje, fjerne affald og andet, der er særligt forurenende eller til ulempe for færdslen,
- renholde grøfter, rendestene, nedløbsriste, rørgennemløb og udløbsrende for alt, der kan hindre vandets frie løb,
- rydde sne og glatførebekæmpe,
- beskære træer og buske, så de ikke generer forbipasserende på fortov, vej eller rabat, og at fjerne træer, der er væltet i stormvejr,
- lave reparationer af fx huller i vej- eller fortovsasfalt, udskiftning af knækkede fliser eller omlægning af fliser, som ligger med for høje kanter, reparation af rendestens-brønde eller brøndenes dæksler.



Hvis vejens stand bliver for dårlig og til fare for trafikken, kan kommunen give et påbud om, at grundejerne skal istandsætte dele af vejen eller hele vejen. Her ses vej fra Nørrebro.

et af punkterne fra listen, der gør det farligt at færdes på gaden, frem for at vente til at alle punkterne på listen kan krydses af.

Er man i tvivl om vejens tilstand, kan man henvende sig til Københavns Kommune, som vil vurdere, om der er grundlag for at lave et vejsyn.

I tilfælde af, at vejen kræver en renovering, vil kommunen starte med at sende et varsel/partshøringsbrev til grundejerne. Det giver mulighed for at komme med oplysninger, som kan være af væsentlig betydning for den senere beslutning, som kommunen skal træffe. Et eksempel på en oplysning kan være, at grundejerne allerede har indgået en bindende aftale med en entreprenør om at få denne til at istandsætte deres vej. Et andet eksempel kan være at HOFOR planlægger at grave en større del af vejen op. Et tredje eksempel kan være, at der skal starte et stort byggeri op ved vejen, og der derfor kan forventes tung entreprenørkørsel på vejen. Argumenterne for at kommunen skal trække forvarslet tilbage, skal være af saglig karakter.

Dernæst ser kommunen på vejens udfordringer sammen med en entreprenør, der giver et overslag over, hvad der skal udbedres på vejen. Alle arbejder, som det bliver påbudt grundejerne at udføre på de private fællesveje, har været i udbud i form af en rammeaftale. Det eneste kriterium i udbuddet er "billigste pris". Kommunen vælger det billigste tilbud og lægger et administrativt gebyr til beløbet. Det er den pris, som det vil koste at få kommunen til at renovere vejen. I kan også selv vælge at stå for projektet og indhente jeres egne tilbud.

Hvis kommunen udfører arbejdet, kan der laves afdragsordninger, hvis der er grundejere, som ikke har mulighed for at betale det fulde beløb ved anlæggelsen. Kontakt Borgerservice for at tale om mulighederne.

Vedligehold og økonomi

Københavns Kommune blander sig ikke i vejlavenes økonomi, når det handler om løbende vedligehold af vejen. Kommunen blander sig kun, når vejen er i så dårlig stand, at der er grundlag for et kommunalt påbud. Det er derfor op til vejlavet selv, at blive enige om de økonomiske rammer for det løbende vedligehold og renholdelse af vejen.

Laver man løbende vedligehold på vejen som enkelte grundejere ikke ønsker at betale til, kan man springe deres vejstykke over eller forære dem renoveringen.

Et vejlav dannes ofte med det formål, at man i fællesskab sparer sammen for at undgå et påbud, sådan at der helst ikke skulle opstå en stor uforudset udgift til at gennemføre et påbud. Det kan dog hænde, at vejlavet ikke har fået sparet nok op eller ikke har mulighed for at optage et fælles lån, der kan dække udgifterne. Her kan det blive nødvendigt for den enkelte grundejer at skulle betale et større engangsbeløb.

Økonomi ved kommunalt påbud og kommunal istandsættelse

Når kommunen udsteder et påbud på vejen og udfører istandsættelsen på vegne af grundejerne, er der forskellige økonomiske løsninger for de grundejere, der oplever at skulle lægge flere penge end de har råd til. Københavns Kommune opfordrer til, i første omgang, at tale med ens bank om muligheder for finansiering og dernæst at tale med Borgerservice om muligheder for afbetaling.

Hvem vedligeholder hvad?

Når en vej skal vedligeholdes, er det vigtigt også at kende til vedligeholdelsesforpligtigelsen for vejens forskellige inventardele. Selv om grundejerne på de private fællesveje har vedligeholdelsespligten i forhold til vejen, er de ikke alene om ansvaret i forhold til alle vejens elementer. Herunder er listet ansvaret i forhold til de enkelte typer af vejudstyr:

Grundejer eller vejlav

Husnummerskilte	Opsættes og vedligeholdes af den enkelte grundejer.
Rendestensbrønde og riste	Anlægges sammen med vejen på grundejernes regning. Vedligeholdelsen påhviler grundejerne.*
Stikledninger	Hele stikledningen skal vedligeholdes af grundejeren – fra vejbrønden ud til hovedkloakken.
Færdselsskilte	Opsættes og vedligeholdes af vejlavet/grundejerforeningen efter god kendelse af ansøgning til Teknik- og Miljøforvaltningen. Skilte og afmærkning til parkering skal søges hos Center for Parkering, mens alle andre skilte og afmærkninger kan søges hos Tilladelse til vejændring. Henvend jer til rette sted og hør, hvad de skal bruge for at kunne vurdere jeres ansøgning.
Hastighedsdæmpende foranstaltninger	Etableres og vedligeholdes af vejlavet/grundejerforeningen efter godkendelse fra Tilladelse til vejændringer.
Vejtræer	Plantes og vedligeholdes af vejlavet/grundejerforeningen efter godkendelse af Tilladelse til vejændringer.

Kommunale institutioner og private virksomheder

Vejbelysning	Vedligeholdes af Teknik- og Miljøforvaltningen.
Hovedkloakker	Vedligeholdes af HOFOR.
Kloakdæksler ifm. hovedledning	Vedligeholdes af HOFOR.
Fjernvarmeledninger	Vedligeholdes af HOFOR.
Fjernvarmedæksler	Vedligeholdes af HOFOR.
Dæksler til vandlåse	Vedligeholdes af HOFOR.
Brandhaner	Vedligeholdes af Københavns Brandvæsen og HOFOR.
Kabelkasser og kabelbrønde	Opstilles og vedligeholdes af HOFOR og teleselskaberne.
Telefonledninger	Vedligeholdes af teleselskaberne.
Vejnavneskilte	Opsættes og vedligeholdes af Teknik & Miljøforvaltningen.

**) Hvor der ikke er en grundejerforening eller et vejlav, som varetager vejvedligeholdelsen, påhviler det den eller de enkelte grundejere at foretage vedligeholdelsen. Er der rendestensbrønde og riste på det vejstykke, som grundejeren har ansvar for, er det grundejerens forpligtelse at vedligeholde dem. Privatvejsloven giver mulighed for at Københavns Kommune kan dele udgiften på flere grundejere. Det kan blive dyrt! En reparation af brønd og stikledning koster typisk 40-50.000 kr. eksempelvis efter en skade eller et rotteangreb.*

Snerydning

Når sneen falder er det vigtigt, at den fjernes så hurtigt som muligt fra fortove og veje - det vil sige, at alt efter snevejrets omfang, kan det blive flere gange på et døgn. Der er ikke krav om, at sneen skal være ryddet på et bestemt tidspunkt. Man skal dog være opmærksom på at få strøet med salt eller grus på fortovet inden man tager hjemmefra, hvis der er varslet islag. Som grundejer skal du rydde sne og salte eller gruse på gangarealerne, altså fortove, stier og trapper ud for din grund. Ligger din grund ud til en privat fællesvej, skal du sørge for, at kørebanen bliver ryddet ud til midten af vejen. Som grundejer på en hjørnegrund skal du også rydde og gruse/salte overkørslen fra den ene vej til den anden. Du kan påføres erstatningsansvar ved uheld, hvis ikke du har sørget for, at der er ryddet sne og saltet eller gruset ud for din grund.

En god løsning er, hvis vejlavet indkøber eget fælles snerydningsmateriel, og en fast person sørger for rydningen. Det kan for eksempel være vejlavets fælles vicevært. Alternativt kan vejlavet vælge at hyre et eksternt fælles firma. De kan eksempelvis hyres til løbende at være opmærksomme på at få ryddet arealet eller de kan bestilles fra gang til gang.

Det interne samarbejde i vejlavet

Som i alle sammenhænge hvor der er flere om at bestemme, kan der også opstå interne spændinger i et vejlav. Eftersom vejlav hører under det privatretslige, kan Københavns Kommune ikke gå ind i de fleste sager, der kan opstå i et vejlav. Derfor er det op til jer selv at nå til enighed.

Der kan eksempelvis opstå spændinger i vejlav med store grundejere (fx pensionskasser), der har opkøbt grunde med henblik på at sælge dem videre eller udleje boliger. De kan på en gang være meget fjerne fra dagligdagen på vejen og svære at komme i kontakt med, og samtidig kan de have stor indflydelse på mulighederne for vejens vedligehold og ændringer. En løsning kan være, at opdele området i mindre vejlav, sådan at de grundejere, der er interesseret i at vedligeholde eller udvikle området går sammen.

Hvem løser opgaverne?

Det kan i nogle tilfælde være en god idé at ansætte en fælles vicevært for vejlavet. Viceværten kan være en beboer på vejen. Herved kan man sikre en ansvarsfølelse i forhold til vejens vedligeholdelse og drift. Viceværtens opgaver kan være få eller mange. For eksempel kan personen pleje beplantning efter en plejeplan godkendt af vejlavet. Viceværten kan sørge for renholdelse af vejene og sørge for snerydning. Viceværten kan også være en slags vogter over vejen og sikre, at skader påført vejen eller vejinventaret af eksempelvis uvedkommende bilister bliver repareret af den rette. Viceværtens opgaver kan udføres efter regning fra opgave til opgave, sådan at man ikke behøver lave et egentligt ansættelsesforhold.

Håndtering af skader på vejen

Der kan opstå skader på vejen eksempelvis i forbindelse med byggeri eller levering af varer mv. Det kan være en ekstern part der er ansvarlig for at udbedre dem eller det kan være en grundejer på vejen. I alle tilfælde kan det være en god idé, at vejlavet er med inde over processen, for at sikre, at vejens stand bliver vedligeholdt.

Det kan ske ved at kontakte entreprenøren, eventuelt før byggeriet påbegyndes, og aftale, hvordan man forholder sig til brugen af vejen og eventuelle skader, der måtte opstå. I forbindelse med renoveringen af en bro på Frederiksborgvej i Emdrup i 2015, henvendte entreprenøren sig før arbejdets start til Emdrup Grundejerforening for at høre om foreningen havde særlige ønsker og forhold. Det skabte et tillidsfuldt forhold og løbende kontakt mellem entreprenøren, grundejerforeningen og naboerne til byggepladsen.

Hvis man som grundejer eller vejlav skal have udført et stykke arbejde eller leveret noget tungt, er det vigtigt på forhånd at afklare, hvem der dækker eventuelle skader - og hvordan man kan undgå, at de opstår i det hele taget.

Herunder er et eksempel fra Højdegaardens Grundejerforenings vedtægter. I dem er det foreningen, der står for at få arbejdet udført for grundejerens eller skadevolderens regning:

"7.4 Enhver grundejer har pligt til at sikre foreningens veje, fortove og pladser mod beskadigelse f.eks. i forbindelse med byggeri, midlertidig opmagasinering af byggevarer og evt. levering af andre varer mv. Kørsel, parkering og standsning på fortov er ikke tilladt ej heller med ét hjulsæt. Den, der påfører skade på foreningens offentligt tilgængelige arealer, fortove, vejareal og fællesområder, er erstatningsansvarlig overfor foreningen. Foreningen foreståar evt. reparation heraf for at sikre, at kvaliteten og udseendet forbliver som tidligere.

7.5 Nyanlæg, ændringer og reparationsarbejder i fællesarealerne, veje og fortove udføres alene ved Foreningens foranstaltning og for skadevolders/grundejers regning."

EKSEMPEL

Inddrivelse af manglende kontingent

En af de svære opgaver som vejlav kan være at følge op på kontingenter, der ikke er blevet betalt til rette tid. I Højdegaardens Grundejerforening i Brønshøj sender de en rykker, hvor beløbet er forøget med 100 kr. i rykkergebyr. Samtidig oplyses det, at hvis regningen ikke betales, så overgår sagen til inkasso. Hvis regningen ikke bliver betalt, får foreningen deres advokat til at sende et brev om, at medlemmet kan undgå inkasso, hvis man betaler kontingentet + rykkergebyret + honorar til advokaten. Hvis regningen stadig ikke bliver betalt, overgår den til inkasso. For at kunne lave en løsning som denne, er det vigtigt at finde en advokat, der vil tage sig af mindre sager som i eksemplet.

EKSEMPEL

Vejskader på Nøkkerosevej

I Vejlauget Nøkkerosen har man haft visse udfordringer med skader i forbindelse med anlægsarbejde. Da Emdrup Bro skulle renoveres, foregik en del af transporten til byggeriet gennem private fællesveje. Trafikken var tungere end hvad den private fællesvej kunne bære. Vejlavet forsøgte at få entreprenører og bygherre til at udbedre skaderne, men det lykkedes kun at få erstatning for det, der direkte kunne dokumenteres. Det blev til et fortovshjørne, hvor vejlavet havde været ude og tage billeder af de hjulspor der opstod i forbindelse med, at et tungt køretøj kørte op over det. Resten af udgifterne til reparationer kom vejlavet selv til at hænge på. Den erfaring vejlavet har fået er, at det er vigtigt at tale med parterne på forhånd og afklare, hvad der skal ske, hvis der opstår skader. Det er også vigtigt at få dokumenteret de skader, der eventuelt opstår.

EKSEMPEL

Optagelse af gratister i vejlavet

I vejlavet Dortheavej, Smedetoften og Rentemestervej har de oplevet grundejere som først fatter interesse for at deltage i vejlavet, når de har brug for at renovere deres vejstykke. Her har vejlavet løst problemet ved at aftale, at folk skal have været medlemmer af vejlavet i to år førend de kan få hjælp til at udbedre skader på vejen ud for deres egen matrikel. Den regel har de lavet for at undgå, at folk først melder sig ind, når der skal bruges penge på vedligehold.

Gratister

Gratister i et område, der har et vejlav, kan også give anledning til diskussion. En gratist er en person, der anvender eller har fordele af et gode, som eksempelvis en vedligeholdt vej, uden selv at betale for eller bidrage til det. Københavns Kommune blander sig ikke i vejlavenes økonomi når det handler om løbende vedligehold af vejen. Det er derfor op til vejlavet selv, at blive enige om de økonomiske rammer for den løbende vedligeholdelse og renholdelse af vejen. Laver man renoveringer på vejen, som enkelte grundejere ikke ønsker at betale til, kan man springe deres vejstykke over eller forære dem renoveringen.

Det er selvfølgelig også en mulighed at lade vejen forfalde, indtil der kommer et påbud, som alle grundejere skal betale til. Det er dog værd at undersøge, om løbende vedligehold ikke bedre kan betale sig for vejlavet, selv om der er gratister på vejen.



Eksempel på nyistandsat privat fællesvej, Augustagade på Amager.

Ændringer på vejen

Ønsker I, at vejen skal forskønnes, beplantes med træer eller trafikdæmpes? For at det kan blive til virkelighed på de private fællesveje, er det nødvendigt, at lokale kræfter tager initiativ til at gøre noget ved sagen. Og så er det altid det bedste, når forandringer i lokalområdet sker på lokale kræfters initiativ. På den måde bliver resultatet meget bedre modtaget og brugt, end hvis man bliver påtvunget et eller andet. Til forskel fra vedligehold, skal I ansøge Københavns Kommune om alle ændringer, der foretages på vejen.

I udgangspunktet er det grundejerne eller vejlavet, der betaler for ændringerne på vejen. Det er dog værd at undersøge, om der er andre projekter i lokalområdet, som I kan arbejde sammen med. Det kunne eksempelvis være en kommunal skole der var interesseret i at lave vejbump og sætte hastighedsskilte op på vejen. I den forbindelse er det kommunens opgave, som grundejer at vedligeholde de elementer som kommunen opsætter. Det er en god idé at få skrevet sådanne aftaler ned, da der kan være stor udskiftning i en kommune og da kommunens grundejerrolle ikke er sammenfaldende med myndighedsrollen. Det kan betyde, at kommunen ikke er opmærksom på, at bump og skilte er deres egne og derfor deres vedligeholdelsesansvar. I det tilfælde er det godt at have en aftale at henvise til.

Kommunen kan også bestemme, at en privat fællesvej af hensyn til den almene færdsel skal forbedres. I sådanne tilfælde er det, i følge privatvejsloven, kommunen, der skal afholde udgifterne hertil. Som eksempel kan nævnes den kommunale indsats for at skabe sikre skoleveje, hvor der er blevet opført trafikdæmpende ændringer som vejbump. Kommunen kan også vælge at betale for hele eller dele af vedligeholdelsen af en privat fællesvej, hvis formålet hermed primært er hensynet til den almene færdsel (se også bilag 1: "Regler om private fællesveje).

Hvor mange skal være enige om ændringerne?

Permanente omlægninger eller ændringer i vejens udseende eller trafikforhold er lettest at gennemføre, hvis der er tilslutning fra grundejerne. Derfor anbefales det, at man undersøger om der er tilstrækkelig opbakning, før man søger kommunen om at lave en ændring. På den måde undgår alle parter at bruge tid på et projekt, grundejerne måske alligevel ikke kan blive enige om at etablere.

Det forhold, at en grundejer efter privatvejslovens §44 har pligt til at vedligeholde en bestemt del af en privat fællesvej, betyder ikke, at vedkommende har ejendomsret til det pågældende vejstykke. Man kan dog som grundejer nedlægge veto, hvis ændringen forhindrer én i at udnytte sin grund. Det kan for eksempel være, hvis grundejerens indkørsel bliver spærret af ændringen.

At have opbakning til projektet betyder dog ikke, at alle grundejere behøves at være enige, førend kommunen vil tage stilling til en ansøgning fra en eller flere grundejere om at lave en ændring, men det er en god idé, at der er stor tilslutning blandt grundejerne, da projektet ellers kan skabe splid på vejen.

Det kan være en god idé at opdele jeres vejprojekt i to dele. Den første del kan handle om at få opbakning til selve idéen om at lave en ændring. Er der først og fremmest opbakning til at lave ændringen - fx at lave vejbump eller ensrette vejen? Det er den opbakning, som kommunen skal bruge for at kunne behandle jeres ansøgning. Dernæst kan der være en ny runde, som handler om at aftale, hvem der skal bidrage økonomisk for at lave ændringen. Her kan man måske klare, at ikke alle bidrager, så længe man får ændringen.

EKSEMPEL

Arbejd jer frem mod enighed

I grundejerforening Øresund var der et ønske om at klimatilpasse vejene. Der blev nedsat en projektgruppe, som også indeholdt repræsentanter fra vejlavet. De inviterede alle grundejere til en fælles workshop, hvor de talte om, hvad der var vigtigt at overveje i forhold til projektet. Projektgruppen var rundt og stemme dørklokker hos alle beboere, hvilket var vigtigt for at få folk til at deltage i mødet. Den korte snak i gadedøren gav mulighed for at beskrive projektet og gjorde beboerne nysgerrige i at deltage i workshoppen. Til workshoppen talte de om de fordele og problemstillinger, som kan opstå i et klimatilpasningsprojekt på vejen. Kunne de eksempelvis få flere spændende planter ved at lave regnbede? Hvad kunne projektet komme til at betyde for parkering på vejen? Sammen fandt de frem til, hvilke muligheder og begrænsninger de så i projektet, og det gav et godt grundlag for, at projektgruppen kunne lave en ansøgning.



Grundejerforeningen Øresund på Amager.

Behandling af ansøgningen

Når man søger Københavns Kommune om at lave en ændring, skal det planlagte arbejde godkendes af de relevante afdelinger i Teknik- og Miljøforvaltningen samt hos andre relevante aktører. De indhenter politiets samtykke til at trafiksikkerheden bliver overholdt og tjekker eksempelvis med belysningsselskabet at ændringer som vejtræer ikke er i vejen for belysningen. Kommunen sender også forslaget til partshøring hos berørte grundejere, så de kan give deres mening tilkende.

Kommunen bestræber sig på at svare inden for ti dage med en angivelse af, hvem der er sagsbehandler. En ukompliceret sag vil typisk tage fire til seks uger at behandle inklusiv indhentelse af godkendelse hos politiet.

Hvis kommunen kan godkende ansøgningen, giver de en offentligretlig tilladelse. Det betyder, at de giver tilladelse til, at man kan gennemføre projektet, men det betyder ikke, at projektet skal gennemføres. Det er op til grundejerne selv at blive enige. I bilag 6, "Høring ved vejændring", er beskrevet, hvordan man kan dokumentere opbakningen til projektet.

Midlertidige ændringer - containere, stilladser, vejfester m.m.

Hvis man ønsker at ændre vejens forhold midlertidigt, skal man søge Center for Trafik og Byliv om tilladelse *(se www.kk.dk/arrangementer)*. Det gælder fx, hvis man ønsker at holde gadefest eller loppemarked. Behandlingstiden for ansøgninger er normalt 14 dage. Ønsker I at bestille en midlertidig container til haveaffald eller storskrald, skal I derimod kontakte Nem Affaldsservice hos Københavns Kommune.

Midlertidighed kan også bruges som en slags prøveperiode. Altså en periode, hvor man ser og oplever, hvordan fx dyrkningskasser tager sig ud på vejen. Det kan være afsæt for at beslutte, om der skal laves et permanent projekt.

Det kræver ikke flertalsbeslutning i vejlavet at søge om en midlertidig ændring. Det er tilstrækkeligt med en orienterende rundskrivelse til beboerne. Men det er altid en god idé at være enige, og vejlavet bør sikre, at den enkelte grundejer ved, hvad der sker.

Forskellen mellem offentligretlig tilladelse og privatretlig tilladelse

Hvis kommunen og politiet imødekommer en ansøgning, om eksempelvis at begrænse færdslen for uvedkommende køretøjer, vil der være tale om en offentligretlig tilladelse. Det vil sige at kommunen og politiet tilkendegiver, at der ikke er almene, offentlige grunde til at modsætte sig det ansøgte. Om indehaveren af tilladelsen kan udnytte denne og etablere den ansøgte regulering, er et privatretligt spørgsmål, det vil sige et spørgsmål om, hvorvidt de private aftaler om vejen gør det muligt at foretage den ønskede regulering. En privat aftale kan eksempelvis være en forenings vedtægter eller generalforsamlingens beslutninger. Hverken kommunen eller Vejdirektoratet som klagemyndighed kan tage stilling til fortolkningen af disse aftaler. I tilfælde af uenighed mellem parterne (vejejeren og de vejberettigede) må spørgsmålet afgøres ved domstolene.

Gravetilladelse

Lige så snart der skal graves i jorden, skal der søges tilladelse hos Københavns Kommunes afdeling for Gravetilladelser. Det er for at undgå, at gravearbejdet kommer til at beskadige nogle af de ledninger og rør, der allerede ligger i jorden.

På virk.dk kan man indsende en ansøgning om at få en gravetilladelse. Her kan man også finde vejledning til de dokumenter der skal følge med ansøgningen. Det er oplysninger, som en plantegning over placering af ledninger, en tidsplan for arbejdet, afspærringsplaner (hvis det er relevant), oplysninger om arbejdets art, arbejdets formål og påtænkt udførelsesmetode samt oplysninger om kontaktperson(er).

Hvis der er foretaget gravearbejde ud for ens matrikel, og der er opstået skader, kan man se, hvem der har udført opgaven på kbhkort.kk.dk. Under menuen "Veje" kan man se gravetilladelser til vejarbejde og kommende vejarbejde.

I forhold til tidligere graverarbejder, der ikke er angivet på kortet, kan man kontakte Københavns Kommunes afdeling for Gravetilladelser.

Kom i gang med at lave en ændring på jeres vej

Der er mange måder at lave et projekt for en ændring på vejen. Herunder er et forsøg på at skitsere, hvordan et projekt kan forløbe.

Undersøg idéen og økonomien

Når I får en idé til en ændring, som I gerne vil lave på vejen, er det en god idé at undersøge, hvordan stemningen er blandt de andre grundejere. Er der forbehold, som I skal have undersøgt og afklaret? Hvad koster projektet, og hvordan kan I skabe økonomi til det i vejlavet? Prøv at finde ud af, om der er andre vejlav, der har lavet lignende projekter, og hvad deres erfaringer er. Hold eventuelt et møde i vejlavet og giv mandat til, at en arbejdsgruppe kan indhente tilbud og undersøge økonomien i projektet.

Undersøg hvad Københavns Kommune skal bruge

Kig i de bilag som er vedlagt denne vejledning eller kontakt Københavns Kommune og hør, hvad de har brug for at se, for at kunne vurdere jeres projekt. De vil sandsynligvis anbefale jer at hyre en rådgiver, hvis I ønsker at lave en ændring på vejen. Der er mange regler der skal tages hensyn til og ofte tekniske detaljer der skal tegnes, så sørg for at jeres rådgiver kender vejreglerne. Som grundregel kan man sige, at alle ændringer, som er mere end at flytte en flise, kræver en målfast tegning.

Få opbakning fra grundejerne

Hold et eller flere møder, hvor I fremlægger jeres forslag til ændringen på vejen samt eventuelle tilbud og forslag til finansieringsmodeller. Det er en fordel at kunne dokumentere en opbakning til projektet, inden I sender en ansøgning til Københavns Kommune.

Send ansøgningen ind

Når I har fået accept fra de berørte grundejere og har opfyldt de krav, som Københavns Kommune har stillet, sender I ansøgningen ind. Den vurderes af kommunen, politiet og andre relevante parter. Ansøgningen skal eventuelt behandles af flere afdelinger - det vil kommunen hjælpe jer med. Kommunen bestræber sig på at svare inden for ti dage med en angivelse af, hvem der er sagsbehandler. En ukompliceret sag vil typisk tage fire til seks uger at behandle inklusiv indhentelse af godkendelse hos politiet. Kommunen kan ikke på forhånd sige præcis, hvor lang tid det vil tage at behandle en ansøgning, da det afhænger af projektets kompleksitet og hvor veludarbejdet og veldokumenteret ansøgningen er.

Hvis I får godkendt jeres ansøgning, kan I indgå en aftale med en entreprenør og anlægge ændringen.

Klager over afgørelser

Hvis man mener, at kommunen ikke følger loven i deres afgørelser, kan man klage over dem. Der kan klages til transportministeren (i praksis Vejdirektoratet) over kommunens afgørelser i vejsager, hvis de angår retlige spørgsmål. Det vil sige, at Vejdirektoratet kun kan behandle klager over retslige spørgsmål, men ikke som udgangspunkt over kommunens skøn. Det betyder, at Vejdirektoratet kan vurdere om kommunen har fulgt vejlovgivningen, men for eksempel ikke om kommunens vurdering af trafiksikkerhed er korrekt.

Klagefristen er fire uger fra den dag, kommunen meddeler afgørelsen til den enkelte part i sagen. En afgørelse er meddelt, når den er kommet frem til modtageren. På Vejdirektoratets hjemmeside kan du finde oplysninger om, hvordan du klager og hvordan et klageforløb foregår. Søg efter 'klage' i søgefunktionen på hjemmesiden.

Samarbejde med andre vejlav

Der kan en gang imellem være flere vejlav, der deler den samme vej. Selv om man sidder i forskellige vejlav, kan man sagtens samarbejde og opnå rabat på vedligeholdelsesarbejdet eller ændringer på vejen. Det kunne eksempelvis være ved at lave et samlet vejlav for vejen eller ved at have repræsentanter siddende på tværs af foreningerne, sådan at man er orienteret om hinandens vejprojekter.

Det sker også, at en vej er udstykket til flere forskellige grundejerforeninger. Der kan være fordele i at lave vejlav på tværs af grundejerforeningernes skel. Det kan give bedre muligheder for at skabe et sammenhængende udseende på vejen og at lave projekter for hele vejen.



Valby.

Trafik og parkering

Trafik og parkering er emner, som et vejlav ofte har interesse for. Hvilken form for kørsel ønsker man på vejen, og hvordan kan man bedst organisere parkeringen? Hvad giver det mindste slid, og hvordan kan man højne sikkerheden? Dette kapitel præsenterer en række af de ændringer, man kan lave på en privat fællesvej for at få bedre trafikale forhold.

Trafiksanering har stor betydning for lokalområdets trafiksikkerhed og tryghed. Ikke mindst børn og ældre kan have stor glæde af eksempelvis trafikdæmpende vejprojekter. At ændre på de trafikale forhold på vejen kan dog skabe virkninger, der rækker længere ud end den enkelte vej. Derfor kræver det et stort arbejde at lave omfattende ændringer for vejens brug, mens det kan gå lettere at lave mindre fartdæmpende tiltag, som stadig har indflydelse på trafikken. Det kan eksempelvis være ved opsætning af skilte, der gør bilisten opmærksom på særlige forhold eller ved fysiske ændringer på vejen.

Hvis I ønsker at lave ændringer på vejen, skal I lave målfaste projektskitser så kommunen og politiet kan sammenligne dem med eksisterende planer. Nogle vejlav laver dem selv, og andre bruger en rådgiver, der kender vejreglerne. Kommunen yder en generel skriftlig vejledning som for eksempel de bilag, der er knyttet til dette kapitel, men det er ikke meningen, at kommunen skal optræde som egentlig rådgiver, og udarbejde tekniske tegninger med mere for de grundejere, der søger om en ændring.

I Vejdirektoratets "Håndbog om fartdæmpere" kan man finde svar på de fleste spørgsmål til hvordan vejen kan indrettes. I håndbogen skelnes mellem trafikveje og lokale veje. Private fællesveje kan generelt sammenlignes med lokale veje.

Tilladelser

I skal søge om tilladelse hos Københavns Kommunes Center for Trafik og Byliv, afdelingen for 'Tilladelse til vejændringer'. Det er vigtigt at tegningerne laves i de målestok, som kommunen beder om, sådan at kommunen og politiet kan sammenligne dem med eksisterende planer. Det er gratis at søge om tilladelse, men det er jer som grundejere, der betaler alle udgifter til planlægning, opførelse af de fysiske ændringer på vejen og vedligeholdelse af dem. Det er en fordel, hvis I på forhånd har fået opbakning fra grundejerne på vejen (læs mere om intern opbakning i kapitel 5), sådan at kommunen ved, at I har mulighed for at gennemføre projektet.

Anlæggelse af vejbump som fartdæmper

Det anbefales at læse afsnit 4.8 i "Håndbog om Fartdæmpere" hvis man ønsker at anlægge bump på vejen. Her findes for eksempel størrelser for bumpet udregnet efter ønsket hastighed samt priser anno 2005 (entreprenørvirksomheden NCC anslår at priserne skal pålægges ca. 25 procent for at være tidssvarende i 2015). Det mest almindeligt anvendte bump er det cirkelformede bump. Det er et bump, der er udformet som en cylinderflade. Man kan også lave et kombibump, hvis hastigheden for personbiler og busser skal dæmpes til samme niveau. Ønsker man at busser og lastbiler skal kunne køre med samme hastighed som før, mens personbilers hastighed dæmpes, kan man fx anlægge pudebump og pukkelbump. Det kan også være en fordel at sætte midlertidige bump fx ved vejarbejder, ved en vej, som belastes med omvejskørsel på grund af vejarbejder, eller ved skoler i forbindelse med skolepatruljearbejde. Kommunen anbefaler ikke længere at lave pullerter sammen med vejbumpet, da de ofte påkøres og forårsager skader, ikke kun på køretøjer, men også på pullerterne, hvilket betyder, at de er dyre for grundejerne at vedligeholde.

Fartdæmpning på privat fællesvej

Ønsker I, at trafikanterne sætter farten ned på vejene i jeres område, kan I søge om tilladelse til at lave vejbump og andre fartdæmpende ændringer. Den mest almindelige anvendte fartdæmpning i København er vejbumpet. Det er ofte cirkelbump, der benyttes på de private fællesveje, men der findes mange forskellige typer bump, som virker forskelligt på trafikken.
En fartdæmpende ændring kan udover vejbump også være indsnævringer af vejen med vejbede i en eller begge sider, eller et forløb med vejchikaner.

Tilladelser

I skal søge om tilladelse hos Københavns Kommunes Center for Trafik og Byliv, afdelingen for 'Tilladelse til vejændringer'.

Ansøgning til kommunen skal indeholde:

1. En målfast tegning i 1:250
Tegningen skal vise de nuværende forhold på vejen og de ændringer, I søger om tilladelse til. Husk at markere bump, afmærkninger, vigelinier, gulfeltning, overkørsler til ejendomme, dæksler og brønde.

2. En målfast detailtegning i 1:250
Tegningen skal vise selve udformningen på bump eller anden fartdæmpende foranstaltning.

3. En målfast oversigtstegning i 1:1000
En tegning af vejene i området. Tegningen skal vise den nuværende indretning af vejene og den ændring, I søger om tilladelse til, fx det fartdæmpede område, skiltningen, andre trafikreguleringer, hajtænder.

Se hvordan I søger om tilladelse i bilag 7: "Ansøgningsvejledning - Fartdæmpning på privat fællesvej".

Nogle af de ting I skal være opmærksomme på, er:

- afstandene mellem fartdæmperne indbyrdes og afstand til kryds,
- hvordan forskellige trafikanter skal bevæge sig i forhold til hinanden - skal cyklister for eksempel køre sammen med bilerne over bumpet eller skal de ledes uden om bumpet?
- hvordan regnvand kan ledes væk fra fartdæmperne til vejbrønde, sådan at der ikke samler sig vand på vejen.



Bump kan have mange faconer. På den private fællesvej Moseskellet i Bispebjerg er der anlagt et cirkelbump.

Afstand mellem fartdæmpere

Alt efter hvilken hastighed man ønsker på vejen, skal fartdæmperne placeres med forskellig afstand mellem sig. Se "Håndbog for fartdæmpere" afsnit 4.21.1.

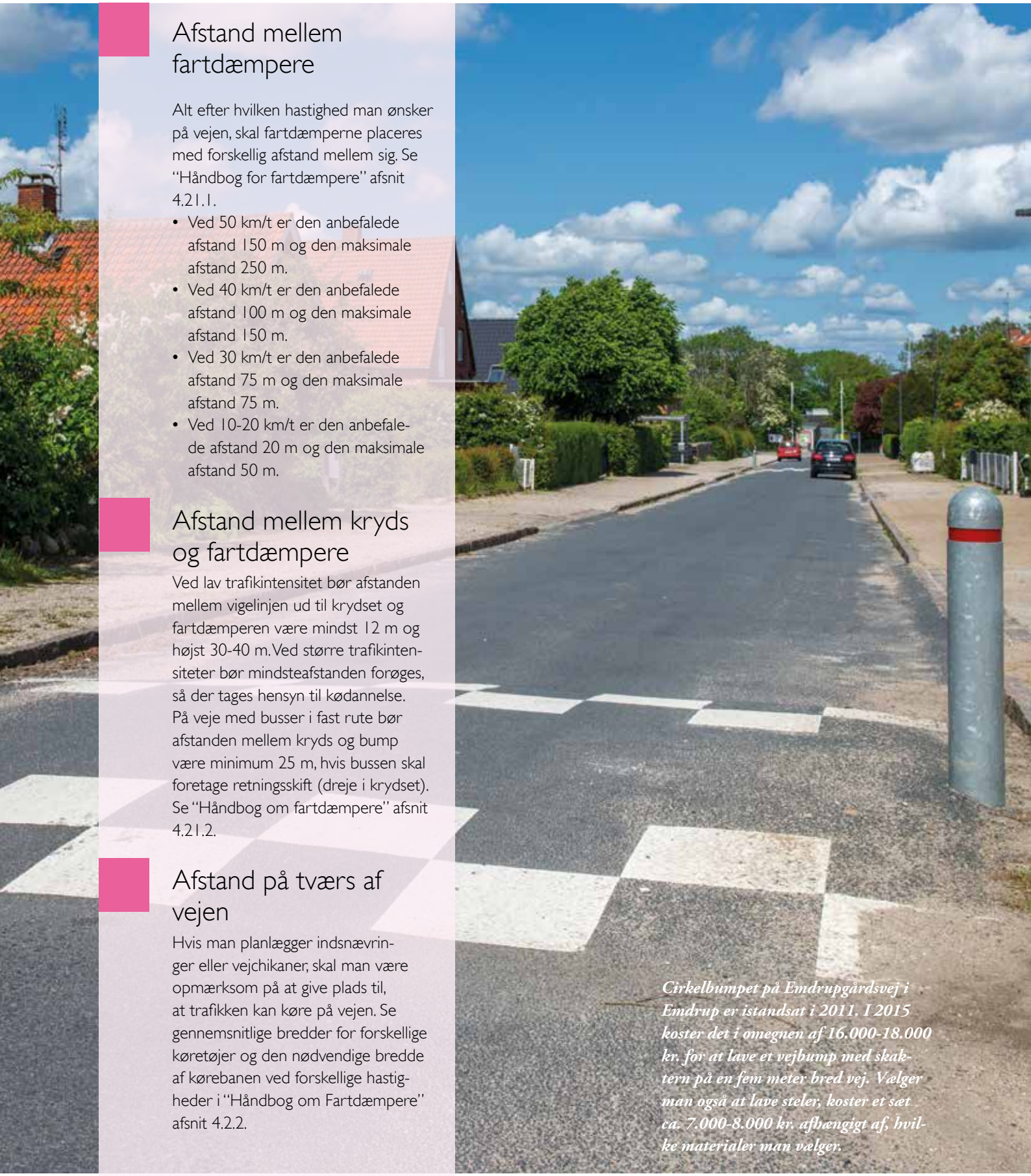
- Ved 50 km/t er den anbefalede afstand 150 m og den maksimale afstand 250 m.
- Ved 40 km/t er den anbefalede afstand 100 m og den maksimale afstand 150 m.
- Ved 30 km/t er den anbefalede afstand 75 m og den maksimale afstand 75 m.
- Ved 10-20 km/t er den anbefalede afstand 20 m og den maksimale afstand 50 m.

Afstand mellem kryds og fartdæmpere

Ved lav trafikintensitet bør afstanden mellem vigelinjen ud til krydset og fartdæmperen være mindst 12 m og højst 30-40 m. Ved større trafikintensiteter bør mindsteafstanden forøges, så der tages hensyn til kødannelse. På veje med busser i fast rute bør afstanden mellem kryds og bump være minimum 25 m, hvis bussen skal foretage retningsskift (dreje i krydset). Se "Håndbog om fartdæmpere" afsnit 4.21.2.

Afstand på tværs af vejen

Hvis man planlægger indsnævringer eller vejchikaner, skal man være opmærksom på at give plads til, at trafikken kan køre på vejen. Se gennemsnitlige bredder for forskellige køretøjer og den nødvendige bredde af kørebanen ved forskellige hastigheder i "Håndbog om Fartdæmpere" afsnit 4.2.2.



Cirkelbumpet på Emdrupgårdsvej i Emdrup er istandsat i 2011. I 2015 koster det i omegnen af 16.000-18.000 kr. for at lave et vejbump med skaktern på en fem meter bred vej. Vælger man også at lave steler, koster et sæt ca. 7.000-8.000 kr. afhængigt af, hvilke materialer man vælger.

Pullerter på fortov og vej

Har I problemer med at biler og lastbiler kører op på fortovene og slider dem ned, så kan pullerter være en løsning. Pullerter er lave stolper ved vejen, der kan forhindre biler og lastbiler i at køre op på fortove og fortovshjørner, når de for eksempel drejer eller bakker.

Tilladelser

I skal søge om tilladelse til pullerter hos Københavns Kommunes Center for Trafik og Byliv, afdelingen for 'Tilladelse til vejændringer'.

Ansøgning til kommunen skal indeholde:
En målfast detailtegning af fortovet i 1:250, der viser:

- fortovets udformning og indretning med mål på de enkelte elementer,
- placeringen af de pullerter, I søger om tilladelse til,
- målene for afstandene fra kantsten til pullert, fra kantsten til fortovsflise, fra pullert til hæk, hegn eller lignende og det nærmeste vejforløb.

Det er vigtigt, at tegningerne laves i den målestok, som kommunen beder om, sådan at kommunen og politiet kan sammenligne dem med eksisterende planer. Vær opmærksom på, at projektet blandt andet skal opfylde krav til afstande og til typer af vejudstyr. Fortovet skal også stadig være tilgængeligt for fodgængere, og fx skraldebiler skal kunne dreje.

Se hvordan I søger om tilladelse i bilag 8: "Ansøgningsvejledning - Pullerter på fortov og vej".

Hajtænder på privat fællesvej

På private fællesveje er der typisk højrevigepligt. Dog kan I, som grundejere eller vejlav, ansøge tilladelse til ubetinget vigepligt, også kaldet hajtænder.

Tilladelser

I skal søge om tilladelse hos Københavns Kommunes Center for Trafik og Byliv, afdelingen for 'Tilladelse til vejændringer'.

Ansøgning til kommunen skal indeholde:
1. En målfast tegning i 1:250
Tegningen skal vise udformningen af den vigepligt, I søger om tilladelse til.

2. En målfast tegning i 1:500
På tegningen skal man kunne se både nuværende forhold og ønskede ændringer, inklusive: bump, afmærkning (skilte, vigelinjer, gulfeltning m.v.) og overkørsler til de nærmeste ejendomme
Tegningen skal dække den aktuelle strækning plus det område, som er nødvendigt, for at kommunen kan lave en trafikal vurdering af projektet.

Se, hvordan I søger om tilladelse i bilag 9: "Ansøgningsvejledning - Hajtænder på privat fællesvej".

Vær opmærksom på, at hajtænder ikke altid giver bedre trafiksikkerhed. Ikke alle bilister respekterer hajtænderne, specielt ikke på mindre veje med sparsom trafik. Hajtænder på en sidevej kan også føre til, at bilisterne på den tværgående vej kører hurtigere og ikke orienterer sig i krydset - med risiko for alvorlige ulykker.

Når kommunen vurderer ansøgningen, ser de på de trafikale forhold, blandt andet de ulykker, der er registreret hos politiet. De ser også på, om hajtænder vil gøre krydset mere sikkert, eller om krydset kan sikres på andre måder. Hajtænder skal også koordineres med resten af lokalområdet, så vigepligten er ensartet og dermed let at genkende for trafikanterne.



Pullerter kan også bruges til at afspærre passager som på Thomas Koppels Allé i Kgs. Enghave.

Ensretning af privat fællesvej

En ensretning af vejen kan være en måde at sænke andelen af trafik på vejen. Det kan også være en anledning til at gøre vejen smallere og bruge restarealet til fx begrønning eller klimatilpasning af vejen.

At lave ensretning er dog ikke et projekt, der kun vedrører den enkelte vej. Ensretning begrænser trafikkens muligheder i et område og kan gøre det svært at komme frem. Ofte giver ensretning omvejskørsel og kan flytte trafikken til andre veje, der er mindre egnede. Derfor vurderer Københavns Kommune trafikken i hele området, før de giver tilladelse til en ensretning. Det betyder, at der kan være brug for opbakning i en større del af lokalområdet for at kunne gennemføre ensretning på en privat fællesvej.

Tilladelser

I skal søge om tilladelse hos Københavns Kommunes Center for Trafik og Byliv, afdelingen for 'Tilladelse til vejændringer'.

Ansøgning til kommunen skal indeholde:

1. En kort ansøgning, hvor I begrunder, hvorfor I ønsker ensretning af vejen.
Oplys også hvilke grundejere, der står bag ansøgningen, hvilke grundejere, der har besluttet ønsket om ensretningen, og hvordan beslutningen er taget. På det grundlag afgør kommunen, om det er nødvendigt med yderligere høring.

2. En målfast tegning i 1:1000
Tegningen skal både vise de nuværende forhold og de ændringer, I søger om tilladelse til, inklusive bump (eller anden fartdæmpende foranstaltning) og afmærkninger (skilte, vigelinjer, gulfeltning m.v.)

3. En målfast tegning i 1:250
Tegningen skal vise skiltenes placering og andre forhold, der er relevante for kommunens trafikale vurdering. Tegningen skal både dække den aktuelle strækning plus det område, som er nødvendigt, for at kommunen kan lave en trafikal vurdering af projektet.

Se, hvordan I søger om tilladelse i bilag 10: "Ansøgningsvejledning - Ensretning af privat fællesvej".

Vejlukning på privat fællesvej

Vejlukning er en gennemgribende regulering af trafikken, der kræver tilladelse fra kommunen og en grundig undersøgelse først. En vejlukning kan gøre det svært at komme frem og giver ofte omvejskørsel. Måske vil en vejlukning også føre til, at trafikken flytter til mindre egnede veje. Det betyder, at der kan være brug for opbakning i en større del af lokalområdet, for at kunne gennemføre vejlukning på en privat fællesvej. Københavns Kommune og politiet vurderer trafikken i hele området, når de behandler ansøgningen.

Tilladelser

I skal sende ansøgningen til Københavns Kommunes Center for Trafik og Byliv, afdelingen for 'Tilladelse til vejændringer'. Københavns Kommune anbefaler at bruge en rådgiver til at udarbejde ansøgningen, da det er et større projekt, der kræver teknisk indsigt.

Ansøgning til kommunen skal indeholde:

1. En kort ansøgning, hvor I begrunder, hvorfor I ønsker en vejlukning.
For at kommunen kan afgøre, om det er nødvendigt med yderligere høring af grundejerne, beder de desuden om, at I oplyser hvilke grundejere, der står bag ansøgningen, hvilke grundejere, der har vedtaget ønsket om at lukke vejen, og hvordan det er foregået. På det grundlag afgør kommunen, om det er nødvendigt med yderligere høring.

2. En målfast tegning i 1:100
Tegningen skal både vise de nuværende forhold og de ændringer, I søger om tilladelse til, inklusive: bump og/eller anden fartdæmpning, afmærkning (skilte, vigelinjer, gulfeltning m.v.), overkørsler (indkørsler) til ejendommene nærmest, hvor I ønsker at lukke vejen, samt dæksler og brønde op til dér, hvor I ønsker at lukke vejen.

3. En målfast detailtegning i 1:250
Tegningen skal vise udformningen af selve spærringen og vendepladsen (tværprofil).

4. En målfast oversigtstegning i 1:1000
Tegningen skal vise vejene i området.

5. Evt. yderligere tegninger
Hvis jeres projekt ændrer vejprofilet, skal I vedlægge tegninger, der viser ændringerne. Tegningerne skal dække det område, som er nødvendigt, for at kommunen kan lave en trafikal vurdering af projektet.

Se, hvordan man søger om tilladelse i bilag 11: "Ansøgningsvejledning - Vejlukning på privat fællesvej".

Vendeplads

I skal blandt andet sikre, at lukningen opfylder Vejdirektoratets regler. Større køretøjer (fx skraldebiler) skal kunne vende, hvor vejen lukkes. Derfor skal der ofte laves en vendeplads. Se dimensioner for vendepladser i Vejdirektoratets "Anlæg for parkering og standsning i byer" afsnit 4.18. Hvis vejen lukkes for enden, kan det være nødvendigt at reetablere den tværliggende vej, fx fjerne overkørsel, etablere fortov og cykelsti m.m.

Krav til et lege- og opholdsområde

At skabe en vej, der er et opholds- og legeområde, kræver en større ændring af vejens brug og udseende. Veje i et opholds- og legeområde skal klart fremtræde som egnet til ophold og leg over hele vejarealet fx med opsætning af borde og bænke på vejarealet. Vejene må heller ikke være adskilt i kørebane og fortov, og der må ikke være nogen gennemgående højdeforskel i vejens tværprofil. Hvis man ombygger en eksisterende vej, kan man beholde kantstenene, hvis de tydeligt afbrydes med højst 25 meters mellemrum.

Parkering må ikke ske uden for særligt afmærkede pladser. Dette gælder dog ikke cykler, knallerter og tohjulede motorcykler. Derimod kan den del af vejen, der er egnet til kørsel, markeres fx ved at give belægningen anden farve.

Lav vejen om til et opholds- og legeområde

Hvis I ønsker en vej, som I kan bruge til at lege på eller opholde jer på, kan det være en idé at skabe et opholds- og legeområde. Det betyder, at området får et særligt skilt, der fortæller, at her færdes der ofte folk på vejen, samt en særlig udformning der udvisker grænserne mellem vejens trafikanter - både bilister, cyklister og fodgængere. Kørsel i området må kun ske med meget lav hastighed (normalt under 15 km/t).

Tilladelser

I skal søge om tilladelse hos Københavns Kommunes Center for Trafik og Byliv, afdelingen for 'Tilladelse til vejændringer'. Københavns Kommune anbefaler at bruge en rådgiver til at udarbejde ansøgningen, da det er et større projekt, og der er en del tekniske krav til bl.a. tegningerne. Kontakt 'Tilladelse til vejændringer' for at høre, hvad de skal bruge i en ansøgning.



Kongedybs Allé og Prøvestens Allé på Amager er lege- og opholdsveje, hvor vejen er indrettet med højbede, petanquebane, borde og bænke.

Ændret parkering på privat fællesvej

Ved omlægning af vejen er det en god idé at diskutere parkeringsforholdene. Den måde I indretter parkeringen på, kan være med til at afhjælpe problemer såsom: at gaden er for smal, når der parkeres i begge sider, at det er svært at komme ud af indkørslen, eller at I godt kunne tænke jer flere parkeringspladser.

Tilladelser

Københavns Kommune skal søges om alle ændringer af parkeringsmuligheder. Kommunen forholder sig dog ikke til parkering på privat grund. Der kan derimod være lokalplaner, servitutter eller lokale aftaler, der har anvisninger for parkering på privat grund. Vær også opmærksom på, at man ikke kan få tilladelse til etablering af private nummererede parkeringspladser på private fællesveje. Det kan man derimod på privat grund eller privat vej. I skal søge om tilladelse til parkeringsændringer hos Københavns Kommunes Center for Parkering.

Ansøgning til kommunen skal indeholde:
En eller flere målfaste detailtegninger i størrelsesforholdet 1:250.
Tegningen/tegningerne skal både vise:

1. de nuværende forhold.
2. de ændringer i parkeringsforholdene, I søger tilladelse til.

Husk at angive mål på alt, bl.a. afmærkning (skilte, p-afmærkning, vigelinjer, gulfeltning, træer, beplantning m.v.), overkørsler (indkørsler) til ejendomme, bump m.m..

NB!
Hvis I søger om tilladelse til parkering delvist på fortov, skal ansøgningen også indeholde en målfast profiltegning i størrelsesforholdet 1:250. Tegningen skal vise tværprofilet på vejen inklusive fortove og rabatter. Det er vigtigt at tegningerne laves i de målestok, som kommunen beder om, sådan at kommunen og politiet kan sammenligne dem med eksisterende planer.

Se hvordan I søger om tilladelse i bilag 12: "Ansøgningsvejledning - Ændret parkering på privat fællesvej".

Litteratur om parkering

Når man skal planlægge parkering, er det en god idé at orientere sig om muligheder og krav til parkering. I Vejdirektoratets hæfte "Anlæg for parkering og standsning" kan man finde mål på p-båse og tilhørende manøvreareal. Se især afsnit 4.3 og 4.4.

Her er nogle af de løsninger, I kan søge tilladelse til:

Parkerings- eller standsningsforbud

Er der trange pladsforhold på vejen, kan man få tilladelse til parkerings- eller standsningsforbud i eksempelvis den ene side af vejen. Det kan fx være en løsning, hvis renovationsvognene ikke kan komme igennem vejen.

Parkering delvist på fortovet

Er vejen smal, kan man gøre det lovligt at parkere delvist på fortovet. Det kan dog give ekstra udgifter til grundejerne/vejlavet, da parkering delvis på fortovet er hårdt ved belægningen, og det giver mere slitage på fortovsstenene og kantstenene. Det kan være en god ide at overveje, om der skal en anden type belægning på, som er mere slidstærk fx asfalt.

Parkeringsbås og parkeringslomme

En parkeringsbås er et opstribet felt på den eksisterende kørebane. En parkeringslomme bliver lavet ved at udvide kørebanen, så der bliver plads til en eller flere parkerede biler. Disse løsninger kan være med til at afhjælpe trængsel på vejen, virke fartdæmpende og afhjælpe problemer i forhold til at kunne bakke ud af sin indkørsel.

Skråparkering

Nogle steder kan man skabe ekstra p-pladser ved at ændre længdeparkering til skråparkering. Det er vanskeligere at orientere sig, når man bakker ud af en skråparkering end ved en ordinær længdeparkering. Skråparkering bør derfor primært anvendes på svagt trafikerede veje med lav hastighed og kun lidt cykeltrafik. Se mål på parkeringsbåse og manøvrearealer i afsnittet “Anlæg for parkering og standsning”.

Tidsbegrænset parkering

Er der meget rift om parkeringspladserne i jeres område, kan man få skilte op med tidsbegrænset parkering, typisk max. 2 timer. Det kan fx bruges ved trafikknudepunkter, metrostationer og supermarkeder. Tidsbegrænset parkeringsskilte dækker kun et kort afgrænset område. Det afmærker man enten med en hvid stribe på jorden eller med pile på skiltet. Der kan ikke gives parkeringslicenser på disse afgrænsede områder.

2-timerszone

På private fællesveje uden for betalingszonen kan man i særlige tilfælde indføre 2-timers parkering der dækker større områder. Her må andre højst parkere gratis 2 timer på hverdage kl. 08-19, mens vejens beboere kan få en gratis beboerlicens. Det gør, at parkeringspladserne udnyttes bedre henover døgnet.

Nedlægge parkeringspladser

Det kan være en svær proces at få nedlagt parkeringspladser fordi Københavns Kommune gerne vil beholde muligheden for parkering. Er der et spørgsmål om fremkommelighed, fordi fx renovationsvogne og brandbiler ikke kan komme frem), så skal der nedlægges pladser. Hvis I ønsker at undersøge muligheden, kan I henvende jer til Københavns Kommunes Center for parkering.

EKSEMPEL

Parkeringsbåse på Kaløvej

På Kaløvej i grundejerforeningen Katrinedal i Vanløse var parkeringen på den smalle vej blevet et stort problem. Når bilerne holdt i begge sider var pladsen imellem så trang, at store biler kørte sidespejlene af og renovationsvognene måtte opgive at komme forbi. En løsning kunne være at optegne parkeringsbåse på vejen, sådan at det var muligt at passere de parkerede biler og sådan at det blev lettere for beboerne at komme ud af deres indkørsler.

Grundejerforeningen gik ind i arbejdet for at skabe bedre parkeringsforhold på vejen. De fik renovationsfirmaet til at sende et brev, hvori det stod, at de ikke længere kunne komme igennem vejen. Dette brev brugte grundejerforeningen til at kontakte Københavns Kommune og opfordrede kommunen til at komme ud og se på forholdene. Inden kommunen kom på besøg, havde grundejerforeningen forberedt sig grundigt. De havde målt op på vejen og lavet en plan for, hvordan der kunne være flest mulige parkeringspladser samtidig med at vejen blev til at færdes på. Denne plan havde de lagt i postkassen hos beboerne på vejen og bedt dem melde tilbage.

Det betød, at da kommunen kom på besøg, havde grundejerforeningen allerede en plan, som var accepteret af grundejerne. Det gjorde, at processen med at få godkendt og anlagt parkeringsbåse, kun tog en måned.



På Kaløvej i Vanløse er der anlagt parkeringsbåse for at kontrollere parkeringen og skabe plads til at renovationsvogne kan køre på vejen.

EKSEMPEL

Ansøgning om 2-timerszone

I Vanløse arbejder et fællesskab af veje for at få kommunen til at indføre tidsbegrænset parkering for alle andre end dem, der bor i området. Problemet er, at udefrakommende biler kører til området omkring Flintholm og Vanløse station og parkerer for at tage metroen eller toget videre. Det fylder på vejene så renovationsvognene kan have svært ved at komme forbi og giver et ekstra slid på kantsten og fortove. Samtidig er det en udfordring, når der skal udføres vejrenovationer, at der er langtidsparkerede biler, der skal fjernes og placeres igen efter endt renovering. Ved at indføre tidsbegrænset parkering er det kun de lokale beboere, der kan få licens til at holde længere end det fastsatte tidsrum.

I første omgang blev der indført en forsøgszone med tidsbegrænset parkering omkring Flintholm. Det trængte trafikken videre ud til Vanløse station. Da beboerne her omkring ønskede en tidsbegrænset parkeringszone, fik de i første omgang afslag fra Københavns Kommune, da man var bekymret for, om parkeringsproblemet ville blive trængt videre ud i Vanløse. Studier viser dog, at der er grænser for, hvor langt en pendler vil gå, fra han har parkeret bilen, og til han skal videre med den offentlige transport. Den grænse ligger ret præcist på seks minutter. Den viden brugte de lokale beboere til at udarbejde et kort over lokalområdet, hvor de indtegnede ydergrænsen for en zone med seks minutters gang. Dette kort brugte de til at invitere Teknik- og Miljøborgmesteren på besøg og forklare situationen. Det var en stor fordel at have forberedt sig godt til mødet med kommunen. Grundejerne fik at vide, at hvis de kunne få alle foreninger på kortet til at indvillige i at være del af en tidsbegrænset parkeringszone, så kunne kommunen tage sagen op til overvejelse.

Foreningerne skulle opnå et markant flertal blandt medlemmerne, der gav deres accept til projektet, for at kunne deltage. Det tog to år at få accept fra alle de ni berørte grundejerforeninger. Det var især grundejerforeningernes bestyrelser, der skulle overtales til at præsentere projektet for deres baglande, hvorimod at det viste sig, at medlemmerne hurtigt tog imod idéen.

I juni 2015 besluttede Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalg at der skal oprettes en parkeringszone med en 3-timersrestriktion på hverdage mellem 8-19.

EKSEMPEL

Omlægning af parkering i Asminderødgade

Beboere og grundejere på den private fællesvej Asminderødgade har været initiativtagere bag de trafikale og grønne ændringer, der blev gennemført i gaden i 2006. Asminderødgade blev ensrettet, og fortovet blev udvidet sådan, at der både blev skabt nye parkeringsmuligheder og opholds-zoner. Det blev vurderet, at ensretningen af Asminderødgade ikke ville besværliggøre trafikken i området, idet alle omkringliggende veje var dobbeltrettede, og idet Asminderødgade ikke fungerede som gennemkørsels- eller adgangsvej til andre områder.

Før projektet var der 45 uafmærkede parkeringspladser i gaden, som blev omlagt til 41 markerede skråparkeringspladser i den ene side af vejen. Til gengæld er der blevet plantet 15 nye træer og cykelstativer til 40 cykler. Samtidig er der lavet betonplinte langs fortovet, som kan bruges til at sidde på.

Projektet blev finansieret med et tilskud fra den daværende Byudviklingspulje, som dækkede 25 procent af anlægsudgifterne. Resten blev betalt af ejere og andelsboligforeninger. Det er grundejerne, der har vet for driften af gaden.



Omlægningen af parkeringen til skråparkering samt ensretningen af gaden har skabt nye muligheder for brugen af Asminderødgade på Nørrebro.

Cykelstativer på fortov, vej og facade

Ligesom det kan være en fordel at få styr på parkeringen af bilerne på vejen, kan det også være nyttigt at få skabt ordentlige forhold for cykelparkering. Det er en problematik, som måske ikke er så udtalt i villakvarterer, hvor cykler parkeres på den private grund, men det er en problematik, som særligt ses i brokvarterer. Cykelstativer må primært placeres på fortovsareal, fx foran ejendomme og ved fortovsudbygninger. Fortov og ganglinjer skal gerne bevares, men stativerne kan eksempelvis stilles på asfaltrabatter eller græsarealer i forbindelse med fortovet. Er det ikke muligt, kan man i særlige tilfælde nedlægge parkeringspladser for at få plads til cykelstativet. Vær opmærksom på, hvordan ind- og udtagning af cykler vil påvirke al anden trafik. Der skal bruges fastgjorte cykelstativer.

Kommunen bruger udelukkende cykelstativer, der kan ligestilles med typen Veksø NO eller Veksø Noli på offentlige veje. På private fællesveje stilles der ikke krav til typen der anvendes, men kommunen anbefaler cykelstativer af typer, der kan ligestilles med Veksø NO eller Veksø Noli, da de har god erfaring med disse stativers holdbarhed og anvendelsesmuligheder.

Tilladelser

I skal søge om tilladelse til at opstille cykelstativet hos Københavns Kommunes Center for Trafik og Byliv, afdelingen for 'Tilladelse til vejændringer'.

Ansøgning til kommunen skal indeholde:
En målfast tegning i 1:250 som viser:

- indretning af vejarealet og mål herpå,
- placering af de cykelstativer, I søger om tilladelse til,
- placering af eksisterende vejudstyr som skilte, træer, cykelstativer, el-skabe m.m.,
- parkeringsforhold langs kantstenen (længdeparkering, skråparkering osv.),
- overkørsler, opgange m.m.

Se, hvordan I søger om tilladelse i bilag 13: "Ansøgningsvejledning - Cykelstativer på fortov, vej og facade".

Trafiktælling

Bor I på en privat fællesvej, kan I søge om at få talt, hvor mange motorkøretøjer, der bruger vejen til gennemkørsel. Er det mere end 50 procent af den samlede trafik, skal kommunen enten nedbringe trafikken eller overtage vejen som offentlig vej.

Når I søger om at få talt trafikken på jeres private fællesvej, skal I kunne dokumentere, at mindst to tredjedele grundejere på vejen ønsker tællingen. Se Københavns Kommunes underskriftsliste til dokumentation for, at to tredjedele af grundejerne ønsker trafiktælling i bilag 14: "Ja til trafiktælling - Underskrifter fra grundejerne".

Herefter står kommunen for selve tællingen. Det er ikke altid gratis at få foretaget en trafiktælling. Hver grundejer, der har søgt, får et brev fra Københavns Kommune om omfanget af tællingen med oplysninger om prisen og vilkårene for den. Vilkårene er, at de grundejere, der har søgt om trafiktællingen, skal betale for den, hvis trafiktællingen viser, at under 25 procent af trafikken på vejen er gennemkørende motortrafik. Udgifterne til tællingen vil i så fald blive fordelt ligeligt mellem de grundejere, der har søgt. Vejledende pris for en trafiktælling er 20.400 kr. inkl. moms i 2015. Viser tællingen, at den gennemkørende motortrafik er 25 procent eller derover, betaler Københavns Kommune tællingen.

Er den gennemkørende trafik under 25 procent, sker der ikke mere i sagen og I betaler for tællingen. Er den gennemkørende trafik mellem 25-49 procent, sker der heller ikke mere i sagen og Københavns Kommune betaler for tællingen. Er den derimod 50 procent og derover, betaler Københavns Kommune for tællingen, og undersøger mulighederne for at nedbringe trafikken eller alternativt overtage vejen som offentlig vej. Kommunen måler trafikken ved at opstille kontrollanter, der registrerer de forbipasserendes nummerplader og det tidspunkt de passerer. Hvis et køretøj passerer to kontrollanter inden for et tidsrum der viser, at de kun har brugt gaden til at passere igennem området, betegnes trafikken som gennemkørende. Hvis trafikanten bruger længere tid på vejen, betragtes det som at trafikanten har et ærinde og derfor ikke som gennemkørende trafik.



I Søllerødgade på Nørrebro er cykelstativerne tænkt ind i gadens indretning.

Det kan virke voldsomt, at en stor del af trafikken på vejen beskrives som trafik der har et ærinde, selv om det ærinde er at sætte børn af ved skolen eller at købe ind i supermarkedet. Kommunens forklaring er, at den ikke gennemkørende motortrafik bliver kompenseret, når kommunen giver et påbud. Det vil sige, at de grundejere, der genererer meget trafik, kan blive påbudt at betale mere til vejens vedligehold. Men bemærk, at der kun bliver tale om et påbud, hvis kommunen beslutter det på grund af vejens ringe forfatning.

Skelnen mellem lokal og gennemkørende trafik

De otte lokaludvalg har anmodet Vejdirektoratet om en vejledende udtalelse om definitionen på gennemkørende (uvedkommende) motortrafik og lokal (vedkommende) motortrafik ud fra disse fire spørgsmål:

1. Hvad er gennemkørende (fremmed) trafik og hvad er lokal trafik?
2. Hvordan forholder det sig med eksempelvis en bus i rutefart, som går gennem en privat fællesvej?
3. Hvordan forholder det sig med kunder, som kører gennem private fællesveje for at komme til et supermarked der enten ligger på den private fællesvej eller på en nærliggende privat fællesvej/offentlig vej?
4. Og hvordan med lastbiler, som kører gennem private fællesveje for at komme til et supermarked, der enten ligger på den private fællesvej eller på en nærliggende privat fællesvej/offentlig vej?

Vejdirektoratet har svaret pr. 5. maj 2015:

Privatvejsloven indeholder ikke en definition på uvedkommende færdsel.

I afmærkningsbekendtgørelsens §16, stk. 3, findes en række definitioner på 4 af de mest almindelige undertavler til forbudstavlen C21 kørsel i begge retninger forbudt.

Som udgangspunkt er private fællesveje i byer og bymæssige områder åbne for almindelig færdsel, medmindre andet er bestemt.

Kommunalbestyrelsen kan og skal som vejmyndighed også varetage almene, offentligretlige hensyn i forbindelse med sin administration af de private fællesveje i byer og bymæssige områder. Kommunalbestyrelsen kan således lovligt lægge vægt på trafikafviklingen i området.

Uanset dette er bestemmelserne i privatvejslovens §58 dog udtryk for, at private fællesveje overvejende skal benyttes til færdsel, der har ærinde eller betjener ejendomme ved vejen eller er lokaltrafik i et område, der består af et afgrænset net af private fællesveje.

I privatvejlovens §58 findes reglerne om, hvornår kommunalbestyrelsen skal optage en privat fællesvej som offentlig vej (kommunevej). Hvis en trafiktælling efter privatvejslovens §58, stk. 2, viser, at den gennemgående, motorkørende færdsels andel af den samlede motorkørende færdsel på vejen udgør 50 % eller mere, skal kommunalbestyrelsen enten optage vejen som kommunevej eller træffe afgørelse efter privatvejslovens §57, stk. 2, om færdselsregulerende foranstaltninger, der er egnede til at nedbringe den gennemgående, motorkørende færdsels andel til mindre end 50% af den samlede motorkørende færdsel på vejen.

Af de særlige bemærkninger til denne bestemmelse fremgår, at "ved gennemkørende færdsel sigtes til færdsel, der er uvedkommende i forhold til den færdsel, som den pågældende private fællesvej primært må antages at være beregnet for, dvs. færdsel, der ikke har ærinde til eller i øvrigt betjener de tilgrænsende ejendomme og heller ikke er lokaltrafik i området."

Privatvejsloven er ikke til hinder for, at rutebusser kører ad private fællesveje. Rutebusser med stoppesteder i området må i almindelighed antages også at betjene beboerne i området, og vil derfor som udgangspunkt være vedkommende færdsel, uanset at ruten også betjener andre lokalområder.

Med hensyn til færdslen til et supermarked er det afgørende, om den ejendom hvorpå supermarkedet ligger, grænser til en af de private fællesveje i området, og om ejeren af ejendommen må antages at have vejret til vejen. Hvis dette er tilfældet, vil kunder og leverandører til supermarkedet være vedkommende færdsel.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at en ejendom, der har adresse og adgang til en offentlig vej

(kommunevej) og samtidig grænser til en privat fællesvej, kan have vejret til den private fællesvej, uanset at der ikke er meddelt tilladelse til at etablere en adgang til den private fællesvej.

Spørgsmålet om hvorvidt vejretten til en ejendom i et villakvarter kan udnyttes til tung færdsel med henblik på at få leveret varer til en detailbutik på ejendommen, er et spørgsmål om fortolkning af vejretten, og dermed et spørgsmål som hverken kommunen som vejmyndighed eller Vejdirektoratet som klagemyndighed kan tage stilling til. I tilfælde af uenighed mellem vejejeren og de vejberettigede må sagen afgøres ved domstolene.

Kommunens vurdering af vejstatus

Kommunen skal mindst hvert femte år vurdere, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at vejen bør optages som offentlig vej. Kommunen foretager disse vurderinger løbende i forbindelse med kommunens tilsyn på vejene og i forbindelse med behandlingen af ansøgninger om ændringer på vejene, samt ved henvendelser og dialog med borgerne om vejene. Kommunen er særligt opmærksom på vejstatus, hvis der sker en ændring af trafikmønstret i et lokalområde. Hvis der er behov for det, kan kommunen i forbindelse med vurderingen vælge at foretage en trafiktælling, men der ikke krav om at kommunens skal gennemføre trafiktællinger. Grundejerne kan også altid bede kommunen om en vurdering af vejens status. Hvis grundejerne ikke er enige i kommunens vurdering, kan grundejerne ansøge om en trafiktælling.

EKSEMPEL

Trafiktælling på Mosesvinget

Grundejerforeningen Utterslevhøj fra Bispebjerg kontaktede kommunen med ønske om en trafiktælling, der skulle belyse antallet af gennemkørende motorkøretøjer på den private fællesvej Mosesvinget.

Trafiktællingen viste, at den gennemkørende trafik var 73 procent. Fordi andelen var over 50 procent, var kommunen forpligtet til enten at dæmpe trafikken eller at overtage vejen som offentlig vej. Kommunen forsøgte forgæves at nedbringe den gennemkørende trafik, og derfor blev det besluttet at overtage vejen som offentlig vej. Det betød, at vejen skulle overtages med mindre alle 48 grundejere skrev under på, at de ønskede at beholde vejen som privat fælles vej. Det var der ingen, der udtrykte ønske om til kommunen. Derfor er Mosesvinget i dag en offentlig vej.

Grøn gade og klimatilpasning

En vej er ikke kun til for at afvikle trafikken. Den kan også have stor betydning for, om man føler sig tryg eller har lyst til at opholde sig i nabolaget. Grønne elementer på vejen kan være med til at gøre vejen flottere og gøre det mere interessant at bruge den til andre formål end trafik, som fx at mødes med hinanden. Særligt på veje med eksempelvis etageejendomme uden egen have, kan grønne elementer og mødesteder på vejen give brugen af vejen nye dimensioner. De grønne elementer gør mikroklimaet bedre, renser luften og sænker temperaturen i byen. Og så kan de grønne elementer også spille en aktiv rolle i forhold til at få styr på regnvandet, når det øser ned.

Vær opmærksom på, at kommunen betragter den enkelte grundejer som ansvarlig for de grønne elementer, der er på vedkommendes vejstrækning. Det vil sige, at det er grundejerens ansvar at fjerne ukrudt, der er til ulempe for færdslen samt beskære træer og buske, så de ikke generer forbipasserende på fortov, vej eller rabat, og at fjerne træer, der er væltet i stormvejr. Det er vedligeholdelsesopgaver I kan løfte sammen gennem vejlavet, men sørg på forhånd for at lave klare aftaler for, hvordan I sørger for vedligehold af de grønne elementer.

Plantning af vejtræer

Vejtræer kan være en flot tilføjelse til en vejs profil. De gør gaden grønnere, giver skygge og kan være opholdssted for fugle og andre dyr. Det er i udgangspunktet den enkelte grundejer, der har ansvaret for det, der vokser på vejen ud for vedkommendes matrikel, men det er oplagt at varetage denne opgave fælles i vejlavet, hvis I ønsker at have vejtræer.

I København er 32 procent af gadetræerne lind og 13 procent platan. De store koncentrationer af specifikke træsorter kan give en bydel karakter, men det gør også byens grønne lunger sårbare overfor plantesygdomme. Eksempelvis var elmesygen årsag til at 20 procent af kommunens gadetræer blev fjernet. Der ønskes fra kommunens side en større diversitet af valg af arter, som giver en mere varieret oplevelse og større biologisk mangfoldighed. Derfor lægger kommunen op til, at en træslægt maksimalt må udgøre 10 procent af beplantningen i en bydel, når de offentlige veje beplantes. Disse regler gælder dog ikke private fællesveje.

Det er en kostbar investering at sætte vejtræer. Et vejtræ koster omkring 50.000-60.000 kr. at anlægge. Prisen på træet er den mindste udgift, det er alt arbejdet uden om, som projektering, gravearbejde, bortskaffelse af jord, ny jord, sætning af kantsten og eventuelt rodvenlige bærelag, der bringer prisen i vejret.

Tilladelser

I skal søge om tilladelse hos Københavns Kommunes Center for Trafik og Byliv, afdelingen for 'Tilladelse til vejændringer'. Undersøg, hvor der er ledninger i jorden i Ledningsejerregistret (www.ler.dk), inden I søger om at plante vejtræer.

Når kommunen behandler ansøgningen, skal de blandt andet sikre sig, at træerne ikke generer oversigtsforhold, fodgængere og gadebelysning. Det er gratis at søge om tilladelse, men det er jer som grundejere, der betaler for at købe og plante træerne. I står også selv for at holde og beskære træerne.

Ansøgning til kommunen skal indeholde:
En målfast tegning i 1:250, der viser indretningen af fortovet, placering af de træer og plantehuller, I søger om tilladelse til, placering af eventuelt vejudstyr som fx el-skabe, skilte osv., parkeringsforhold langs kantstenen (længdeparkering, skråparkering osv.) samt overkørsler (indkørsler) til ejendomme.

Se hvordan I søger om tilladelse i bilag 14: "Ansøgningsvejledning - Plantning af vejtræer".

Gør vejen grøn

Der er mange forskellige måder at skabe mere grønt i gaden. Det kan være at plante vejtræer, der indrammer vejen flot og samtidig kan have den effekt, at trafikhastigheden dæmpes, da vejen visuelt er sværere at overskue. Det kan være opsætning af højbede på fællesarealer eller som vejchikaner (se afsnittene 'Fartdæmpning på privat fællesvej', 'Få fælles bede' og 'Lav fælles rum').

Ønsker I at arbejde med klimatilpasning, er der mange forskellige grønne løsninger at vælge imellem både til egen grund og til vejen. Se eksempelvis Haveselskabets hjemmeside.

Det er generelt dyrere at opstille ting på vejen end fortovsarealer, da elementer som højbede på vejen skal fastmonteres og markeres, sådan at de ikke er til fare for trafikken. Det kan være lettere at sikre og markere elementer, der står ved fortovsarealer eller på fælles områder.



Grønt område for enden af Søllerødgade på Nørrebro.

Typiske vejtræer

I princippet kan alle træer bruges som vejtræer. De typiske vejtræer er lind, ahorn, platan, røn, elm, avnbøg, hestekastanje, ask og eg. Man skal dog være opmærksom på de forskellige egenskaber og udfordringer som de forskellige træer har. Hestekastanjer er udfordret af minérmøl. Lindetræer kan blive meget gamle. Platantræer er et godt valg som gadetræ. På meget udsatte steder kan forskellige rønnearter med fordel anvendes, da de er meget hårdføre. Egetræer er også gode vejtræer, men vokser meget langsomt og bliver meget store. Søjleformede træer som tuja kræver knap så meget plads i bredden.

Vær opmærksom på:

- Allergi – nogle træslægter er særligt allergene. Det gælder eksempelvis birk og platan.
- Robusthed - ved større veje skal man være opmærksom på, at træerne skal kunne tåle saltning, trafikos og måske begrænsede vækstvilkår pga. ledninger i jorden mm.
- Hvor store bliver træerne og hvordan passer de ind ift. skalaen på vejen?

Praktiske oplysninger når man planter træer

Vær opmærksomme på, at vejtræet får nok åben jordoverflade og eventuelt et rodvenligt bærelag. Regn med, at der skal graves ca. 10 kubikmeter jord op, som skal erstattes af god plantejord. Husk at sikre jer, at der er ordentligt drænet omkring hullet, så træet ikke drukner. Desuden skal man sikre sig, at træet får vand nok i tørkeperioder. Der skal ydermere være en kronefrihøjde på 2,8 meter over fortov og cykelsti og 4,5 meter over vejen.



Vejtræer på privat fællesvej i Valby.

Lav klimatilpasning på egen grund i fællesskab

Klimatilpasning af vores lokalområder har været en interesse, der især har fået næring af skybruddet 2. juli 2011, der i skader kostede flere milliarder kroner. Når vi taler om klimatilpasning i denne vejledning, taler vi derfor om at holde styr på regnvandet, sådan at der ikke opstår skader på vores boliger og by.

I kan finde inspiration til, hvad I kan gøre for at klimatilpasse jeres huse og grunde på hjemmesider som www.haveselskabet.dk og www.klimatilpasning.dk. Det kan fx være at lave nedsivningsløsninger som regnbede og faskiner eller opsamling og genbrug af regnvand. Der kan være kontante fordele i at gå sammen om at indhente tilbud på løsninger, hvis I er flere der overvejer at lave klimatilpasningsløsninger.

Der er krav til, at nedsivningsløsninger skal ligge fem meter fra bygninger med kælder/beboelse og to meter fra skel, så man ikke forårsager oversvømmelser frem for at afhjælpe dem. Derfor kan det være et problem at lave fornuftige løsninger i små haver som er typiske i København. Der kan dog søges om dispensation til at oprette løsninger i skellet, hvis de berørte grundejere er enige om det.

Bliv klar til regnen

Det forventes, at nedbøren vil øges med 30 procent i dette århundrede, og at regnen vil falde i færre men kraftigere regnhændelser. Det lægger et stort pres på kloakkerne, som ikke er dimensioneret til at modtage så store regnmængder. Det betyder, at kloakvandet kan stuve op og stige op i kældre og beboelse. En udvidelse af kloakkerne vil forårsage et kæmpe gravearbejde og koste langt mere end at etablere alternative grønne løsninger på overfladen. Samtidig er der heller ikke sikkerhed for, at en udvidelse af kloakkerne vil kunne klare fremtidige skybrud. Derfor er Københavns Kommune i gang med at klimatilpasse byen ved at anlægge forskellige løsninger – både over og under jorden – der kan håndtere regnen, når det står ned i stænger. Regnen falder også på privat grund, hvor der kan være behov for selv at lave løsninger.

Højtvandslukke

Det kan være en god idé at installere højvandslukke i jeres stikledninger (kloakken). Det betyder, at der bliver lukket af i røret, hvis der kommer pres på fra hovedkloakken. Vær dog opmærksom på, at højvandslukke ikke er en garanti for at undgå vand i kælderen. Højvandslukke gør, at der ikke kommer spildevand direkte op fra kloakken. Men der kan stadig komme vand i kælderen via indtrængen af vand fra murene og via vand som løber på overfladen og ned i kælderskakte. Vær også opmærksom på, at når en husstand installerer højvandslukke, så sendes vandet videre til næste husstand, der ikke har investeret i et. Det betyder, at nogle af de grundejere, der ikke havde oversvømmelser i 2011, siden har oplevet at få våde kældre. Det kan derfor være en god idé at lave en fælles indsats for at indhente tilbud på højvandslukke.

EKSEMPEL

Fælles klimatilpasning i Grundejerforeningen Katrinedal

I Grundejerforeningen Katrinedal er de i gang med at undersøge mulighederne for at nedsive regnvand i anlæg placeret i fælles skel.

Grundejerforeningen havde også deres andel af problemer og skader efter skybruddet i 2011. Formanden for foreningen tog initiativ til at besøge alle husstande i foreningen og spørge om de var interesserede i at undersøge klimatilpasningsløsninger. 33 husstande var interesserede og lige så var den fælles grundejersammenslutning Grundejeren.dk og Arbejdernes Landsbank, der lagde lokaler til og gav mad til en række indledende møder.

De startede ud med et orienterende møde og byggede langsomt projektet op over flere møder. Anledningen til den langsomme fremgang var at skabe et grundlag for at komme til at kende hinanden og skabe et fællesskab. Møderne gav også anledning til at tale om andre samarbejder end klimatilpasning og på den måde blev der startet nabohjælp og skabt et overblik over ting, der kan deles i foreningen. For eksempel, hvem der har en hjertestarter, og hvor det fælles stillads kan lånes.

Grundejerforeningen åbnede deres projekt op for alle, der var interesserede i at bidrage og lære af det. På den facon betalte Arbejdernes Landsbank og Grundejeren.dk for forundersøgelser af jorden i området, mens Vanløse Lokaludvalg og Københavns Kommune så en interesse i at give et bidrag til at opføre fire testfaskiner i foreningen. En faskine er et hulrum i jorden, hvor regnvandet ledes til, for langsomt at sive videre ud i jorden (læs mere om faskiner på www.haveselskabet.dk). De fire faskiner er opført i fire haver med forskellige forhold, for at undersøge hvilke uønskede stoffer, der ophobes i jorden, hvis man eksempelvis nedsiver regnvand, der har løbet i en zinktagrende. Målet for Grundejerforeningen Katrinedal er at bruge deres erfaringer til at anlægge fælles faskiner mellem flere skel.



På Bangsbo Plads i Vanløse arbejder grundejerne sammen om at undersøge mulighederne for fælles klimatilpasning på tværs af matriklerne.

Gode råd til fælles klimatilpasnings-projekter

Grundejerforeningen Katrinedal har samlet disse erfaringer fra projektet:

- Få den fælles aftale mellem samarbejdspartnerne skrevet ned på et stykke papir med underskrifter. På den måde skal I ikke senere til at diskutere, hvad I havde aftalt.

- Det er vigtigt at undersøge, hvilken forsikring der kan dække projektet, hvis I selv er med til at anlægge dele af elementerne. Udføres arbejdet udelukkende af en virksomhed, så dækker deres forsikring, men hvis I selv deltager, skal I undersøge om foreningen for eksempel har en kollektiv ansvarsforsikring eller om I kan tegne en fælles forsikring for projektet. Der kan være penge at spare i at gå med i større forsikringsordninger. Grundejeren.dk har fx en fælles forsikringsaftale for alle medlemmer.

- Hav styr på økonomien. Indregn et budget til at tage prøver på den jord, der skal køres væk. Den kan vise sig at være mindre forurenet end forventet og derfor billigere at få fjernet.

- Det er også en god idé at undersøge, hvad der allerede ligger i jorden, der hvor I planlægger jeres klimatilpasningsanlæg. Få fat i tegningerne fra Københavns Kommunes arkiv og husk selv at registrere klimatilpasningsanlæggets placering til fremtidig brug.

- Bliv enige om, hvem der står for vedligehold af løsningerne

Regnbed fra et klimatilpasningsprojekt på Tåsinge Plads på Østerbro.

EKSEMPEL

Klimatilpasning på Tåsinge Plads

Tåsinge Plads på Østerbro er det første byrum i projektet Klimakvarteret og det første klimatilpassede byrum i København. Tåsinge Plads er udviklet og anlagt af Klimakvarterets projektgruppe i tæt samarbejde med de fem tilstødende grundejere, der nu er organiseret i et pladslav.

Inden pladsen blev anlagt, som den står i dag, var der en grøn plet mellem Ourøgade og Tåsingegade. Her blev der igangsat en række midlertidige projekter, hvor der blandt andet blev lavet små byhaver, mødesteder hvor pladsens naboer mødtes, afprøvning af lyssætning og der blev afholdt arrangementer af forskellig art. Alt dette skabte en spirende aktivitet omkring pladsen og gav stof til kommunens videre arbejde med at etablere den færdige plads.
På Tåsinge Plads er klimatilpasningens krav nu blevet forenet med bydelens ønsker i en ny form. Her er skabt et grønt byrum, der tager udgangspunkt i vandets og menneskets bevægelser.

Københavns Kommune varetager den fysiske drift af det grønne klimatilpasningsareal. Pladslavets rolle er fremadrettet at varetage den "sociale og kulturelle drift" af Tåsinge Plads med udgangspunkt i de erfaringer, man dannede sig i årene, inden pladsen blev etableret.



På Tåsinge Plads er der indrettet et grønt byrum som kan tage imod regnen.

Brug vejen til klimatilpasning

I kan lave klimatilpasningsløsninger på egen grund, men I kan også gå sammen om at gøre det på vejen og fælles arealer. Står I som grundejere eller vejlaug med en grå og kedelig vej, der måske endda trænger til ny asfalt eller opretning af fortov og fliser? Hvorfor så ikke tænke i utraditionelle løsninger, som kan være med til at håndtere regnvandet. Grønne klimatilpasningsløsninger kan kombineres med jeres ønsker til at udnytte vejens muligheder. I kan skabe et skønnere lokalområde, øge trafiksikkerheden, gøre vejen grønnere og sjovere at færdes og opholde sig på, og ikke mindst anlægge en vej, hvor der er styr på vandet under kraftig regn.

Københavns Kommune er i samarbejde med HOFOR (Hovedstadens Forsyningsselskab) ved at lave en strategi og plan for klimatilpasningen af København. I den forbindelse vil nogle af de private fællesveje også blive berørt. Kontakt Teknik- og Miljøforvaltningen for at høre mere om planerne.

I 2013 blev det gennem Naturstyrelsens medfinansieringsordning muligt for grundejere på private fællesveje at søge HOFOR om medfinansiering af klimatilpasningsprojekter, som har til formål at reducere mængden af regnvand, der ledes til fælleskloakken. Medfinansieringen giver HOFOR mulighed for at betale den del af anlægsomkostningerne, der er nødvendige for at håndtere regnvand, fx på overfladen i nedsivningsanlæg.

Det er op til HOFOR, hvorvidt de deltager i et klimatilpasningsprojekt. HOFOR skal vurdere, om projektet er omkostningseffektivt i forhold til håndteringen af regnvandet. Vurderingen sker ud fra en række forudsætninger, bl.a. hvad en traditionel kloakløsning vil koste. Derfor vægter HOFOR, at klimatilpasningsprojektet har en vis størrelse og ligger i et geografisk område, hvor det kan gøre en forskel for den fælles klimatilpasning af København. Om netop jeres projekt er relevant i denne sammenhæng, finder I ud af sammen med HOFOR.

Miljøpunkt Amager er i samarbejde med HOFOR og Københavns Kommune ved at lave en vejledning til medfinansiering, "SKAB PLADS TIL VAND - Vejledning til ansøgning om medfinansiering af et privat klimatilpasningsprojekt", som kan fås ved henvendelse til Københavns Kommunes afdeling for "Klima", miljøpunkter, lokaludvalg og HOFOR. Den beskriver hele processen i at søge om medfinansiering og forventes at blive udgivet i løbet af sommeren 2015.

Bilag 16 er et uddrag af en ansøgning om medfinansiering. I bilaget er et eksempel på en projektskitse og et regnskab for et klimatilpasset vejprojekt. Det er fra grundejerforeningen Øresund på Amager, som har søgt om et medfinansieringsprojekt sammen med HOFOR i 2014. Bilaget skal betragtes som et eksempel til inspiration. Et hvert klimatilpasningsprojekt vil variere både i omfang, økonomi og udtryk. Grundejerforeningen Øresund har for eksempel lege- og opholdsveje, hvilket giver nogle særlige muligheder for at gøre vejen grøn.

Tilladelser

Hvis I selv laver projektet, skal I søge om tilladelse hos Københavns Kommunes Center for Trafik og Byliv, hos afdelingen for 'Tilladelse til vejændringer' der vurderer det vejtekniske - og Center for Miljøbeskyttelse, 'Vand og VVM', der vurderer, om projektet lever op til miljøkrav.

Hvis I ønsker at søge om medfinansiering, skal I kontakte afdelingen for 'Klima'. Se kontaktoplysninger i kapitel 9. Kontakt afdelingerne for at høre, hvad de skal bruge i en ansøgning.

Få styr på forsikring og vedligehold

Det er vigtigt at undersøge, hvilken forsikring, der kan dække projektet, hvis I selv er med til at anlægge dele af elementerne. Udføres arbejdet udelukkende af en virksomhed, så dækker deres forsikring, men hvis I selv deltager skal I undersøge om foreningen har en kollektiv ansvarsforsikring, eller om I kan tegne en fælles forsikring for projektet.

Afklar også, hvem der står for vedligehold. Det er vigtigt at vedligeholde de grønne anlæg, sådan at de fungerer efter hensigten.

Løsninger på vejen

På en klimatilpasset vej bliver regnvandet ledt til nedsivningsanlæg, hvor vandet bliver renset og nedsivet, og hvor det til sidst danner nyt grundvand. Det er ikke alle steder i byen, det er hensigtsmæssigt at nedsive regnvandet, fordi grundvandet står højt, og jorden derfor ikke kan tage imod større mængder vand. Et alternativ kan være at forsinke vandet, inden det afledes til kloakken - fx i et bassin - så regnmængden i kloakken ikke bliver så voldsom. Se forslag til forskellige løsninger på www.klimatilpasning.dk.

På de fleste veje er der ikke mange steder, hvor regnvandet kan sive ned. Vejens asfalt og fortov forsegler overfladen og sender i stedet regnvandet i kloakken. For at kunne bruge jeres gade til klimatilpasning, må I skabe muligheder for, at vandet kan sive ned i jorden. Det kan I eksempelvis gøre ved at indsnævre vejen eller inddrage et fortov og indrette det til et grønt område. Et grønt område kan for eksempel indrettes som en grøft eller et regnbed. Alle anlæg skal indrettes sådan, at de renser vandet, inden det trænger ned til grundvandet.

Regnvand, der har været i kontakt med tage, parkeringspladser eller veje regnes sædvanligvis for forurenet. Derfor kræver det tilladelse fra kommunen at etablere vandafledningsanlæg, der nedsiver regnvand. Vær opmærksom på, at vand, der falder på saltede fortove og veje, IKKE kan nedsives. Derfor er I nødt til at tænke i alternative måder at sikre farbare veje om vinteren.

Det er også vigtigt, at I undersøger om jeres grunde er forurenede. På kbhkort.kk.dk kan I under punktet 'Miljø' se, om jeres grunde er klassificeret som forurenet. Er grundene det, skal I kontakte Center for Miljøbeskyttelse ved Københavns Kommune.

Spildevandskomiteen har i forbindelse med 'Rørcenter-anvisning 016' lavet et regneark til dimensionering af faskiner, regnbede, grøfter og permeable belægninger. Download regnearket 'LAR dimensionering - regneark (December 2011)' på www.laridanmark.dk.



EKSEMPEL

Regnbede på Møllebakken

På Møllebakken i Brønshøj anlagde kommunen i 2012 fire regnbede som et forsøgsprojekt. Hvert regnbed er anlagt til at modtage vand fra en vis del af vejens areal. I løbet af året nedsiver regnbedene 98 procent af den nedbør de modtager, mens de sidste 2 procent ledes i kloakken. Det kostede 225.000 kr. at etablere et regnbed, der skal modtage vand fra 400 m^2 vejareal. Regnbedene er etableret med planter, en faskine og en regulator med vandbremse, som regulerer tilledning af regnvandet til kloakken. Priserne på klimatilpasningsløsninger varierer meget alt efter hvilke elementer der skal indgå. Det er eksempelvis billigere at anlægge regnbede eller grøfter uden faskiner, men det kan give mindre plads til at opbevare regnvandet ved større regnskyl.



Regnbed på Møllebakken i Husum

Rekreative oplevelser og fællesskaber

Et vejlav kan også være et samlingspunkt for at skabe fælles rum på vejen og fælles oplevelser og samarbejder på tværs af matriklerne. På mange af de private fællesveje er der haver ud til vejen, som giver mulighed for grønne omgivelser og ophold. Der er dog også en del private fællesveje, der ligger i brokvarterer eller andre steder, hvor der ikke er haver ud til vejen. Her må man tænke i andre baner for at skabe fælles rekreative arealer, hvor man kan opholde sig sammen, lege eller dyrke grønt. Fælles arrangementer, deleordninger og nabo-ordninger er også gode måder at komme hinanden ved og hjælpe hinanden i hverdagen. Der er i dette kapitel samlet idéer til, hvordan I kan skabe fælles rum og fællesskab.

Vær opmærksom på, om vejlavets formålsparagraf giver mulighed for at finansiere sociale arrangementer, eller om I skal arrangere økonomien på anden vis.

Del dyrkningsbede

Har I ikke haver ud til vejen, men drømmer I alligevel om at dyrke grøntsager, krydderurter, bær og blomster? Ønsker I et grønt samlingssted i gaden? Det kan I sagtens få, selvom I bor inde i byen, hvis I tager arbejdshandskerne på og finder de naboer, der drømmer om det samme som jer.

Det er ikke nødvendigvis en opgave for vejlavet at drive haver på vejen, men vejlavet kan være en fælles indgang til at henvende sig til kommunen og få lov til at lave plantebede.

Tilladelser

I søger om tilladelse til bedene hos Københavns Kommunes Center for Trafik og Byliv, afdelingen for 'Tilladelse til vejændringer'. Henvend jer til dem for info om, hvad de skal bruge for at kunne tage stilling til jeres ansøgning. Det er en fordel, hvis I på forhånd har fået opbakning fra grundejerne på vejen (læs mere om intern opbakning i kapitel 5), sådan at kommunen ved, at I har mulighed for at gennemføre projektet.

Plantekasser kan både placeres på fortovet og på vejen. På vejen kan de få funktion af trafikchikaner og bruges til at regulere trafikken på vejen. Nogle af de ting, kommunen er opmærksomme på er, om plantekasser, der placeres på vejen, er så robuste, at de virker fastmonteret, så de ikke skaber ulykker på vejen. Samtidig skal plantekasserne placeres sådan, at de ikke er til gene for trafikken og markeres tydeligt med eksempelvis reflekser, sådan at trafikanterne ikke kører ind i dem, når sigtbarheden er dårlig - fx om natten. Sørg for at lave klare aftaler om, hvem der har ansvaret for fællesbedet og dets vedligehold.

Dyrker I i potter og havekasser, er det intet problem at dyrke mad i byen. At dyrke jeres egne grøntsager giver jer mulighed for at spare penge og dyrke økologisk. Og fordi maden gror lige uden for døren, er I med til at spare transport og forurening til gavn for miljøet og vores fælles sundhed. Find inspiration til at bygge bede og plante dem til hos www.tagtomat.dk.

At dyrke grønt kan handle om meget mere end at dyrke mad. Potter med blomster på fortovet, træer i vejkanten, klatreroser op ad bygningerne, en bænk i skyggen af et æbletræ er alle tiltag, der kan gøre gaden og gården mere grøn, tiltrækkende og levende. Og til et sted, hvor I kan slappe af og møde hinanden



Fælles grønt rum på Dybbølsgade på Vesterbro (offentlig vej).

EKSEMPEL

Gadehaver i Ungarnsgade

I Ungarnsgade på Amager har en gruppe beboere, sammen med initiativet TagTomat, lavet fælles højbede på ekstra-arealer på fortovet. Her dyrker de urter, blomster og bær, og vander dem med regnvand, som ledes fra taget og over i kapillærkasser under bedene. Det har vist sig, at nye og uventede bekendtskaber kan opstå, når for eksempel ældre og børn hjælper hinanden med de udfordringer, der opstår, når man dyrker grønt. I Ungarnsgade mødes de aktive havefolk den første søndag i måneden kl. 11, hvor de tager sig af havens planter. Der laves også interne aftaler om at tjekke, om kasserne har vand nok.

Dyrker I i potter og havekasser, er det intet problem at dyrke mad i byen. At dyrke jeres egne grøntsager giver jer mulighed for at spare penge og dyrke økologisk. Og fordi maden gror lige uden for døren, er I med til at spare transport og forurening til gavn for miljøet og vores fælles sundhed. Find inspiration til at bygge bede og plante dem til hos www.tagtomat.dk.

At dyrke grønt kan handle om meget mere end at dyrke mad. Potter med blomster på fortovet, træer i vejkanten, klatreroser op ad bygningerne, en bænk i skyggen af et æbletræ er alle tiltag, der kan gøre gaden og gården mere grøn, tiltrækkende og levende. Og til et sted, hvor I kan slappe af og møde hinanden.



Haver på fortovene på Ungarnsgade.

EKSEMPEL

Bænke og blomsterkummer i Fuglekvarteret

Københavns Nordvestkvarter bliver ofte forbundet med noget gråt, livløst og trist. For at lave om på det, har Områdefornyelse Fuglekvarteret et tilbud til grundejerne på de private fællesveje. De kan købe plantekummer og bænke til begrønning af indgangspartier og fortove.

Grundejernes egenbetaling er 2.200 kr. for en stor plantekumme og en bænk, og 2.000 kr. for en lille plantekumme og en bænk. Områdefornyelsen betaler 85 procent af den samlede udgift. Alle grundejere på de private fællesveje kan søge om tilskud til møblerne, og prisen inkluderer selve møblerne, jorden, planterne og anlægget af dem.

Udover møblerne har Områdefornyelse udviklet plantepakker med sol- eller skyggeelskende planter, der kan bestilles alt efter kummernes placering. Ved Bo- og Dagtilbuddet på Musvågevej har Den Grønne Oase betydet meget, da det både har givet beboerne noget at se og sidde på, men også forhindrer parkering på fortovet ved indgangen.



Plantekummerne fra Fuglekvarteret.

Lav fælles rum

På nogle private fællesveje i villaområderne findes der erstatningsarealer. Det er et areal som typisk er værdisat til 0 kr. og har status af vejareal. Arealerne har typisk et matrikelnummer, som svarer til den oprindelige udstykning af veje i området. Erstatningsarealerne indgår derfor oftest som en fællesudgift inden for det udstykningsområde, det tilhører. Drift og vedligeholdelse vil typisk ske via en grundejerforening eller et vejlav. Der er også eksempler på, at man har overdraget arealerne til de grundejere, der støder op til dem. Det betyder, at det er disse grundejere, der har overtaget vedligeholdelsespligten. I har, som forening eller som naboer til et fællesareal, mulighed for at søge kommunen om at bruge arealet på en ny måde. Det kunne fx være som en grillplads, lille park eller et boldbur.

I skal søge om tilladelse til en ændring af indretningen hos Københavns Kommunes Center for Trafik og Byliv, afdelingen for 'Tilladelse til vejændringer'. Kontakt kommunen for at høre, hvad de skal bruge i en ansøgning. Det er gratis at søge om tilladelse, men det er jer som grundejere, der betaler alle udgifter til planlægning, opførelse af de fysiske ændringer på vejen og vedligeholdelse af dem.

Del oplevelserne

Skal du have en container op på vejen i en periode? Vil I afholde gadefest eller loppemarked på vejen? Eller vil en café lave udeservering? Så skal I søge tilladelse til det, Københavns Kommune kalder 'midlertidig anvendelse'. Det gør I ved at sende en ansøgning til Center for Trafik og Byliv - se hvordan på www.kk.dk/arrangementer. Behandlingstiden for ansøgninger er normalt 14 dage. Ønsker I at bestille en midlertidig container til haveaffald eller storskrald, skal I derimod kontakte Nem Affaldsservice.

Det kræver ikke flertalsbeslutning i vejlavet at lave et midlertidigt arrangement. Det er tilstrækkeligt med en orienterende rundskrivelse til beboerne. Det er dog en god idé at have opbakning til arrangementet, og vejlavet bør altid sikre, at den enkelte grundejer ved, hvad der sker. Vær opmærksom på, om vejlavets formålsparagraf giver mulighed for at finansiere sociale arrangementer eller om I skal arrangere økonomien på anden vis.

Det er ikke alle veje, der har erstatningsarealer - fx i brokvartererne. Her er det oplagt at undersøge, om I kan indrette gaden på bedre vis. Kan der eksempelvis laves opholdsområder eller mindre legeområder på eventuelle arealer, der ikke bruges til parkering eller transport?

Det er ofte et ønske at nedlægge parkeringspladser til gengæld for at få fælles rum. Det er en svær proces fordi kommunen gerne vil beholde muligheden for parkering. Hvis I ønsker at undersøge muligheden, kan I henvende jer til Københavns Kommunes Center for Trafik og Byliv, afdelingen for 'Tilladelse til vejændringer'.

Vejfester, højtider og fælles arrangementer på vejen

At holde arrangementer sammen på vejen kan være et godt afbræk fra generalforsamlinger og møder. Det er en anledning til at hilse på hinanden uden en dagsorden, og kan bruges til at diskutere og fejre de projekter, I laver sammen på vejen. Det er helt op til jer, hvor høj en grad af organisering I ønsker. En sommerfest kan let arrangeres ved at aftale en dato og hvem der tager grill med ud på vejen, mens gæsterne selv skal sørge for stole, service og mad.

Det kan også være fejringer af årets gang. Mange vejlav har gode erfaringer med at holde fastelavnsfester. Hæng plakater op i god tid og sørg for tønder, køller og slik. I vejlavet på Søllerødgade på Nørrebro holder de en vindues-kalenderkonkurrence hvert år i december. Her kan beboerne i gaden få et tal mellem 1-24 og på deres dato pynter de vinduet ekstra flot. Der er en flaske champagne på højkant til den flotteste vindues-kalenderlåge.



Loppe- og byttemarked

Et loppemarked er en god måde at få ryddet ud i sine ting og lade dem gå videre til andre, der kan få nytte af dem. Et loppemarked trækker også folk ud på vejen, og giver jer mulighed for at hilse på hinanden. Det kan være en fin idé at lægge et loppemarked op ad en sommerfest eller en lignende begivenhed. En anden mulighed er at arrangere både små og større byttemarkeder, hvor endnu flere har mulighed for at aflevere deres brugte ting og tage nye brugte ting med hjem.

Hvis I gerne vil holde et loppe- eller byttemarked, er det en god idé at starte med at finde flere, der gerne vil være med til at arrangere markedet. Find inspiration til, hvordan det kan afholdes her: www.byttemarked.nu. Holder I et byttemarked, er det en god idé at sørge for, at det er tydeligt, hvor forskellige kategorier af ting skal lægges, så det er nemt at bevare overblikket.

Find et sted at afholde markedet. Det kan fx være ude på gaden, på en skole eller i den lokale idrætshal. I kan også høre nabovejene, om de har lyst til at holde det sammen med jer. Invitér folk til at deltage på markedet. Lav plakater, flyers og eventuelt en side på Facebook, der kan være med til at skabe opmærksomhed om jeres marked. Det er især vigtigt ved byttemarkeder at sørge for, at de ting, der ikke får en ny ejer og derfor efterlades til slut bliver kørt til genbrugsstationen eller givet til andre, der kan bruge dem, som fx en velgørende organisation.





Erstatningsareal på Karensgade i Valby som er blevet indrettet til et lokalt opholdssted.

Del tingene

Det er ofte, at vi står og mangler ting til en bestemt situation. Det kan være alt fra en rystepudser til et partytelt. Ofte er det ting, vi kun har brug for en enkelt eller få gange. Hvorfor ikke gå sammen om at dele disse ting, frem for at lade dem fylde hjemme hos jer hver især? Når I deler i stedet for at eje, sparer I både penge, plads og ressourcer.

Hvad kan I så dele? Svaret er, at I kan dele stort set alt! Nogle ting er selvfølgelig mere oplagte at dele end andre, som for eksempel ting, som I kun skal bruge én gang, og derfor ikke skal bruge hver især i dagligdagen. Det kunne eksempelvis være en saftpresser, der kan lave havernes æbler til most, en deleladcykel, delecykler til når ens egen er punkteret eller der kommer gæster på besøg, eller værktøj, stilladser og andre praktiske redskaber.

I kan lave en fælles ordning gennem vejlavet, hvor I danner et overblik over, hvad I kan låne hinanden og under hvilke betingelser. Sørg for at aftale, hvad der sker, hvis en ting går i stykker. Er den dækket af jeres fælles forsikring? Skal den erstattes af låneren? Det er vigtigt at have klare regler og aftaler.

Det er en god idé at undersøge, hvem på vejen der har forstand på netop det, I gerne vil dele, så kan de hjælpe med at holde tingene ved lige. Det kan for eksempel være vedligehold og reparation af delecykler, havemøbler eller værktøj. Når I deler, har I råd til at købe ting af kvalitet, så de holder længere.

Del trygheden

Som naboer kan I også hjælpe hinanden med at passe på hinandens ejendomme. Nabohjælp er en god og effektiv måde at forebygge indbrud på - både i dagligdagen og i ferien. Nabohjælp handler om at være opmærksom på hinandens boliger og holde øje med, om der sker noget usædvanligt i nabolaget. På hjemmesiden www.nabohjælp.dk har I mulighed for at læse mere og tilmelde jer nabohjælp. Der er gode råd til, hvordan I kan være med til at sikre hinandens huse, ved fx at få det til at se beboet ud. Et godt naboskab forebygger kriminalitet i jeres område og skaber tryghed.

Del en bil

De fleste, der bor i København, har ikke brug for en bil hver dag. En almindelig personbil holder stille ca. 23 timer i døgnet. Alligevel er der mange, der ejer en. En privatejet bil giver fleksibilitet og muligheder. Men den er desværre også dyr i drift, fylder i gaden og forurener luften. Et alternativ kan være at skabe en delebilsordning eller koordinere en fælles tilmelding til en eksisterende ordning, for dem, der er interesserede. Det er en god idé at se, om I kan få en fordelagtig aftale, hvis I er flere, der melder jer ind på en gang. Med en delebil slipper I for de sædvanlige udgifter og pligter ved at have en bil - og samtidig får I et større udvalg af typer, der passer til jeres behov, som minibiler, familiebiler, kassevogne og elbiler. Alt efter firma betaler I pr. lån eller en fast abonnementspris for at have en køreklar bil til rådighed samt leje, når I bruger bilen. Jeres benzinforbrug er inkluderet i lejen. I kan også helt slippe for benzinen ved at bede om at få stillet en elbil op i gaden.

Delebiler er ikke en løsning for alle, men hvis bare en håndfuld beboere i en gade skifter fra privatbil til delebil, vil der blive bedre plads til de beboere, der dagligt kører og har brug for egen bil.

Hjælp hinanden

Med en lille hjælp kan man gøre en stor forskel for andre mennesker. Det behøver ikke koste hverken dig eller din nabo noget, at du hjælper vedkommende. Måske du spørger din gangbesværede nabo, om du skal tage noget med fra supermarkedet. Måske du og dine børn kan hjælpe med at høste æbler og dele byttet med den ældre genbo, der ikke selv kan overskue det.



Skilt der viser, at beboerne på denne private fællesvej på Amager hjælper hinanden.

Fælles affaldsløsninger i brokvarterer

I nogle boligforeninger kan det være svært at få plads til at have både affaldsbeholdere og andre faciliteter som cykelparkering, barnevogne, hyggekroge og grønne områder i baggården. Et alternativ kan være at gå sammen med andre grundejere om at lave en fælles nedgravet affaldsløsning i gaden. Nedgravede affaldsløsninger kan være attraktive, fordi de rykker affaldssorteringen ud på vejen, fylder mindre, har færre lugtgener og er pænere at se på end traditionelle affaldsløsninger. En anden fordel er, at der på et begrænset areal kan etableres tilstrækkelig volumen til, at tømningshyppigheden for restaffaldet kan nedsættes, eksempelvis fra tømning flere gange ugentligt til en enkelt tømning per uge. Løsningen kan dermed give mindre tung trafik og støj fra affaldsindsamlingen.

Nedgravede affaldsløsninger er velkendte fra andre byer, fx Aarhus, men er endnu ikke en særlig anvendt løsning i København. Det er stadig en dyr løsning, som kan komme til at koste flere millioner at anlægge og drive, men som også kan frigøre plads. Kontakt Miljøpunkt Nørrebro eller Københavns Kommunes afdeling for 'Affald og Genbrug' for mere info om, hvad det kræver at lave en nedgravet affaldsløsning.

Fælles affaldsløsninger i villakvarterer

For parcelhusejere er der både obligatoriske affaldsbeholdere, og dem, som man kan vælge til. Fra september 2015 og ca. et år frem vil kommunen begynde at køre nye affaldsbeholdere ud til villaer og rækkehuse.

Der kommer en obligatorisk to-delt 240 liter beholder til hård plast og metal, som vil blive tømt hver 8. uge. I forbindelse med at de nye beholdere kommer ud, vil der ske en lille ændring med afhentning af den nuværende papirbeholder, der fremover skal afhentes inde på matriklen – og ikke som nu stilles ud til skel af villaejeren.

Desuden tilbyder kommunen to beholdere til bioaffald og pap. Disse to beholdere er valgfrie og vilaejerne skal melde sig til én eller begge ordninger på kommunens hjemmeside for Nem Affaldsservice. Til bioaffald er der valgt en 140 liter beholdere, som vil blive tømt hver 2. uge. Til pap en 240 liter beholder, som bliver tømt hver 8. uge.

Affaldssortering nedbringer ikke mængden af affald, men sikrer, at mest muligt affald kan genbruges eller genanvendes. Derfor er det en fælles opgave at sørge for, at vores ressourcer bliver brugt bedst muligt.

For at få mere plads til de nye beholdere, vil det være muligt at få byttet sin nuværende 240 liter papirbeholder ud med en mindre på 140 liter. Mange villaejere har allerede i dag en 140 liter beholder til dagrenovation, men dem, der har en 240 liter beholder, kan bede om at få en mindre – der sandsynligvis vil kunne dække ens behov, hvis man bliver god til at sortere de genanvendelige dele fra i de andre affaldsbeholdere.

Vælger man frivilligt at få beholdere til bioaffald og pap, kan man gå sammen med sin(e) nabo(er) og deles om de valgfrie beholdere. Man laver selv en aftale med naboen om, hvem der skal have hvilken beholder. Derefter vælger man i Nem Affaldsservice den beholder, som man har aftalt, at man skal have. Hvis man deles om beholderne, skal man være opmærksom på, om beholderne tømmes ofte nok.

Kommunen ruller beholderne ud bydel pr. bydel og starter som nævnt i september 2015. Ca. otte uger før udrulning i de enkelte bydele starter sender kommunen informationsmateriale ud til hver enkelt villaejer. Tilmelding til de to frivillige ordninger vil derefter være mulig i fire uger, hvorefter der lukkes for tilmelding. De næste fire uger bruger kommunen til ruteplanlægning af udkørslen af nye beholdere.

EKSEMPEL

Nedgravet affaldsløsning i Wesselsgade

I Wesselsgade på Nørrebro har beboere på vejen i samarbejde med Miljøpunkt Nørrebro og Københavns Kommune lavet et pilotprojekt med affaldssortering i nedgravede affaldsbeholdere. Projektet hedder 'Smart Miljøstation' og de otte beholdere tager imod skraldet fra 200 husstande i gaden.

Miljøstationen er 20 meter lang og dækker over otte nedgravede beholdere med indkast over jorden. Her kan beboerne sortere deres affald i dagrenovation, glas, pap, papir, metal og hård plast. Småt elektronik, storskrald og farligt affald bliver foreløbigt inde i gårdene. Miljøstationen fylder fire parkeringspladser, som er blevet genetableret et andet sted på gaden. Det kostede ca. 1,75 mio. eksklusiv moms at lave miljøstationen.



Den nedgravede affaldsløsning i Wesselsgade på Nørrebro.

Stikord

Affaldssortering 82, 83
Ansvar 6, 8, 10, 26, 28, 30, 35, 36, 37, 64, 69
Ansøgning 35, 40, 42, 44, 47, 49, 51, 52, 54
Asfalt 60, 64, 71, 74, 76
Asminderødgade 58
Belysning 10, 35, 42, 64
Beplantning 10, 34, 54, 62
Beskære træer 33, 64
Bump 6, 18, 28, 40, 46-49, 51, 54
Cirkelbump 47-48
Cykelstativer 58, 60
Deleordninger 8, 74
Dortheavej 27, 38
Dyrkningskasser 42
Emdrup Grundejerforening 9, 29, 37, 87
Enighed 10, 20, 22, 24, 36, 41, 43, 63
Ensretning 51, 57
Erstatningsarealer 78
Facadelængde 23-24
Fordelingsnøgle 16, 20, 23-24
Forsikring 28-29, 32, 69, 71, 80
Færdselsskilte 35
Generalforsamling 8, 12, 15-18, 20, 30, 43, 78
Gennemkørende trafik 60, 62-63
Gratister 38-39
Gravetilladelse 32, 43
Grundejerforening 6, 9-10, 12, 23, 28-30, 35, 37, 41, 45, 56-57, 63, 68-69, 71, 78
Grundejerforeningen Katrinedal 23, 30, 56, 68-69
Grundejerforeningen Øresund 41,71
Hajtænder 47, 49
Hastighedsdæmpende 22, 35
HOFOR 34-35, 71, 86
Højdegaardens grundejerforening 30, 37
Højtvandslukke 67
Indefryse ejendomsskat 67
Institutioner 8, 12, 24, 26, 35
Kantsten 18, 25, 49, 52, 55, 57, 60, 64
Katrinedalsdommen 23
Klager 44
Klimatilpasning 16, 41, 51, 64, 67, 70-71
Kloakker 35, 67
Kontingent 12, 14-16, 18, 20, 22-23, 28, 37
Lastbiler 23-24, 46, 49, 62
Lokaludvalg 29, 62, 68, 71, 86
Maximumoverenskomster 8

Nabohjælp 8, 68, 80
Nedløbssriste 35
Nedsivning 63, 71-72
Nøkkerosevej 18, 38
Offentligretlig tilladelse 42-43
Opholdsområde 52, 78
Parkering 6, 10, 35, 37, 41, 46, 52, 54-60, 64, 72, 77-78, 82-83
Partshøring 32, 34, 42
Plantekasser 15, 28, 74
Privat fællesvej 6, 10, 26, 28, 33, 36, 40, 46-54, 60, 62-63, 65
Privatretlig tilladelse 43
Privatvejsloven 10, 24, 30, 35, 40, 67, 87
Projektskitser 46
Pro rata lån 28
Pullerter 46, 49
Påbud 6, 8, 10, 12, 15-16, 22, 24-26, 32, 34, 39, 62
Regnbede 41, 67, 72
Rendesten 18, 23, 33, 35
Rykkergebyr 37
Sagsbehandling 17
Samarbejde 12, 20, 29, 36, 45, 68, 71, 74, 83
Servitut 12, 30, 54
Skader 10, 18, 22, 24-25, 28, 32, 36-38, 43, 46, 67-68
Slid 22, 24, 26, 46, 49, 55, 57
Snerydning 10, 23, 36
Søllerødgade 15, 78
Tilladelser 32, 43, 46, 49, 51-52, 54, 60, 64, 71, 74
Tilsyn 26, 63
Tinglysning 17, 28
Trafiksikkerhed 42, 44, 46, 49, 71
Trafiktælling 60, 63
Træer 27, 33, 35, 40, 42, 54-55, 60, 64-66, 74, 76
Tung trafik 18, 24, 27, 82
Tåsinge plads 70
Ungarnsgade 76
Vedligeholdelse 6, 8, 10, 15, 18, 22-23, 26, 28, 30, 35-36, 39-40, 45-46, 64, 78
Vedtægter 8, 12, 16-18, 20, 30, 37, 43
Vejchikaner 47-48, 65
Vejdirektoratet 6, 24, 32, 43-44, 46, 52, 54, 62
Vejlauget Nøkkerosen 18, 38
Vejlukning 51-52
Vejsyn 32, 34
Vejtræer 27, 35, 42, 64-66

Kontaktoplysninger

Kommunale og statslige instanser

HOFOR
Hovedstadsområdets Forsyningsselskab
Ørestads Boulevard 35, 2300 København S.
Telefon 3395 3395
hofor@hofor.dk
www.hofor.dk

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen,
Njalsgade 13, 2300 København S
Telefon: 33 66 33 66
www.kk.dk

- 'Center for parkering' *Er den afdeling der tager sig af ansøgninger om parkering.*
- 'Klima' *Er den afdeling der tager sig af ansøgninger om medfinansieringsprojekter i forbindelse med klimatilpasning.*
- Københavns Ejendomme, Nyropsgade 7, 5. sal, 1602 København V, kejd@okf.kk.dk
- 'Tilladelse til vejændringer' *Er den afdeling der udsteder påbud og dem man søger om ændringer på vejen.*
- 'Vand og VVM' *Er den afdeling der skal kontaktes hvis man ønsker at nedsive regnvand på egen grund eller på vejen.*
- kbhkort.kk.dk *Her kan man tjekke hvilken status ens vej har.*
- www.blivhoert.kk.dk *Her kan man give høringssvar til nye projekter i Københavns Kommune.*

Lokaludvalg (der har deltaget i projektet)

www.avlu.dk	*Amager Vest Lokaludvalg*
www.aølu.dk	*Amager Øst Lokaludvalg*
www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk	*Bispebjerg Lokaludvalg*
www.broenshoej-husumlokaludvalg.kk.dk	*Brønshøj-Husum Lokaludvalg*
www.kongensenghavelokaludvalg.kk.dk	*Kongens Enghave Lokaludvalg*
www.noerrebrolokaludvalg.kk.dk	*Nørrebro Lokaludvalg*
www.valbylokaludvalg.kk.dk	*Valby Lokaludvalg*
www.vanloeselokaludvalg.kk.dk	*Vanløse Lokaludvalg*

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13, Postboks 9018, 1022 København K
Telefon 72 44 33 33,
vd@vd.dk
www.vejdirektoratet.dk

Lokale netværk

www.emgf.dk	*I Emdrup grundejerforening kan vejlav i området være kollektive medlemmer.*
www.grundejeren.dk	*Fælles sammenslutning af grundejerforeninger i København.*
www.husumgrundejerforening.dk	*Husum Grundejerforening*
www.sgfnet.dk	*Sundbyernes Grundejerfællesskab*
www.vgs.dk	*Vanløse Grundejersammenslutning*

Mere viden

Lars Ramhøj, 2014: "Private fællesveje" (Karnov Group Denmark)
Ønsker man en samlet fremstilling af reglerne m.v. om private fællesveje, kan der henvises til denne bog.

HOFOR, Københavns Kommune og Miljøpunkt Amager, 2015: "Skab plads til vand. Vejledning til ansøgning om medfinansiering af et privat klimatilpasningsprojekt".

Vejdirektoratet, 2011: "Anlæg for parkering og standsning i byer"

Vejdirektoratet, 2013: "Håndbog for fartdæmpere"

www.erhvervsstyrelsen.dk	*Søg på 'frivillige foreninger' og få vejledning til at oprette et CVR-nummer til foreningen.*
www.haveselskabet.dk	*Information om regnhaver og klimatilpasning.*
www.klimatilpasning.dk	*Viden om klimaændringer og klimatilpasning.*
www.laridanmark.dk	*Information og erfaringer om klimatilpasning.*
www.ler.dk	*Er ledningsejerregistret.*
miljoe-noerrebro.dk	*Miljøpunkt Nørrebro*
www.ois.dk	*En offentlig informationsserver der samler en række oplysninger vedrørende ejendomme i Danmark.*
www.retsinformation.dk	*Find love og bestemmelser for private fællesveje. Af relevans kan nævnes privatvejsloven, færdselsloven, vejrettighedsloven og hegnsloven. Vigtig er også cirkulære om lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje.*
www.tinglysning.dk	*På denne hjemmeside kan man tinglyse vedtægter og medlemskaber af vejforeninger.*
www.virk.dk	*En digital indgang til det offentlige, hvor man bl.a. kan søge om gravetilladelse.*

Bilag

1: Redaktionen: “Udvalgte regler om private fællesveje” side 90

2: Redaktionen: “Eksempel på standardvedtægter” side 94

3: Redaktionen: “Eksempel på opstartsbrev” side 100

4: Redaktionen: “Eksempel på interesse-blanket” side 102

5: Skema fra Vejdirektoratet over skader på vej side 104

6: Københavns Kommune: “Høring ved vejændring” side 105

7: Københavns Kommune: ”Ansøgningsvejledning - Fartdæmpning på privat fællesvej” side 106

8: Københavns Kommune: ”Ansøgningsvejledning - Pullerter på fortov og vej” side 108

9: Københavns Kommune: ”Ansøgningsvejledning - Hajtænder på privat fællesvej” side 110

10: Københavns Kommune: ”Ansøgningsvejledning - Ensretning af privat fællesvej” side 112

11: Københavns Kommune: “Ansøgningsvejledning - Vejlukning på privat fællesvej” side 114

12: Københavns Kommune: “Ansøgningsvejledning - Ændret parkering på privat fællesvej” side 116

13: Københavns Kommune: “Ansøgningsvejledning - Cykelstativer på fortov, vej og facade” side 118

14: Københavns Kommune: “Ansøgningsvejledning - Plantning af vejtræer” side 120

15: Grundejerforeningen Øresund: “Eksempel på medfinansieringsansøgning” side 122

Udvalgte regler om private fællesveje i privatvejsloven (gældende fra 1. juli 2015)

1. Kommunen skal udarbejde en **fortegnelse** over de private fællesveje i kommunen. Der hersker således ikke tvivl om, hvorvidt en vej/gade er en privat fællesvej eller en offentlig vej/gade. Fortegnelsen kan rekvireres i kommunen (§25, stk. 1.). I Københavns Kommune er der ca. 480 km private fællesveje og ca. 500 km offentlige veje.

2. Det er en helt grundlæggende regel, at alle parceller skal have en **lovlig adgang** til offentlig vej. Det kan være direkte til offentlig vej, eller det kan være via en vejret på en privat fællesvej. Det er noget, der skal sikres i forbindelse med udstykning (§32).

3. Ejerne af de ejendomme, der grænser op til en privat fællesvej, skal holde vejen i **god og forsvarlig stand** i forhold til færdslens art og omfang. Ejerne skal også holde vejen forsynet med forsvarligt **afløb** (§44). Dette er den helt centrale bestemmelse i loven om den enkelte ejers forpligtelse.

4. En ejer kan forlange, at **kommunen tager stilling** til, om en privat fællesvej er i god og forsvarlig stand. Kommunen kan også selv tage stilling til spørgsmålet (§45, stk. 1.). Hvad Københavns Kommune forlanger af standard for en privat fællesvej, er det vanskeligt at sige noget generelt om. Der lægges imidlertid vægt på, at vejen ikke må have sådan en stand, at den udgør en fare for de, der færdes på vejen.

5. Hvis de vedligeholdelsespligtige ikke holder vejen i fornøden stand, **træffer kommunen afgørelse** om, på hvilken måde en privat fællesvej med tilhørende afløb skal istandsættes (§45, stk. 2.). Kommunen har altså en selvstændig forpligtigelse til løbende at overvåge de private fællesvejes tilstand.

6. Kommunen kan bestemme, at vedligeholdelsesarbejde ikke skal udføres som enkeltstående arbejde (fx ud for den enkelte ejer), men som **et samlet arbejde** for hele den private fællesvej (§45, stk. 4.).

7. Kommunen kan bestemme, at flere private fællesveje, der udgør en færdselsmæssig enhed, skal istandsættes som **et samlet arbejde,** så udgifterne ved arbejdet fordeles mellem samtlige bidragspligtige under et (§45, stk. 6.). Der kan fx være tale om at en af flere private fællesveje i et område, der udgør en færdselsmæssig enhed, tjener som tilkørselsvej for de øvrige fællesveje. Det er da rimeligt, at alle bidrager til betalingen for det slid, som den meget befærdede vej er udsat for.

8. Andre end de, der grænser op til en privat fællesvej, kan af kommunen pålægges at deltage i betalingen af udgifterne til vedligeholdelsen af vejen (§45, stk. 5.). Der kan fx være tale om erhvervsmæssig tung kørsel gennem en privat fællesvej.

9. Kommunen kan pålægge den enkelte vedligeholdelsespligtige at vedligeholde den del af vejen, der ligger **nærmest** ved den pågældendes ejendom. Kommunen skal gøre de vedligeholdelsespligtige bekendt med den påtænkte beslutning og fastsætte en **rimelig frist** til at komme med bemærkninger inden kommunen træffer afgørelse (§47, stk. 1. og 2.).

10. Påbud om et samlet arbejde forudsætter, at der forinden har været afholdt **vejsyn** (§48, stk. 1.). Vejsynet skal varsles med mindst en 2 ugers frist.

11. Hvis kommunen bestemmer, at en privat fællesvej af hensyn til den **almene færdsel** skal forbedres, skal kommunen afholde udgifterne hertil (§ 49, stk.3.).

12. Kommunen kan vælge at betale for hele eller dele af vedligeholdelsen af en privat fællesvej, hvis formålet hermed primært er hensynet til **den almene færdsel** (§49, stk.5.).

13. Kommunen skal på **vejsynet** redegøre for de påtænkte beslutninger og give en frist på mindst 3 uger for ejendomsejerne til at komme med indsigelser (§48, stk.3.).

14. Udgifterne til et samlet arbejde (ved påbud) fordeles således:

Hvis der er enighed mellem grundejerne om fordelingen fx i vedtægterne for et vejlav, fordeles udgifterne efter denne enighed.

Hvis der ikke er enighed fordeler kommunen udgifterne mellem de bidragspligtige grundejere efter måden som ejendommene benyttes på eller må forventes at blive benyttet. Kommunen kan fordele bidraget med ensartede beløb, hvis det skønnes at ejendommene benyttes på ensartet måde til boligformål (§51).

15. For hjørnegrunde der ligger ud til 2 private fællesveje sker der en passende nedsættelse af bidraget (§51).

16. Hvis det arbejde der skal udføres skyldes **betydelig eller tung færdsel** til eller fra enkelte ejendomme beregnes der et særligt bidrag for det (§51).

17. Kommunen kan bestemme, at ejere af **andre ejendomme** end de tilgrænsende skal deltage i udgifterne til en konkret vedligeholdelse, som kommunen har krævet udført som et samlet arbejde, hvis de bruger eller har brugt vejen på en måde, som efter kommunens vurdering har medført et særligt slid på vejen (§52, stk.1.).

18. Hvis kommunen udfører arbejdet, kan der ske **afdragsvis** betaling af udgifterne i op til 15 år. Hvis arbejdet udføres af grundejerne, kan kommunen afholde udgifterne, og der kan ske afdragsvis betaling over op til 15 år. Der skal da stilles sikkerhed, og det skyldige beløb skal forrentes(§54). Renten udgør 2% over Nationalbankens udlånsrente og fastsættes på det tidspunkt, da ordningen påbegyndes. Denne ordning er vist ikke almindeligt anvendt i Københavns Kommune.

19. De vedligeholdelsespligtige grundejere kan indgå aftale med kommunen således, at kommunen **påtager** sig den fremtidige istandsættelse og vedligeholdelse af den private fællesvej for grundejernes regning. En sådan ordning kan eventuelt opnås, hvis 2/3 af grundejerne på den private fællesvej anmoder kommunen om det (§55, stk. 2.). Tidligere var der i Københavns Kommune sådanne aftaler. Senest var der tale om de såkaldte maksimumsoverenskomster. 2/3 reglen i loven kan muligvis være af vejledende betydning for andre tiltag, som grundejere ønsker kommunens medvirken til, men hvor der ikke er fuld tilslutning fra alle grundejerne, der støder op til den private fællesvej.

20. Grundejerne må ikke foretage ændringer af de private fællesvejes indretning, afspærre vejen eller etablere eller ændre foranstaltninger med henblik på regulering af færdslen uden politiets og kommunens godkendelse (§57, stk. 1.). Der kan her være tale om **stillevejsprojekter** og **parkeringsrestriktioner.** Der findes et større regelsæt om udformning af stillevejsprojekter og om vedligeholdelse heraf. Kommunen kan ikke pålægge **P-licensordninger** på private fællesveje, men det kan ske med samtykke fra grundejerne (Ramhøj side 207).

21. Kommunen kan lave **fartdæmpende foranstaltninger** på private fællesveje. Kommunen betaler da udgifterne til det (§57, stk. 2.).

22. Hvis foranstaltningerne sker for at forbedre det trafikale **miljø** på vejen, skal grundejerne betale (§57, stk. 3.).

23. Kommunen kan **fjerne** foranstaltninger på de private fællesveje for grundejernes regning, når foranstaltningerne er anbragt uden godkendelse fra politiet og kommunen (§57, stk. 4.).

24. Kommunen skal mindst hvert femte år vurdere, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at den bør **overtages** som offentlig vej (§58, stk. 1.). Kommunen har altså en selvstændig forpligtelse og skal ikke blot vente på, at der bliver fremsat en anmodning. I forarbejderne til bestemmelsen anføres det, at bestemmelsen understreger, at kommunen er forpligtet til af egen drift (og nu efter den 1. juli 2015 mindst hvert femte år) at vurdere, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at den bør optages som offentlig. Hvis en vej overvejende anvendes til færdsel, der ikke har ærinde til eller betjener ejendommene ved den pågældende vej og heller ikke lokaltrafik, fordi vejen indgår i et afgrænset net af private fællesveje, bør vejen i almindelighed være offentlig. Man kan bede om at få oplyst resultatet af vurderingen for den enkelte private fællesvej.

25. 2/3 af grundejerne på en privat fællesvej kan forlange, at kommunen foretager en **trafiktælling** (§58, stk. 2.).

26. Hvis trafiktællingen viser, at den gennemgående motorkørende færdsel udgør mere end **50%** af den samlede trafik, **skal** kommunen overtage den private fællesvej som offentlig vej eller gennemføre færdselsregulering, der nedsætter den almene færdsel på den private fællesvej, så

den kommer under 50% (§58, stk. 3.). Med gennemgående færdsel sigtes der efter forarbejderne til bestemmelsen til færdsel, der er uvedkommende i forhold til den færdsel, som vejen primært må antages at være beregnet for, dvs. færdsel der ikke har ærinde til eller i øvrigt betjener de tilgrænsende ejendomme, og heller ikke er lokal trafik i området - det kan være tilfældet hvis vejen indgår i et afgrænset net af private fællesveje.

27. Udgangspunktet er, at grundejerne selv skal sørge for **belysning** af de private fællesveje. Kommunen kan dog afholde udgifterne til anlæg, forbedring og drift, hvis almene offentlige hensyn taler for det (§59). Sådan er ordningen i Københavns Kommune. Bestemmelsen i lovens § 59 blev indført for nogle år siden, efter at der var rejst tvivl om, hvorvidt kommunerne kunne afholde disse udgifter med hjemmel i den såkaldte kommunalfuldmagt. Nu er der altså ikke længere tvivl om, at der er den fornødne hjemmel.

28. Man må ikke plante **træer** eller anden beplantning på private fællesveje uden kommunens godkendelse. Kommunen kan kræve træer og anden beplantning fjernet, nedskåret, opstammet eller studset (§61, stk. 2.).

29. På private fællesveje må man ikke uden kommunens godkendelse anbringe **affald**, materiel, materiale, løsøregenstande, ikkeindregistrerede kørertøjer, skure, skurvogne, containere, hegn og lignende, kørertøjer med henblik på salg eller udlejning (§66, stk. 1.). Kommunen kan fjerne ting, som er anbragt uden godkendelse for den pågældendes regning (§66, stk. 4.).

30. Kommunen skal give tilladelse til **ledningsarbejder** og anbringelse eller flytning af master. Tilladelsen skal være betinget af, at ledningsejeren yder grundejerne erstatning for eventuelle skader, retablerer vejarealet og skriftligt underretter kommunen om, at retableringen er gennemført (§68, stk. 2). Dette kaldes gæsteprincippet. Ledningsejeren er jo gæst på den private fællesvej (Ramhøj side 210).

31. Grundejerne skal rydde de private fællesveje snarest muligt efter **snefald** og foretage glatførebekæmpelse (grus). Kommunen kan fastsætte regler for tidspunkter for snerydning (§ 79, stk. 1 og §80, stk. 1. og 3. og §81, stk. 1. og 3.).

32. Grundejerne skal fjerne **ukrudt**, renholde vejen og fjerne affald og lignende og renholde nedløbsriste (§82).

33. Der kan **klages** til transportministeren (i praksis Vejdirektoratet) over kommunens afgørelser i vejsager, hvis de angår retlige spørgsmål. Klagefristen er 4 uger (§87).

Eksempel på standardvedtægt for vejlaug

Skabelon, der kan benyttes i forbindelse med oprettelse af et vejlaug

Vedtægter for Vejlauget for xx-vej

Navn og hjemsted
§ 1
Foreningens navn er Vejlavet for xx-vej, og dens hjemsted er xx Kommune.
Vejlaugets adresse er den til enhver tid værende formands adresse.

Formål
§ 2
Foreningens formål er at varetage medlemmernes fælles interesser.
Stk. 2. Foreningen forestår fx vedligeholdelse, renholdelse, snerydning og glatførebekæmpelse på kørebanen og reparationer som følge af normal brug af den private fællesvej xx og de hertil hørende anlæg. De enkelte medlemmer forestår dog renholdelse (fejning, fjernelse af ukrudt, snerydning og glatførebekæmpelse mv.) på fortove, hækklipning og beskæring af træer og buske mod vejen.
Stk. 3. Foreningen er berettiget og forpligtet til i overensstemmelse med nærværende vedtægter at opkræve fællesbidrag, betale fællesudgifter og sørge for fornyelse og vedligeholdelse i det omfang, sådanne foranstaltninger efter forholdene må anses for påkrævet.

Medlemmer
§ 3
Medlem af foreningen er de til enhver tid værende ejere af de ejendomme, der er nævnt i bilag xx.
Stk. 2. Medlemmer er de til enhver tid værende ejere af ejendomme inden for vejlaugets område, som har meldt sig ind i foreningen.
Medlemskab af vejlauget er frivilligt medmindre andet er bestemt i ejers skøde eller lokalplan. Pligtmæssigt medlemskab indtræder den dag, hvor den pågældende ejers skøde, uanset om det er betinget eller endeligt,anmeldes til tinglysning. Såfremt den pågældende ejer overtager ejendommen inden nævnte tidspunkt, indtræder medlemskabet dog på overtagelsesdagen.
Stk. 3. Den nye ejer kan dog uanset stk. 2, først udøve stemmeretten, når foreningen har modtaget underretning om ejerskiftet.
Stk. 4. Den tidligere ejers medlemskab ophører samtidig med den nye ejers indtræden, men den tidligere ejers forpligtelser over for foreningen ophører dog først, når den nye ejers skøde er endeligt tinglyst uden præjudicerende retsanmærkninger, og når samtlige forpligtelser og restancer pr. overtagelsesdagen er opfyldt og betalt.
Stk. 5. Den til enhver tid værende ejer af en ejendom under foreningen indtræder i den tidligere ejers rettigheder og forpligtelser over for foreningen.

Tegning og hæftelsesforhold
§ 4
Vejlauget forpligtes udadtil ved underskrift af formanden og et bestyrelsesmedlem i forening. Der påhviler vejlaugets medlemmer solidarisk hæftelse for de vejlauget påhvilende forpligtelser.
Stk. 2. Medlemmerne er berettigede og forpligtede over for foreningen i henhold til fordelingsnøglen i bilag xx. *Hvis alle medlemmer har samme fordelingstal, fx fordi alle medlemmer er enfamilieboliger, kan dette erstattes af "med hver en xxxdel".*
Stk. 3. *Såfremt der ønskes tinglyst et beløb, eksempelvis kr. 20.000,00 som pantstiftende på hver enkelt medlems ejendom, skal efterfølgende tilføjes*: Til sikkerhed for den enkelte grundejers forpligtelser over for foreningen begæres nærværende Vejlaugsvedtægt samtidig lyst pantstiftende

for kr. 20.000 på hver enkelt ejendom. Tinglysningen sker med respekt for de i ejendommen værende pantehæftelser. Udgifterne til tinglysning påhviler grundejeren.

Generalforsamling
§ 5
Foreningens øverste myndighed er generalforsamlingen.
Stk. 2. Foreningens generalforsamlinger afholdes i hjemstedskommunen.
Stk. 3. Foreningens ordinære generalforsamling afholdes hvert år inden udgangen af xxx måned.
Stk. 4. Indkaldelse af medlemmer til foreningens ordinære generalforsamling skal ske skriftligt af bestyrelsen med et varsel på mindst 2 uger.
Stk. 5. Indkaldelsen skal angive tid og sted for generalforsamlingen samt en dagsorden, der som minimum skal omfatte følgende punkter:

1. Valg af dirigent.
2. Formanden aflægger årsberetning for det forløbne år.
3. Kassereren fremlægger årsregnskab og status med påtegning af revisor til generalforsamlingens
godkendelse.
4. Behandling af indkomne forslag.
5. Fastsættelse af kontingent og godkendelse af budget for det kommende år.
6. Valg af bestyrelse.
7. Valg af revisor (hvert andet år).
8. Eventuelt

Stk. 6. Med indkaldelsen skal følge det reviderede regnskab for det forløbne år samt forslag til budget for det kommende år.
Stk. 7. Forslag til behandling på generalforsamlingen skal være indgivet skriftligt til formanden senest 7 dage før generalforsamlingens afholdelse.
Stk. 8. Ekstraordinær generalforsamling afholdes, når en samlet bestyrelse finder det nødvendigt, eller hvis et medlem i medfør af § 6, stk. 9, kræver en bestyrelsesbeslutning indbragt for generalforsamlingen.
Stk. 9. Indkaldelse af medlemmerne til en ekstraordinær generalforsamling sker skriftligt af bestyrelsen med et varsel på mindst 2 uger.
Stk. 10. Med indkaldelsen skal følge det eller de forslag, der har givet anledning til den ekstraordinære generalforsamling.
Stk. 11. Generalforsamlingen vælger en dirigent, der afgør, om generalforsamlingen er lovlig indkaldt og beslutningsdygtig, og som leder forhandlingerne og afgør alle spørgsmål vedrørende sagernes behandlingsmåde, stemmeafgivning og dennes resultat.
Stk. 12. Dirigenten skal, når blot ét medlem forlanger det, lade foretage skriftlig afstemning.
Stk.13. Alle medlemmer har stemmeret på generalforsamlingen, jf. dog § 3, stk. 3.
Hver ejendom repræsenterer én stemme, således at det samlede stemmetal højst kan udgøre xxx stemmer. Stemmeretten kan udøves af et medlem eller af en myndig person, som medlemmet skriftligt har meddelt fuldmagt til. *Skal ændres, hvis der er forskel på medlemmernes bidrag/andele. I så fald kan der indsættes følgende: Hver ejendom repræsenterer et antal stemmer svarende til fordelingstallet i bilag 2, således af det samlede stemmetal højst kan udgøre xxx stemmer.*
Stk. 14. Beslutninger på generalforsamlingen træffes ved simpelt stemmeflertal.
Stk. 15. Til beslutninger om væsentlige forandringer eller forbedringer af fælles anlæg og tilbehør eller om salg af væsentlige dele af disse kræves dog et kvalificeret flertal på 2/3 af de stemmeberettigede medlemmer/samtlige mulige stemmer. *Samtlige mulige stemmer, hvis der er forskellige fordelingstal.*
Stk. 16. Såfremt forslaget uden at være vedtaget efter bestemmelsen i stk. 15 har opnået tilslutning fra mindst 2/3 af de repræsenterede stemmer, afholdes en ny generalforsamling inden 14 dage, og på denne generalforsamling kan forslaget - uanset antallet af fremmødte - vedtages med mindst 2/3 af de afgivne stemmer.

Stk. 17. Generalforsamlingens beslutninger nedfældes i et referat, der godkendes af dirigenten, og udsendes til samtlige medlemmer.

Bestyrelsen
§ 6
Bestyrelsen består af tre/fem medlemmer, der vælges på generalforsamlingen for ét år ad gangen. Genvalg kan finde sted.
Stk. 2. Bestyrelsen vælger selv formand, næstformand og kasserer blandt de valgte bestyrelsesmedlemmer. *Næstformand kan udelades, hvis der kun er tre medlemmer.*
Stk. 3. Generalforsamlingen vælger desuden en/to suppleant(er), der indtræder i bestyrelsen ved et bestyrelsesmedlems udtræden.
Stk. 4. Det påhviler bestyrelsen at lede foreningen i overensstemmelse med nærværende vedtægter, generalforsamlingens beslutninger og god foreningsskik.
Stk. 5. Bestyrelsens formand indkalder til bestyrelsesmøde, så ofte der er anledning hertil, samt når et medlem af bestyrelsen begærer dette.
Stk. 6. Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst to/tre medlemmer er til stede. *Afhængig af, om bestyrelsen har tre eller fem medlemmer.*
Stk. 7. Beslutninger træffes af de mødende bestyrelsesmedlemmer ved simpel stemmeflerhed efter antal. Står stemmerne lige, er formandens stemme afgørende.
Stk. 8. Bestyrelsens beslutninger nedfældes i et referat, der udsendes til bestyrelsens medlemmer og godkendes på det efterfølgende bestyrelsesmøde.
Stk. 9. De af bestyrelsen trufne beslutninger kan af ethvert medlem, hvem afgørelsen direkte vedrører, indbringes for generalforsamlingen. Begæringen om indbringelse for en generalforsamling har normalt opsættende virkning for den trufne beslutning, såfremt begæringen afgives senest 1 uge efter, at beslutningen er meddelt det pågældende medlem.
Stk. 10. Bestyrelsen repræsenterer foreningen som sådan og leder og bestyrer dens anliggender og dens formue. Bestyrelsens medlemmer forpligter foreningen på gyldig måde og med bindende virkning ved underskrift af to i forening, hvoraf den ene er formanden. Ved almindelige ekspeditioner underskriver formanden alene på bestyrelsens vegne.
Stk. 11. Bestyrelsen tager de nødvendige initiativer til drift og vedligeholdelse mv. af den private fællesvej, xx, jf. § 2, stk. 2.

Årsregnskab
§ 7
Foreningens regnskabsår er kalenderåret.
Stk. 2. Det af bestyrelsen vedtagne årsregnskab underskrives af bestyrelsen.
Kassereren fører en kassebog over samtlige indtægter og udgifter og udarbejder vejlaugets årsregnskab.

Revision
§ 8
Generalforsamlingen vælger en revisor, der reviderer foreningens årsregnskab.
Desuden vælger generalforsamlingen en revisorsuppleant. Både revisor og revisorsuppleant vælges for to år. *Skal evt. være årligt, ligesom bestyrelsen.*
Stk. 2. Revisor har adgang til at efterse alle regnskabsbøger og beholdninger og kan fordre enhver oplysning, som revisor finder af betydning for udførelsen af sit hverv.

Kapitalforhold
§ 9
Bestyrelsen udarbejder hvert år et budget, der viser foreningens forventede indtægter og udgifter, og som forelægges generalforsamlingen til godkendelse.
Stk. 2. Til dækning af foreningens udgifter betaler medlemmerne et årligt kontingent, hvis størrelse fastsættes af generalforsamlingen på grundlag af det af bestyrelsen udarbejdede og af den

ordinære generalforsamling godkendte driftsbudget. Ved oprettelsen af vejlauget er kontingentet *fx fastsat til kr. 500,00 pr. kvartal pr. parcel. Kan bruges, hvis alle medlemmer skal betale lige meget. Ellers kan indskuddet fx fastsættes til et beløb pr. andel, jr. fordelingstallet.*
Stk. 3. Kontingentet betales kvartalsvis forud.
Stk. 4 Efter godkendelse af årsregnskabet på generalforsamlingen skal restbidrag, der påhviler det enkelte medlem, indbetales til foreningen senest 14 dage efter påkrav.
Stk. 5. I tilfælde af uforudsete nødvendige udgifter i løbet af året er bestyrelsen bemyndiget til at opkræve ekstraordinære indbetalinger fra medlemmer.
Stk. 6. Foreningen skal, bortset fra en rimelig driftskapital, ikke oparbejde nogen formue. Det kan dog på en generalforsamling vedtages, at der skal ske henlæggelser til bestemte formål, fx fornyelser, fremtidig vedligeholdelse og øvrige istandsættelser, og det kan på generalforsamlingen vedtages, at foreningen optager lån.
Stk. 7. Foreningens kontante midler skal være anbragt i bank, sparekasse eller på postgiro, dog skal det være bestyrelsen tilladt at have en kassebeholdning af en størrelse, som er nødvendig for den daglige drift. Generalforsamlingen kan med det i § 5, stk. 15 og 16 beskrevne flertal beslutte, at foreningens midler skal anbringes på anden måde.

Anvendelse af fællesarealer
§ 10
Foreningens arealer og anlæg skal anvendes i overensstemmelse med den til enhver tid gældende lokalplan for området, gældende lovgivning, eller en på en generalforsamling vedtaget ordensvedtægt.
Stk. 2. Grundejerne er uberettigede til at opsætte skilte mv. uden forudgående skriftlig godkendelse af bestyrelsen.

Vedligeholdelse
§ 11
Al normal vedligeholdelse, modernisering og fornyelse af xxx, jf. § 2, stk. 2, foranstaltes af foreningen for dennes regning og afholdes af medlemmerne som en fælles udgift.
Stk. 2. Istandsættelse, der skyldes kørsel med tunge køretøjer i forbindelse med nybyggeri, foretages for bygherrens regning.
Stk. 3. Enhver grundejer er forpligtet til at give de af bestyrelsen udpegede håndværkere adgang til sin ejendom, når dette er påkrævet af hensyn til arbejder som nævnt i stk. 1 og 2.

Videreførelse af ansvar
§ 12
Det påhviler det enkelte medlem at sikre, at forpligtelserne vedrørende foreningen overdrages til ny ejer ved salg af ejendommen.
Stk. 2. Det påhviler sælger at informere vejlaugets bestyrelse om navn og adresse på den nye ejer, samt skriftligt dokumentere at den nye ejer er orienteret om sine forpligtelser. Dette gøres ved påtegnelse af vedtægterne med navn, adresse samt andre relevante kontaktoplysninger.

Vedtægtsændringer
§ 13
Forslag om ændring af nærværende vedtægter kræver, at mindst 2/3 af de stemmeberettigede er repræsenteret på generalforsamlingen, og at forslaget vedtages med mindst 2/3 af de afgivne stemmer. Blanke stemmer regnes som ikke afgivne stemmer. Er en sådan beslutning trufffet, uden at 2/3 af de stemmeberettigede er til stede på generalforsamlingen, indkalder bestyrelsen inden 14 dage en ny ekstraordinær generalforsamling, på hvilken forslaget kan vedtages med 2/3 af de afgivne stemmer uden hensyn til, hvor mange medlemmer, der er til stede.

Opløsning af vejlauget
§ 14

Beslutning om vejlaugets opløsning kan kun træffes på en generalforsamling, såfremt 9/10 af de stemmeberettigede vedtager det. Til vedtagelse af et forslag om vejlaugets opløsning finder reglerne i § 12 anvendelse, idet dog 2/3 erstattes af 9/10. Vejlaugets formue deles lige mellem vejlaugets medlemmer, medmindre anden beslutning træffes efter samme regler i denne §s stk. 1.

Tinglysning
§ 15
Nærværende vedtægter begæres tinglyst på ejendommene xx.

Således tiltrådt, xx, den ……

_____
Som ejer af matr. nr.

_____
Som ejer af matr. nr.

_____
Som ejer af matr. nr.

Til beboerne i "XX"

Vore veje, fortov og kloakker har det ikke godt!

Som bekendt opsagde Københavns Kommune for flere år siden vejvedligeholdelsesoverenskomsterne med de enkelte grundejere. Siden da er der intet sket med hensyn til vedligeholdelse af vore veje og fortove. Og de regelmæssige rensninger af brønde og spuling af stikledning der skal finde sted for at de kan fungere, sker ikke af de fleste brønde. Adskillige brønde har ikke været renset i årevis.

Alt det må vi nok snart se at få gjort noget ved. Vi er nogle stykker som godt vil gøre noget for at få dannet et vejlaug. For kommunen sætter stadig standarden for tilstanden af vej og fortov, og dermed er det bedste nok at vi selv sørger for løbende vedligeholdelse. Hvis vi ikke har et vejlaug der kan gå i dialog med kommunen, vil arbejdet blive udført af kommunen og regningen sendt til de enkelte grundejere. Hvor omkostningskrævende et påbud vil være, er det ikke til at sige noget præcist om, men løbende vedligehold vil nok være det billigste. Og med et vejlaug kan vi indgå et samarbejde med andre vejlaug om erfaringer om arbejder. Andre steder i vores kommune har vejlauget haft held til at indgå i en dialog med kommunen og har fået godkendt en fremlagt plan for arbejdet. Vejlauget har således kunnet bestemme hvorledes – og i hvilken takt – vedligeholdelsesarbejderne skulle iværksættes og vejlauget har selv kunnet bestemme hvilken entreprenør der skulle udføre arbejdet og til hvilken pris.

Her i XX havde vi tidligere en vejforening "XX" der desværre ikke har haft nogen form for aktivitet i mere end 10 år. Der skal altså ske noget nyt!

Dette er baggrunden for at vi foreslår at vi nu får dannet et vejlaug for XX-området der aktivt kan gå ind i arbejdet med at se på nødvendigheden af forbedringer af forholdene. Vi har talt om at vejene og fortovene i området de fleste steder er i en sådan stand at der nok bør kigges kritisk på det og gøres noget. Og helt nødvendigt er det jo at få renset brøndene regelmæssigt.

Vi har den XX været samlet til et møde hvor vi blev enige om at komme med et forslag til dannelsen af et vejlaug. Grundejerforeningens formand XX, havde de gamle papirer fra det gamle vejlaug og kunne hurtigt hjælpe diskussionen i gang med erfaringer fra tidligere.

Vi betragter os selv som en arbejdsgruppe der blot skal hjælpe dannelsen af vejlauget igang. Og alle skal være velkomne til at tage del i arbejdet. Kontakt bare en af os.

Men før vi går videre, vil vi godt have nogle tilkendegivelser fra grundejerne om
– hvem der har interesse i at yde et stykke arbejde i et vejlaug eventuelt i en bestyrelse?,
– hvad et vejlaug bør beskæftige sig med?,
– hvad man er indstillet på årligt at betale til vedligeholdelsen/forbedringer?

På den vedlagte blanket der bedes afleveret til en af os, kan man give udtryk for sin opfattelse af vores forslag. Blanketten bedes afleveret senest den XX.

Vi håber at grundejerne kan se fornuften og behovet for dannelse af et vejlaug. Derfor regner vi med (når vi har modtaget reaktionerne fra grundejerne) at det næste der skal ske, er at vi indkalder til en stiftende generalforsamling. I indkaldelsen til en sådan, vil vi prøve at sammenfatte de besvarelser der kommer tilbage på blanketterne. Vi vil i indkaldelsen også vedlægge et udkast til nogle vedtægter, baseret på eksisterende regelsæt fra andre vejlaug. Og vi vil til mødet invitere en repræsentant fra et af de nystiftende vejlaug i området, for at de kan fortælle om deres erfaringer med stiftelsen og gennemførelsen af vedligeholdelser og forbedringer og om deres dialog med kommunen.

Med venlig hilsen

Vejlaug i "XX"

1.

◯ Jeg er enig i at der er brug for et vejlaug.

◯ Jeg er uenig i at der er brug for et vejlaug – gå til punkt 5 og begrund eventuel din opfattelse nærmere.

2. Et vejlaug må gerne beskæftige sig med andet end veje, fortove og brønde, fx være initiativtager til sammenkomster i mosen som tidligere.

◯ Enig ◯ Uenig

Kom med eventuelle forslag under punkt 5.

3. Vejlaug i XX betaler typisk 1.000 – 1.500 kr. om året. I vores område er der imidlertid ikke sket større vedligeholdelsesarbejder i en årrække. Jeg vil være indstillet på årligt at betale til vejlaug:

◯ Mindre end andre vejlaug

◯ På niveau med andre vejlaug (1.000 – 1.500 kr.)

◯ Noget mere, fx det dobbelte for at få sparet op til nødvendige arbejder.

4. Jeg er interesseret i at yde et stykke arbejde i et vejlaug.

◯ Nej

◯ Ja

◯ Ja og eventuelt som medlem af bestyrelsen.

5. Bemærkninger, herunder eventuelle forslag til hvad et vejlaug også kan beskæftige sig med:

Blanketten bedes afleveret til et af medlemmerne af arbejdsgruppen senest den XX.
(vend og skriv venligst navn, adresse, telefonnr. og e-mail-adresse).

GERNE BLOKBOGSTAVER

Navn: _____

Adresse: _____

Telefon nr.: _____

Evt. e-mail-adresse: _____

Vejnavn:		
Registreret		**Konsekvenser**
	Revner:	⇨ hurtigere nedbrydning af belægningen
	Krakeleringer	⇨ hurtigere nedbrydning af belægningsoverfladen ⇨ stor risiko for at der opstår slaghuller
	Rivninger:	⇨ hurtigere nedbrydning af belægningsoverfladen ⇨ evt. forøget støj
	Stentab OB:	⇨ hurtigere nedbrydning af belægningsoverfladen ⇨ evt. reduceret friktion
	Afskalninger:	⇨ rystelser i køretøjet og forøget støj ⇨ til fare for tohjulede trafikanter ved dybe afskalninger ⇨ hurtigere nedbrydning af belægningsoverfladen
	Slaghuller:	⇨ til fare for specielt tohjulede trafikanter og fodgængere ⇨ rystelser, evt. beskadigelser af køretøjet ⇨ hurtigere nedbrydning af belægningen ⇨ frosne vandansamlinger til fare for tohjulede trafikanter og fodgængere
	Lunker og sætninger:	⇨ generende vandansamlinger og opsprøjt fra kørende trafikanter ⇨ frosne vandansamlinger til fare for tohjulede trafikanter og fodgængere ⇨ evt. hurtigere nedbrydning af belægningen på grund af stødpåvirkninger
	Sporkøring:	⇨ vandansamlinger med risiko for akvaplaning ⇨ opsprøjt fra kørende trafikanter
	Instabilt slidlag:	⇨ resulterer i ujævnheder og evt. vandansamlinger ⇨ hurtigere nedbrydning af belægningen, især hvis der opstår revner i overfladen ⇨ evt. optrykkede kanter er til fare for tohjulede trafikanter
	Svedning:	⇨ reduceret friktion til fare for alle trafikanter typer
	Skader ved riste og dæksler o.l:	⇨ ofte generende ujævnheder i belægningen ⇨ evt. støjgener ⇨ til fare for specielt tohjulede trafikanter og fodgængere ⇨ evt. hurtigere nedbrydning af belægningen
	Mangelfuldt længde- eller tværfald:	⇨ Evt. vandansamlinger på færdselsarealet med risiko for akvaplaning og med opsprøjt fra kørende trafikanter og isglatte områder til følge ⇨ hurtigere nedbrydning af belægningen

HØRING VED VEJÆNDRING

SÅDAN GØR DU

Hvis noget skal laves om på en vej, skal de berørte grundejere nogle gange høres. Se her, hvordan det foregår.

Grundejerne ud til en vej er alle, der ejer en grund (matrikel) ud til vejen. Det kan både være ejere af parcelhuse, beboelsesejendomme, erhvervsejendomme, ejerlejligheder, andelslejligheder og grunde.

PARTSHØRING (gælder både for offentlig vej og privat fællesvej)
Vil du som grundejer lave vejændringer, der kan få stor betydning for én eller flere af vejens øvrige grundejere, foretager kommunen en såkaldt partshøring. Det kan både være vejprojekter på offentlig vej og på private fællesveje. Partshøringen går ud på, at kommunen hører de berørte grundejere om deres indstilling til vejprojektet. Grundejerne kan give deres kommentarer og også gøre indsigelse mod projektet. Indsigelser kan i nogle tilfælde føre til, at vi som kommune kræver ændringer i projektet, før vi giver tilladelse.

ACCEPT FRA BERØRTE GRUNDEJERE (gælder kun for private fællesveje)
Bor du på en privat fællesvej, anbefaler vi, at du på forhånd får accept fra de grundejere, der bliver berørt af de planlagte vejændringer. Vi kan godt give tilladelsen uden deres accept (såkaldt offentligretlig tilladelse). Men viser det sig bagefter, at de er imod, er det en privatretlig sag mellem dig og dem, som kommunen ikke går ind i. Derfor anbefaler vi altid at få ok fra de berørte naboer, grundejerforeningen eller vejlavet, inden man går videre.

Du kan få accept fra de berørte grundejere på flere måder:
A. Beslutning på generalforsamling i grundejer-, andels- eller ejerforeningen
Vedlæg da følgende i din ansøgning til os:
1) kopi af foreningens vedtægter
2) kopi af indkaldelsen til generalforsamlingen
3) kopi af referat fra generalforsamlingen, hvor det fremgår, hvor mange af de fremmødte, der stemte for og imod forslaget.

B. Underskriftindsamling i grundejer-, andels- eller ejerforeningen
Vedlæg da følgende i din ansøgning til os:
1) komplet liste med navn og adresse på samtlige berørte grundejere
2) underskrifter fra alle på listen, som tilslutter sig vejprojektet

C. Skriftlig erklæring fra udlejer/boligselskab
(kun relevant, hvis projektet udelukkende berører udlejningsejendomme)
Vedlæg da følgende i din ansøgning til os:
1) kopi af skriftlig udtalelse fra udlejer eller boligselskab, hvor de tilslutter sig vejprojektet.

Revideret 15. februar 2015

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

FARTDÆMPNING PÅ PRIVAT FÆLLESVEJ

Ønsker I, at trafikanterne sætter farten ned på vejene i jeres område, skal I søge om tilladelse til at lave vejbump og andre fartdæmpende ændringer. Følg denne vejledning, når I søger.

Vi anbefaler, at I bruger en rådgiver til projektet, fordi det kræver teknisk indsigt at sikre, at projektet opfylder betingelserne for, hvordan man indretter fartdæmpede områder.

Hvad koster det?
Det er gratis at søge om tilladelse, men vejens grundejere betaler selv for de fysiske ændringer.

SÅDAN SØGER I OM TILLADELSE
Vær opmærksom på, at vi kun kan behandle ansøgningen, hvis den opfylder alle de krav, der er beskrevet nedenfor.

Skriv en kort ansøgning
Beskriv, hvilke ændringer, I ønsker. Begrund også, hvorfor I ønsker disse ændringer.

Vedlæg disse tegninger
1. En målfast tegning i 1:250
Tegningen skal vise de nuværende forhold og de ændringer, I søger om tilladelse til. Husk at markere:

- bump
- afmærkning (skilte, vigelinjer, gulfeltning m.v.)
- overkørsler (indkørsler) til ejendommene
- dæksler og brønde

2. En målfast detailtegning i 1:250
Tegningen skal vise selve udformningen på bump eller anden fartdæmpende foranstaltning.

3. En målfast oversigtstegning i 1:1000
En tegning af vejene i området. Tegningen skal vise den nuværende indretning af vejene og den ændring, I søger om tilladelse til, fx:

- fartdæmpet område
- fartdæmpende skiltning
- andre trafikreguleringer, hvis der er sådanne (fx ensretning)
- hajtænder (vigelinjer)

Tegningen skal dække det område, som er nødvendigt, for at vi lave en trafikal vurdering af projektet.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING
FARTDÆMPNING - SIDE 2

Mail ansøgningen
Mail ansøgningen inkl. tegninger (pdf) til vejaendring@tmf.kk.dk. Ændrer I projektet undervejs, skal den reviderede tegning (pdf) mailes til samme adresse.

KRÆVER DET JA FRA ANDRE?
Berørte grundejere skal gå ind for projektet, for at det kan gennemføres. Derfor anbefaler vi, at I får deres samtykke, før I søger kommunen. På den måde undgår alle parter at bruge tid på et projekt, som grundejerne ikke er enige om.

HVAD SIGER LOVEN?
Se Privatvejsloven § 57.

SPØRGSMÅL?
Kontakt Center for Trafik og Byliv, Tilladelse til Vejændring. Tlf. 33 66 33 66. Mail vejaendring@tmf.kk.dk

Revideret den 15. februar 2015.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

PULLERTER PÅ FORTOV OG VEJ

Lave stolper ved vejen kaldes i fagsprog bl.a. pullerter. Pullerter kan forhindre biler og lastbiler i at køre op på fortove og fortovshjørner, når de fx drejer eller bakker. Ønsker I pullerter, kræver det tilladelse fra kommunen, uanset om I bor på privat fællesvej eller offentlig vej. Følg denne vejledning, når I søger.

Vi anbefaler, at I bruger en rådgiver, når I søger, da det kræver teknisk indsigt. Projektet skal bl.a. opfylde krav til afstande og til typer af vejudstyr. Fortovet skal også stadig være tilgængeligt for fodgængere, og fx skraldebiler skal kunne dreje.

Hvad koster det?
Det er gratis at søge om tilladelse, men vejens grundejere betaler selv for de fysiske ændringer.

SÅDAN SØGER I OM TILLADELSE
Vær opmærksom på, at vi kun kan behandle ansøgningen, hvis den opfylder alle de krav, der er beskrevet nedenfor.

Skriv en kort ansøgning
Skriv, hvilken løsning I ønsker. Begrund også, hvorfor I ønsker disse ændringer.

Vedlæg denne tegning
En målfast detailtegning af fortovet i 1:250, der viser:

- fortovets udformning og indretning med mål på de enkelte elementer
- placeringen af de pullerter, I søger om tilladelse til
- målene for afstandene fra kantsten til pullert, fra kantsten til fortovsflise, fra pullert til hæk, hegn eller lignende
- det nærmeste vejforløb

Tegningen skal dække det område, som er nødvendigt, for at vi kan lave en trafikal vurdering af projektet.

Mail ansøgningen
Mail ansøgningen inkl. tegninger (pdf) til vejaendring@tmf.kk.dk. Ændrer I projektet undervejs, skal den reviderede tegning (pdf) mailes til samme adresse.

KRÆVER DET JA FRA ANDRE?
Berørte grundejere skal gå ind for projektet, for at det kan gennemføres. Derfor anbefaler vi, at I får deres samtykke, før I søger kommunen. På den måde undgår alle parter at bruge tid på et projekt, grundejerne ikke er enige om.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

PULLERTER - SIDE 2

HVAD SIGER LOVEN?
Se Privatvejsloven § 57.

SPØRGSMÅL?
Kontakt Center for Trafik og Byliv, Tilladelse til Vejændring. Tlf. 33 66 33 66. Mail vejaendring@tmf.kk.dk

Senest revideret den 15. december 2014.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

HAJTÆNDER PÅ PRIVAT FÆLLESVEJ

På private fællesveje er der typisk højrevigepligt. Dog kan I som grundejere søge tilladelse til ubetinget vigepligt, også kaldet hajtænder. Følg denne vejledning.

Vi anbefaler at få en rådgiver til at hjælpe med at udarbejde ansøgningen, da der er en del tekniske krav til bl.a. tegningerne.

Vær opmærksom på, at hajtænder ikke altid giver bedre trafiksikkerhed. Ikke alle bilister respekterer hajtænderne, specielt ikke på mindre veje med sparsom trafik. Hajtænder på en sidevej kan også føre til, at bilisterne på den tværgående vej kører hurtigere og ikke orienterer sig i krydset – med risiko for alvorlige ulykker.

Når vi vurderer ansøgningen, ser vi på de trafikale forhold, bl.a. de ulykker, der er registreret hos politiet. Vi ser også på, om hajtænder vil gøre krydset mere sikkert, eller om krydset kan sikres på andre måder. Hajtænder skal også koordineres med resten af lokalområdet, så vigepligten er ensartet og dermed let at genkende for trafikanterne.

NB! Der er som hovedregel ikke hajtænder i områder med max. 30 km/timen.

Hvad koster det?
Det er gratis at søge om tilladelse, men det er vejens grundejere, der i fællesskab betaler for ændringerne. Derfor vælger I også selv, hvem der skal udføre arbejdet.

SÅDAN SØGER I OM TILLADELSE
Vær opmærksom på, at vi kun kan behandle ansøgningen, hvis den opfylder alle de krav, der er beskrevet nedenfor.

Skriv en kort ansøgning
Skriv, hvorfor I mener, at ubetinget vigepligt med hajtænder vil sikre krydset. Hvilke særlige forhold ved krydsets udformning og vejens trafik taler for hajtænder som en mere sikker løsning?

Vedlæg disse tegninger
1. En målfast tegning i 1:250
Tegningen skal vise udformningen af den vigepligt, I søger om tilladelse til.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

HAJTÆNDER - SIDE 2

2. En målfast tegning i 1:500
På tegningen skal man kunne se både nuværende forhold og ønskede ændringer, inklusive:

- bump
- afmærkning (skilte, vigelinjer, gulfeltning m.v.)
- overkørsler til de nærmeste ejendomme

Tegningen skal dække den aktuelle strækning plus det område, som er nødvendigt, at vi kan lave en trafikal vurdering af projektet.

Mail ansøgningen
Mail ansøgningen inkl. tegninger (pdf) til vejaendring@tmf.kk.dk. Ændrer I projektet undervejs, skal den reviderede tegning (pdf) mailes til samme adresse.

KRÆVER DET JA FRA ANDRE?
Berørte grundejere skal gå ind for projektet, for at det kan gennemføres. Derfor anbefaler vi, at I får deres samtykke, før I søger kommunen. På den måde undgår alle parter at bruge tid på et projekt, som grundejerne ikke er enige om.

HVAD SIGER LOVEN?
Se Privatvejsloven § 57 og Færdselsloven § 92.

SPØRGSMÅL?
Kontakt Center for Trafik og Byliv, Tilladelse til Vejændring. Tlf. 33 66 33 66. Mail vejaendring@tmf.kk.dk

Revideret den 15. februar 2015.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

ENSRETNING AF PRIVAT FÆLLESVEJ

Ensretning er en gennemgribende trafikregulering, som kræver tilladelse fra kommunen. Følg denne vejledning, når I søger.

Ensretning begrænser trafikkens muligheder i et område og kan gøre det svært at komme frem. Ofte giver ensretning omvejskørsel og kan flytte trafikken til andre veje, der er mindre egnede. Derfor vurderer vi trafikken i hele området, før vi giver tilladelse til ensretning.

Hvad koster det?
Det er gratis at søge om tilladelse, men vejens grundejere betaler selv for de fysiske ændringer.

Vi anbefaler at få en rådgiver til at hjælpe med at udarbejde ansøgningen, da der er en del tekniske krav til bl.a. tegningerne.

SÅDAN SØGER I OM TILLADELSE
Vær opmærksom på, at vi kun kan behandle ansøgningen, hvis den opfylder alle de krav, der er beskrevet nedenfor.

Skriv en kort ansøgning
Begrund, hvorfor I ønsker ensretning af vejen. Oplys også:

- hvilke grundejere, der står bag ansøgningen
- hvilke grundejere, der har besluttet ønsket om ensretningen, og hvordan beslutningen er taget

På det grundlag afgør vi, om det er nødvendigt med yderligere høring.

Vedlæg disse tegninger
A. En målfast tegning i 1:1000
Tegningen skal både vise de nuværende forhold og de ændringer, I søger om tilladelse til, inklusive:

- bump (eller anden fartdæmpende foranstaltning)
- afmærkninger (skilte, vigelinjer, gulfeltning m.v.)

B. En målfast tegning i 1:250
Tegningen skal vise skiltenes placering og andre forhold, der er relevante for vores trafikale vurdering. Tegningen skal både dække den aktuelle strækning plus det område, som er nødvendigt, for at vi kan lave en trafikal vurdering af projektet.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

ENSRETNING - SIDE 2

Mail ansøgningen
Mail ansøgningen inkl. tegninger (pdf) til vejaendring@tmf.kk.dk. Ændrer I projektet undervejs, skal den reviderede tegning (pdf) mailes til samme adresse.

KRÆVER DET JA FRA ANDRE?
Berørte grundejere skal gå ind for projektet, for at det kan gennemføres. Derfor anbefaler vi, at I får deres ja, før I søger kommunen. På den måde undgår alle parter at bruge tid på et projekt, grundejerne ikke er enige om.

HVAD SIGER LOVEN?
Se Privatvejsloven § 57 og Færdselsloven § 92.

SPØRGSMÅL?
Kontakt Center for Trafik og Byliv, Tilladelse til Vejændring. Tlf. 33 66 33 66. Mail vejaendring@tmf.kk.dk

Revideret den 15. februar 2015.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

VEJLUKNING PÅ PRIVAT FÆLLESVEJ

Vejlukning er en gennemgribende regulering af trafikken, der kræver tilladelse fra kommunen og en grundig undersøgelse først. Følg denne vejledning, når I søger.

Vi anbefaler, at I bruger en rådgiver, når I søger, da det kræver teknisk indsigt. I skal bl.a. sikre, at lukningen opfylder Vejdirektoratets regler.

Større køretøjer (fx skraldebiler) skal kunne vende, hvor vejen lukkes. Derfor skal der ofte laves en vendeplads. Hvis vejen lukkes for enden, kan det være nødvendigt at reetablere den tværliggende vej, fx fjerne overkørsel, etablere fortov, cykelsti m.m.

En vejlukning kan gøre det svært at komme frem og giver ofte omvejskørsel. Måske vil en vejlukning også føre til, at trafikken flytter til mindre egnede veje. Derfor vurderer vi trafikken i hele området, når vi behandler ansøgningen,.

Hvad koster det?
Det er gratis at søge om tilladelse, men det er grundejeren/grundejerne selv, der betaler for de fysiske ændringer.

SÅDAN SØGER I OM TILLADELSE
Vær opmærksom på, at vi kun kan behandle ansøgningen, hvis den opfylder alle de krav, der er beskrevet nedenfor.

Skriv en kort ansøgning
Begrund i ansøgningen, hvorfor I ønsker en vejlukning. For at vi kan afgøre, om det er nødvendigt med yderligere høring af grundejerne, beder vi desuden om, at I oplyser:

- hvilke grundejere, der står bag ansøgningen
- hvilke grundejere, der har vedtaget ønsket om at lukke vejen, og hvordan det er foregået

På det grundlag afgør vi, om det er nødvendigt med yderligere høring.

Vedlæg disse tegninger
1. En målfast tegning i 1:100
Tegningen skal både vise de nuværende forhold og de ændringer, I søger om tilladelse til, inklusive:

- bump og/eller anden fartdæmpning
- afmærkning (skilte, vigelinjer, gulfeltning m.v.)
- overkørsler (indkørsler) til ejendommene nærmest, hvor I ønsker at lukke vejen
- dæksler og brønde op til dér, hvor I ønsker at lukke vejen.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

VEJLUKNING - SIDE 2

2. En målfast detailtegning i 1:250
Tegningen skal vise udformningen af selve spærringen og vendepladsen (tværprofil).

3. En målfast oversigtstegning i 1:1000
Tegningen skal vise vejene i området.

4. Evt. yderligere tegninger
Hvis jeres projekt ændrer vejprofilet, skal I vedlægge tegninger, der viser ændringerne. Tegningerne skal dække det område, som er nødvendigt, for at vi kan lave en trafikal vurdering af projektet.

Mail ansøgningen
Mail ansøgningen inkl. tegninger (pdf) til vejaendring@tmf.kk.dk. Ændrer I projektet undervejs, skal den reviderede tegning (pdf) mailes til samme adresse.

KRÆVER DET JA FRA ANDRE?
Berørte grundejere skal gå ind for projektet, for at det kan gennemføres. Derfor anbefaler vi, at I får deres samtykke, før I søger kommunen. På den måde undgår alle parter at bruge tid på et projekt, grundejerne ikke er enige om.

HVAD SIGER LOVEN?
Se Se Privatvejsloven § 57.

SPØRGSMÅL?
Kontakt Center for Trafik og Byliv, Tilladelse til Vejændring. Tlf. 33 66 33 66. Mail vejaendring@tmf.kk.dk

Senest revideret den 15. februar 2015.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

ÆNDRET PARKERING PÅ PRIVAT FÆLLESVEJ

Det kræver altid tilladelse fra kommunen at ændre parkeringsforholdene på en privat fællesvej. Følg denne vejledning, når I søger.

Vi anbefaler at få en rådgiver til at hjælpe med at udarbejde ansøgningen, da der er en del tekniske krav til bl.a. tegningerne.

Hvad koster det?
Det er gratis at søge om tilladelse, men det er grundejeren/grundejerne selv, der betaler for de fysiske ændringer.

EKSEMPLER PÅ LØSNINGER
Parkeringsforholdene kan forbedres på flere måder alt efter parkeringspresset og vejens udformning. Her er nogle af de løsninger, I kan søge tilladelse til:

Parkerings- eller standsningsforbud
Er der trange pladsforhold på vejen, kan man få tilladelse til parkerings- eller standsningsforbud i eksempelvis den ene side af vejen.

Parkering delvist på fortovet
Er vejen smal, kan man gøre det lovligt at parkere delvist på fortovet.

Tidsbegrænset parkering
Er der meget rift om parkeringspladserne i jeres område, kan man få skilte op med tidsbegrænset parkering, typisk max. 2 timer. Det kan fx bruges ved trafikknudepunkter, metrostationer og supermarkeder.

Skråparkering
Nogle steder kan man skabe ekstra p-pladser ved at ændre længdeparkering til skråparkering. Læs om reglerne for skråparkering i publikationen Byernes Trafikarealer, hæfte 9, side 29-30.

2-timerszone
På private fællesveje uden for betalingszonen kan man i særlige tilfælde indføre 2-timers parkering. Her må andre højst parkere gratis 2 timer på hverdage kl. 08-19, mens vejens beboere kan få en gratis beboerlicens.

Parkeringsbås og parkeringslomme
En parkeringsbås er et opstribet felt på den eksisterende kørebane. En parkeringslomme bliver lavet ved at udvide kørebanen, så der bliver plads til en eller flere parkerede biler.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

ÆNDRET PARKERING - SIDE 2

SÅDAN SØGER I OM TILLADELSE
Vær opmærksom på, at vi kun kan behandle ansøgningen, hvis den opfylder alle de krav, der er beskrevet nedenfor.

Skriv en kort ansøgning
Beskriv, hvilke ændringer i parkeringsforholdene, I ønsker. Begrund også, hvorfor I ønsker ændringerne.

Vedlæg disse tegninger
En eller flere målfaste detailtegninger i størrelsesforholdet 1:250.
Tegningen/tegningerne skal både vise:

1) de nuværende forhold
2) de ændringer i parkeringsforholdene, I søger tilladelse til.

Husk at angive mål på alt, bl.a.:

- afmærkning (skilte, p-afmærkning, vigelinjer, gulfeltning, træer, beplantning m.v.)
- overkørsler (indkørsler) til ejendomme m.m.
- bump

NB! Hvis I søger om tilladelse til parkering delvist på fortov, skal ansøgningen også indeholde en målfast profiltegning i størrelsesforholdet 1:250. Tegningen skal vise tværprofilet på vejen inklusive fortove og rabatter.

Mail ansøgningen
Mail ansøgningen inkl. tegninger (pdf) til parkering@tmf.kk.dk. Ændrer I projektet undervejs, skal den reviderede tegning (pdf) mailes til samme adresse.

KRÆVER DET JA FRA ANDRE?
Berørte grundejere skal gå ind for projektet, for at det kan gennemføres. Derfor anbefaler vi, at I får deres samtykke, før I søger kommunen. På den måde undgår alle parter at bruge tid på et projekt, grundejerne ikke er enige om.

HVAD SIGER LOVEN?
Se Privatvejsloven § 57 og Færdselsloven § 92.

SPØRGSMÅL?
Kontakt Center for Parkering, Tlf. 70 80 80 90. Mail parkering@tmf.kk.dk

Revideret den 15. februar 2015.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

CYKELSTATIVER PÅ FORTOV, VEJ OG FACADE

Cykelstativer må primært placeres på fortovsareal, fx foran ejendomme og ved fortovsudbygninger. Er det ikke muligt, kan man i særlige tilfælde nedlægge parkeringspladser for at få plads til cykelstativet. I skal altid søge tilladelse først. Læs mere i denne vejledning, som både gælder for offentlig vej og privat fællesvej.

Vi anbefaler at få en rådgiver til at hjælpe med at udarbejde ansøgningen, da der er en del tekniske krav til bl.a. tegningerne.

Hvad koster det?
Det er gratis at søge om tilladelse, men grundejerne betaler selv alle udgifter til planlægning, køb, opsætning og vedligeholdelse af cykelstativet.

SÅDAN SØGER I OM TILLADELSE
Vær opmærksom på, at vi kun kan behandle ansøgningen, hvis den opfylder alle de krav, der er beskrevet nedenfor.

Skriv en kort ansøgning
Skriv, hvilken type cykelstativ og hvor mange parkerede cykler, I ønsker tilladelse til. Er det på offentlig vej, godkender vi kun cykelstativer af typen Veksø NO/NOLI

Vedlæg denne tegning
En målfast tegning i 1:250 som viser:
1. Indretning af vejarealet og mål herpå.
2. Placering af de cykelstativer, I søger om tilladelse til.
3. Placering af eksisterende vejudstyr som skilte, træer, cykelstativer, el-skabe m.m.
4. Parkeringsforhold langs kantstenen (længdeparkering, skråparkering osv.)
5. Overkørsler, opgange m.m.

Mail ansøgningen
Mail ansøgningen inkl. tegninger (pdf) til vejaendring@tmf.kk.dk. Ændrer I projektet undervejs, skal den reviderede tegning (pdf) mailes til samme adresse.

KRÆVER DET JA FRA ANDRE?
Berørte grundejere skal gå ind for projektet, for at det kan gennemføres. Derfor anbefaler vi, at I får deres samtykke, før I søger kommunen. På den måde undgår alle parter at bruge tid på et projekt, grundejerne ikke er enige om.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

CYKELSTATIVER - SIDE 2

HVAD SIGER LOVEN?
Se Vejloven og Privatvejsloven § 57

SPØRGSMÅL?
Kontakt Center for Trafik og Byliv, Tilladelse til Vejændring. Tlf. 33 66 33 66. Mail vejaendring@tmf.kk.dk

Revideret den 15. februar 2015.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

PLANTNING AF VEJTRÆER

Vil I plante vejtræer på jeres vej, skal I søge tilladelse først. Følg denne vejledning, som både gælder for offentlig vej og privat fællesvej.

For at sikre jer, at træerne kan trives og gro, anbefaler vi at kontakte en rådgiver, fx en gartner eller landskabsarkitekt. Rådgiveren kan fortælle, hvilke træarter, der egner sig bedst, og hvor store plantebedene skal være.

Rådgiveren kan også hjælpe jer med at sikre, at Københavns Kommunes retningslinjer for plantning og træarter bliver fulgt.

Når kommunen behandler ansøgningen, skal vi bl.a. sikre os, at træerne ikke generer oversigtsforhold, fodgængere og gadebelysning.

Hvad koster det?
Det er gratis at søge om tilladelse, men grundejerne på vejen betaler selv for at købe og plante træerne. I står også selv for at holde og beskære træerne xx efter kommunens retningslinjer. Bor I ud til offentlig vej, sørger kommunen dog for at passe og beskære træerne. xx Støtte til vejtræer?

SÅDAN SØGER I OM TILLADELSE
Vær opmærksom på, at vi kun kan behandle ansøgningen, hvis den opfylder alle de krav, der er beskrevet nedenfor.

Skriv en kort ansøgning
Beskriv projektet kort. Er det på offentlig vej, oplys da også træart, plantehullets opbygning og planen for træernes vanding og beskæring.

Vedlæg denne tegning
En målfast tegning i 1:250, der viser:

- indretningen af fortovet
- placering af de træer og plantehuller, I søger om tilladelse til
- placering af eventuelt vejudstyr som fx el-skabe, skilte osv.
- parkeringsforhold langs kantstenen (længdeparkering, skråparkering osv.)
- overkørsler (indkørsler) til ejendomme

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

ANSØGNINGSVEJLEDNING

VEJTRÆER - SIDE 2

Mail ansøgningen
Mail ansøgningen inkl. tegninger (pdf) til vejaendring@tmf.kk.dk. Ændrer I projektet undervejs, skal den reviderede tegning (pdf) mailes til samme adresse.

KRÆVER DET JA FRA ANDRE?

Berørte grundejere skal gå ind for projektet, for at det kan gennemføres. Derfor anbefaler vi, at I får deres samtykke, før I søger kommunen. På den måde undgår alle parter at bruge tid på et projekt, grundejerne ikke er enige om.

HVAD SIGER LOVEN?
Se Privatvejsloven § 57 og Vejloven § 87.

SPØRGSMÅL?
Kontakt Center for Trafik og Byliv, Tilladelse til Vejændring. Tlf. 33 66 33 66. Mail vejaendring@tmf.kk.dk

Revideret den 15. februar 2015.

SAMMEN OM BYEN

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

Ansøgning for medfinansieringsprojekt – Grundejerforeningen Øresund



Uddrag fra ansøgningen til udgivelsen 'Vejledning til private fællesveje'.

HOFOR

1 Projektbeskrivelse

I samarbejde med Grundejer Foreningen Øresund (herefter GFØ) på Amager og HOFOR Spildevand København A/S (herefter HOFOR), planlægges at udføre et klimatilpasningsprojektet på GFØ's to private fællesveje, som hver strækker sig ca. 200 m. Projektet gennemføres i forbindelse med den øvrige renovering af vejene.

Klimatilpasningsprojektet er omfattet af § 4 i medfinansieringsbekendtgørelsen og skal både klimasikre (imødekomme den øgede nedbør, som forventes medført af klimaforandringerne) og skybrudssikre (håndtere ekstremnedbør) Kongedybs Allé og Prøvestens Allé. Samtidig dimensioneres den alternative afhjælpning til at kunne håndtere vand fra gadevendte tagflader fra de nærliggende bebyggelser, såfremt lodsejerne ønsker dette. Klimatilpasningsprojektet er en del af den samlede strategi for at afkoble og dermed reducere oversvømmelse nedstrøms i kloaksystemet samt sikre borgere lokalt. Området er fælleskloakeret, og spildevandet tilledes til renseanlægget Lynetten. Der har været flere tilfælde med opstuvning af spildevand på terræn ved kraftig regn i perioden 2010 – 2013.

Den alternative afhjælpning vil således være at håndtere vejvand på overfladen, herved opnås en separering af regnvand på overfladen. Vejvandet ønskes håndteret ved grønne løsninger, som integreres i rekreative anlæg og bidrager derved til et æstetisk løft i området. Vejbanen indsnævres og de grønne løsninger bliver en integreret del af trafiksaneringen. Fortov og anden unødvendig befæstelse fjernes i begge sider og erstattes med brede grønne rabatter, hvor håndteringen af regnvandet fra vejbanen og evt. gadevendte tagarealer vil foregå. Herved opnås 100 procent afkobling af det befæstede areal på vejene til den alternative læsning. De grønne arealer opsamler og opmagasinerer vejvandet, hvorefter det nedsives samt renses igennem filtermuld. Under skybrud vil regnvandet opstuve i de grønne rabatter og vil have overløb til vejbanen, som er udformet som skybrudsvej.

Serviceniveauet på den alternative afhjælpning skal mindst opnå samme serviceniveau, som kommunen stiller til separatkloakering; opstuvning til terræn en gang hvert femte år. Når overfladevandet håndteres alternativt på overfladen, vil 'opstuvning til terræn' betyde: Opstuvning til nærliggende vejprofil. Ved ekstreme regnhændelser vil opstuvningen af *regnvand* på terræn være kontrolleret til at opstuve på vejprofilen.

Den alternative afhjælpning vil blive dimensioneret med en sikkerhedsfaktor på 1,56. Udover den tillagte sikkerhedsfaktor vil den alternative afhjælpning også være fremtidssikret, idet muligheden for at udvide kapaciteten for løsningen er tilstede. Ved at den alternative afhjælpning etableres på overfladen som en grøn løsning, er mulighederne for udvidelse/tilpasninger i fremtiden nemmere og mere fleksible frem for traditionel kloakering med fast dimension.

De berørte veje samt planlagte tiltag fremgår af nedenstående billeder og plancher.

Kongedybs Allé og Prøvestens Allé:

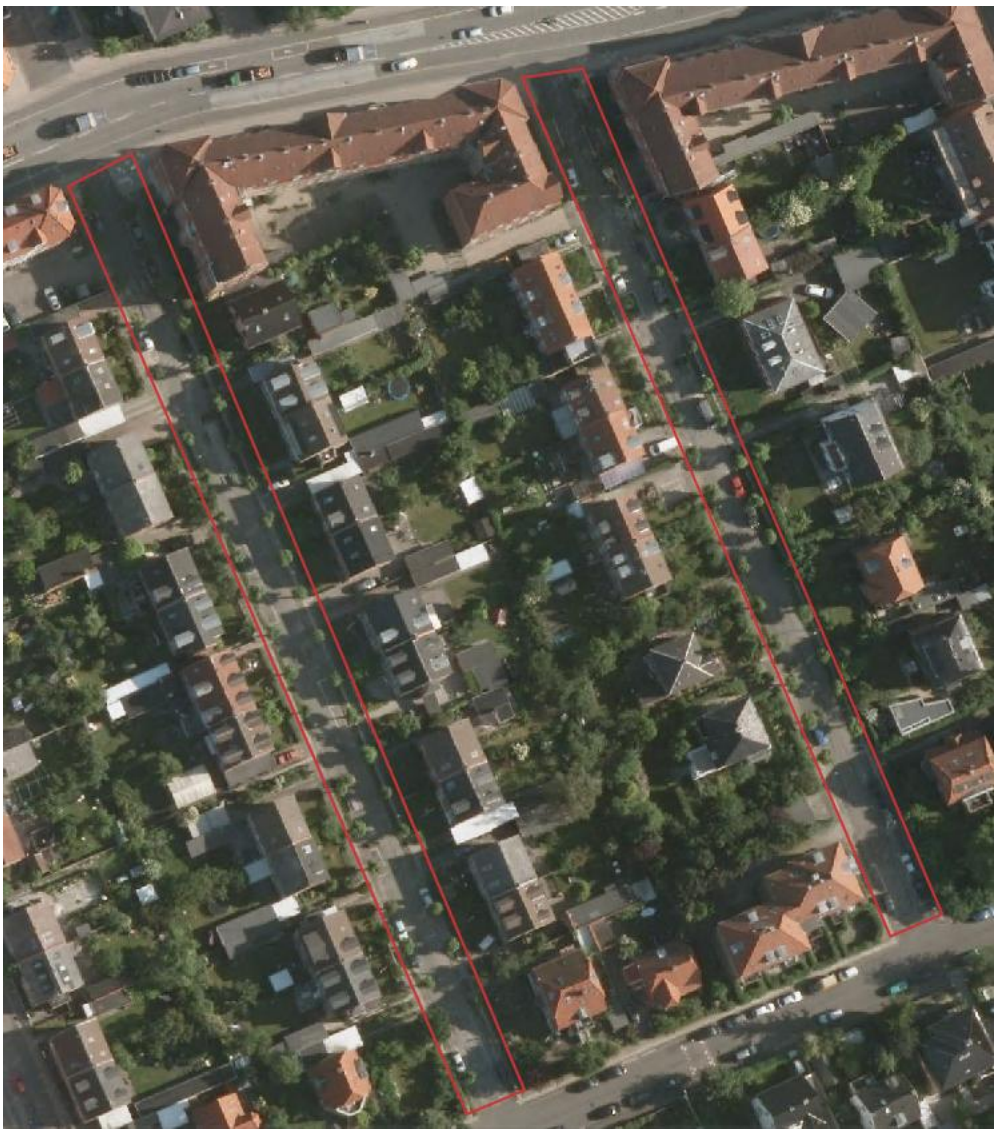
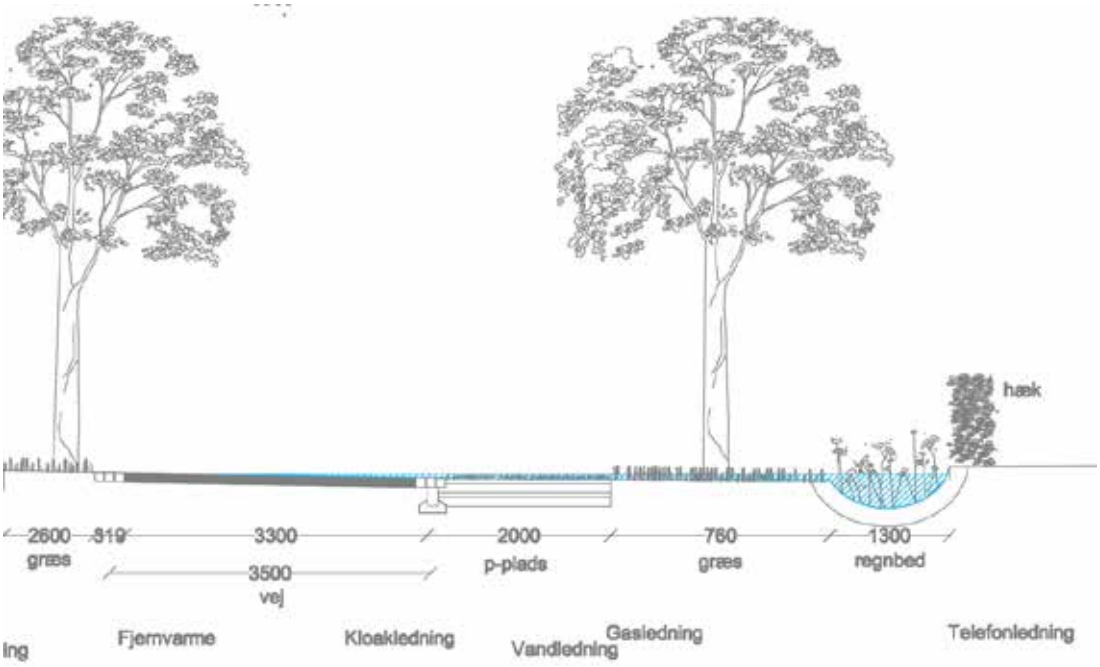


Illustration af Prøvestens Allé



Tværsnit af Prøvestens Allé



2 Budget for det alternative projekt

Det alternative projekt skal udføres i sammenspil med renovering af både Kongedybs Allé og Prøvestens Allé. Derfor skal både GFØ og HOFOR afholde en del af omkostningerne til det fælles projekt. Renoveringen består af nyt asfalt, stier, forskønnelse i form af rekreative miljøer og vejtræer samt bedre trafiksikkerhed. Dele af den alternative afhjælpning til håndteringen af tag- og overfladevand vil indgå i renoveringen og i de planlagte nyanlæg. Derfor fordeler udgifterne for GFØ og HOFOR sig således:

Budget

Anlægsomkostninger (total)	**Beløb i kr.**
Projektering	390.000
Rydning og genetablering af belægning	1.435.000
Grønne arealer og planter	865.000
Byggepladsomkostninger	50.000
Uforudsete udgifter	235.000
Total	**2.975.000**

Med Moms	3.720.000

Anlægsomkostninger (afholdt af HOFOR)	**Beløb i kr.**
Projektering	195.000
Rydning og genetablering af belægning	525.000
Grønne arealer og planter	575.000
Byggepladsomkostninger	50.000
Uforudsete udgifter	118.000
Total	**1.463.000**

Inklusiv Moms	**1.830.000**

Omkostninger til drift og vedligeholdelse, som sikrer funktionaliteten af den alternative afhjælpning refunderes af HOFOR.

Ved at overfladevandet renses og nedsives igennem en filtermuld akkumuleres miljøfremmede stoffer i muldlaget. Når grænseværdien for forurenet jord overskrides, skal filtermulden deponeres, og nyt filtermuld skal etableres. Disse omkostninger refunderes af HOFOR.

Drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne er estimeret til ca. 16. 000 kr. årligt.

Det kan være noget af en mundfuld at være grundejer på en privat fællesvej. Der er en række forpligtigelser, som du er nødt til at forholde dig til, men det giver dig også en god mulighed for at komme til at lære dine naboer rigtig godt at kende. I København har hver bydel et lokaludvalg, som fungerer som lokalt talerør og bindeled mellem rådhuset og de lokale borgere. Lokaludvalgene har, med deres tætte kontakt til grundejerforeninger, vejlav og boligforeninger, et godt kendskab til de udfordringer, der kan være på de private fællesveje. Det er med baggrund i disse erfaringer, at lokaludvalgene har taget initiativ til denne vejledning.

God fornøjelse.

AMAGER VEST LOKALUDVALG

AMAGER ØST LOKALUDVALG

Bispebjerg LOKALUDVALG

BRØNSHØJ-HUSUM LOKALUDVALG

KGS. ENGHAVE LOKALUDVALG

NØRREBRO LOKALUDVALG

Valby Lokaludvalg

VANLØSE LOKALUDVALG

WWW.KK.DK - POLITIK - LOKALUDVALG

ISBN 978-87-998551-0-0