



# De private fælles- veje...

# -hvad skal vi med dem?

Repræsentantskabsmøde  
den 21. april

Kl. 18.00  
i Prøvehallen  
på Porcelænstorvet i Valby

April **13** 2010

---

Repræsentant-  
skabsmødet 2010 3

---

Den ny Teknik-  
& Miljøborgmester 4

---

Ledelses- og  
bestyrelsesansvar 6

---

Brændefyring  
er ikke miljørigtig 7

---

AI - mere end en bank 8

---

Sundbyerbyernes  
Grundejerfællesskab 10

---

Åbent brev  
til to borgmestre 12

---

Asfalt til  
grundejerforeninger 15

---

Skilte op - skilte ned 16

---

Dialog om  
affaldsindsamlingen 18

## TEMA & DEBAT

---

Åbent brev til  
Transportministeren 20

---

Betaler du din  
skat to gange? 22

---

# Fællesforeningens bestyrelse

Formand:

**Hans-Jørgen Lykkeboe**

J. P. E. Hartmanns Allé 26

2500 Valby

Valby og Omegns Byggeforening

[hj@Lykkeboe.dk](mailto:hj@Lykkeboe.dk)

- Bestyrelsesmedlem i Valby Grundejerforening
- Bestyrelsesmedlem i R98
- Formand for Miljøpunkt Valby

Konst. kasserer:

**Poul Hounsgaard**

Ove Billes Vej 15

2300 Kbh. S.

GF Sundbyvang

[ph@phocomputer.dk](mailto:ph@phocomputer.dk)

- Bestyrelsesmedlem i Sundbyernes Grundejerfællesskab
- Medlem af repræsentantskabet i R98

Næstformand:

**Erik Honoré**

Bangsbo Plads 59

2720 Vanløse

GF Katrinedal

[erikhonore@gmail.com](mailto:erikhonore@gmail.com)

- Formand for Vanløse Grundejersammenslutning
- Formand for Vanløse Netværk
- Medlem af Vanløse Lokaludvalg
- Medlem af repræsentantskabet i R98



Sekretær:

**Hans Bo Larsen**

Storkebakken 28,

2400 Kbh. NV

GF Utterslevhøj

[hans-bo@email.dk](mailto:hans-bo@email.dk)

- Formand for Brønshøj Grundejerforening
- Medlem af Brønshøj Lokaludvalg
- Bestyrelsesmedlem i Miljøpunkt Bispebjerg/Brønshøj-Husum
- Medlem af repræsentantskabet i R98



**Birgit Philipp**

Nakskovvej 93

2500 Valby

GF Søndre Hanssted

[birgit.philipp@privat.dk](mailto:birgit.philipp@privat.dk)

- Formand for Valby Grundejerforening
- Medlem af repræsentantskabet i R98

**Bjarne Kallesøe**

Italiensvej 83

2300 København S.

SGF Parcellforening

[bk.kalrebo@tdcadsl.dk](mailto:bk.kalrebo@tdcadsl.dk)

- Bestyrelsesmedlem i Sundbyernes GF
- Medlem af Amager Øst Lokaludvalg
- Bestyrelsesmedlem i Dong Energy City Elnet A/S
- Medlem af repræsentantskabet i R98

**Hanne Skovsgaard**

Bjørnsønsvej 76

2500 Valby

GF Bjørnsønsvej/Strindbergsvej

[h.skovsgaard@webspeed.dk](mailto:h.skovsgaard@webspeed.dk)

- Bestyrelsesmedlem i Valby Grundejerf.
- Medlem af repræsentantskabet i R98

**Hans Åge Zabel**

Basnæsvej 10

2700 Brønshøj

[hzabel@post.tele.dk](mailto:hzabel@post.tele.dk)

- Bestyrelsesmedl. i Brønshøj Grundejerf.
- Medlem af repræsentantskabet i R98

**Jens B. van der Watt**

Stubbevangeln 23

2700 Brønshøj

Kirkemosens Haveby

[watt@tdcadsl.dk](mailto:watt@tdcadsl.dk)

- Bestyrelsesmedl. i Brønshøj Grundejerf.
- Medlem af repræsentantskabet i R98



**Svend Vexby**

Amsterdamvej 11

2300 Kbh. S

Samarbejdet

[sgf@net.telenor.dk](mailto:sgf@net.telenor.dk)

- Formand for Sundbyernes Grundejerfællesskab
- Medlem af repræsentantskabet i R98

**Steen A. S. von Lorenzen**

Kilholmvej 23

2720 Vanløse

Vanløse Stationsby

[arthur1@email.dk](mailto:arthur1@email.dk)

- Bestyrelsesmedlem i Vanløse Grundejersammenslutning
- Medlem af repræsentantskabet i R98

**Grundejeren.dk**

**Sekretariatet**

v/ Jette Balslev

Vendersgade 22

1363 København K.

Tlf.: 24 25 05 03

[administrator@grundejeren.dk](mailto:administrator@grundejeren.dk)

Fællesforeningen af Grundejerforeninger i København  
Paraplyorganisation for grundejerforeninger  
og vejlaug i København  
samt talerør over for  
myndigheder og forsyningsvirksomheder.

**Redaktør:**

Erik Honoré

## De private fællesveje - hvad skal vi med dem?

*Repræsentantskabsmøde den 21. april i Prøvehallen - for fuld musik!*

I byområderne ude i det ganske land er der ved at rejse sig en protestbevægelse mod begrebet ”De private fællesveje”. Kommunerne er, bl.a. pga. skattestoppet, ved at finde alternative og „kreative“ finansieringsformer for at få sammenhæng i budgetterne. En af metoderne er at nedklassificere de offentlige veje til private fællesveje - og hokus pokus har kommunerne befriet alle skatteborgere for denne udgift og sendt den videre til det lille mindretal af skatteborgere, der bor på vejene. Nu er det så ikke længere en skat - men, hvad er det så? Skulle det hedde brugerbetaling, burde der vel opkræves p-licens og bompunge, idet beboerne på vejen jo kun er en lille del af brugerne.

I Københavns Kommune har mange af de grundejerforeninger, der ligger uheldigt – ved gennemkørselsveje, serviceområder, kommunale faciliteter osv. – store problemer med trafik- og parkering, der påfører dem mange gener og skader i 100.000 kroner klassen. Den tid, hvor vejene tjente til, at parcellhusejerne kunne komme til og fra deres grunde - og stort set var de eneste, der brugte vejene - må da være en saga blot.

Vejene indgår i dag trafikalt og p-mæssigt i det offentlige vejssystem, og når man i kommunalplan 2009 foreslår de private fællesveje inddraget i løsningen af p-problemer på de offentlige veje i serviceområderne, kan der vist ikke fremlægges bedre beviser på, at de private fællesveje - der langt fra kun tjener deres oprindelige formål - officielt indkalkuleres i aflastningen af de offentlige veje. Det ville være nemt at ophæve Privatvejsloven – nu hvor den er under revision - og mange politikere udtaler da også deres sympati for afskaffelsen af den lov, som i den grad er en uretfærdig forskelsbehandling af borgerne.

De samme politikere peger dog på økonomien - idet en kommunal overtagelse af privatvejene (ca. 50% af Københavns vejnet) vil være økonomisk umulig i disse tider.

I store dele af villahavebyerne er vi stadig områdemæssigt privilegerede - og kunne så betale et årligt vejbidrag, i stil med det, vi betalte under overenskomsterne med kommunen. Resten kunne så hentes ved brugerbetaling. Københavns Kommune finansierer vedligeholdelsen i city og brokvartererne over skatterne med et særdeles kraftigt tilskud af p-licenser og afgifter fra brugerne.

Bliver det imidlertid kun småjusteringer af loven – og ingen kommunal overtagelse - burde man tilbagegive borgerne den rettighed til de private fællesveje, som var forudsætningen for at privatliggøre dem. I det mindste større indflydelse på vejenes brug og på beslutninger om eventuelle trafikale- og p-mæssige begrænsninger.

Om den politiske vilje er til stede, er der flere mulige løsningsmodeller, som kan få økonomien til at hænge sammen

Men vi skal vogte os - skal vi! For det er i nedskæringstider som disse, at de kreative kommunale forslag til alternative indtægter opfindes, og gamle forslag - med f.eks. brugerbetaling for el-føring og lysmaster på de private fællesveje - hives frem af skuffen igen.

Det ulmer da også rundt omkring, og som det kan ses på bladets debat- og temasider, vokser utilfredsheden. Det er derfor vigtigt at komme til repræsentantskabsmødet den 21. april kl. 18. Det foregår i Prøvehallen på Porcelænstorvet i Valby under overskriften: De private fællesveje - hvad skal vi med dem?

Erik Honoré

## Grundejeren.dk's ny sekretariatsfunktion!



grundejeren.dk  
Sekretariatet v/Jette Balslev  
Vendersgade 22, 1363 Kbh. K.  
Tlf.: 24 25 05 03  
administrator@grundejeren.dk

Der er gennem det sidste år sket en række strukturændringer i vores paraplyorganisation. Da vi lige som Jer ude i marken er frivillige foreningsfolk gælder det om, at tilrettelægge arbejdet så effektivt som muligt.

Blandt de mange tiltag er oprettelsen af det længe varslede sekretariat, der kan varetage foreningens mange interesser i det daglige.

Det er nu en realitet, og vi håber det vil være til gavn for medlemmerne, at man i det daglige får lettere ved at komme igennem.

Sekretariatet har til huse i Vendersgade 22 og bestyres af Jette Balslev, der har stor erfaring med foreningsarbejdet og allerede er sat ind i vore mange gøremål.

# Vi har valgt en ny TMF-borgmester i København

Af Erik Honoré

## Hvilken borgmester?

Undertegnede, der deltog i grundejeren.dk's fremtidsseminar i januar 2009, fik i en fremtidsvision til opgave at holde en tale for grundejerne som Teknik- & Miljøborgmester i 2011. Her præsenterede jeg mig som Bo Asmus Kjeldgaard. Efter kommunalvalget i november 2009 blev der i København - over en nat - rykket lidt rundt på borgmesterposterne, hvorefter mit gæt på Bo Asmus Kjeldgaard som chef for grundejernes departement i 2011 har gode forudsætninger for at gå i opfyldelse.

Det var derfor oplagt at præsentere den ny T&M-borgmester for indholdet af den godt et år gamle tale, der selvfølgelig var en imødekommelse af grundejernes hedeste ønsker fra de private fællesveje/trafik og parkering over dispensationer/kommunikation til lokaludvalg og affaldsindsamling/brugerindflydelse. Det kunne være en slags ansættelsessamtale med grundejerne.

Eva fra borgmestersekretariatet fik - efter et par henvendelser fra grundejeren.dk's udsendte - presset en halv time ind i borgmesterens allerede over tegnede kalender onsdag den 3. marts. Vi har jo en hel del udståender med den store forvaltning, og inden vi i nær fremtid skal lægge arm om de mange sager, ville det være formålstjenligt at føle den nye borgmester på tænderne, sikre sig at han er bekendt med alle de emner, der pt. optager grundejerne, samt skabe en bedre kommunikationslinie til forvaltningen, når det brænder på for alvor.

På vej til rådhuset på denne kolde vinterdag i marts tog jeg det som et godt tegn for mødets forløb, at solen skinnede fra en blå og skyfri himmel. Jeg anmeldte mig selv i sekretariatet, men kom en halv time for tidligt. Det gjorde borgmesteren til gengæld også - så vi tyvstartede.

## Kvalifikationerne?

Efter præsentationen, kaffen og småsnak om sundhed og motion spurgte jeg til hans viden om villakvartererne rundt om København, de private fællesveje samt vej- og grundejerforeninger osv.

Bo Asmus Kjeldgaard smiler - er klar over, at vi nærmer os den alvorlige del af samtalen - og bekendtgør, at han stadig er grundejer og har været næstformand i Frederiksgårdens Grundejerforening i Vanløse. *-Vi har skam også haft vores kampe med myndighederne, når vi i lokalområdet ønskede f.eks. trafikale foranstaltninger indført. Det var i øvrigt sammen med den daværende formand Bo von Eyben og andre gode kræfter, at vi bl.a. fik Godthåbsvej hastighedsdæmpet gennem Grøndalskvarteret.*

Engagementet fejler bestemt ikke noget, når han fortæller om erfaringerne og de resultater, han og andre opnåede. *-Vi fik såmænd også ændret navnet på Godthåbsvej Station til Grøndal - tilføjer han lidt stolt.* Grøndal er i øvrigt stadig et meget aktivt kvarter i Vanløse bydel, -og med stærke ønsker om at få ændret sit postnummer fra 2400 NV til 2720 Vanløse, hvor de faktisk bor.

Det er betryggende at vide, at den ny borgmester er fuldstændig klar over, hvad der optager grundejerforeningsfolket. Kan vi så forvente at få løst nogle af vore mange problemer med de private fællesveje?

Med sit rolige og venlige gemyt svarer han; *-Det er da klart, at man har sine egne erfaringer på området med i overvejelserne, og jeg er da også bekendt med det helt aktuelle, men at love Jeres problemer løst her og nu kan jeg selvfølgelig ikke. Jeg vil naturligvis være imødekommende der hvor det er muligt, og andet kan vi muligvis tage på sigt. Nu lytter jeg foreløbig til de mange punkter, du har taget med.*

## Privatvejsloven

Der pågår i øjeblikket en revision af privatvejsloven. Er du bekendt med de nærmere detaljer om dette arbejde. *-Ja, jeg er udpeget af Kommunernes Landsforening til at deltage i arbejdet.*

Der er jo mange grundejere, som gerne så privatvejsloven ophævet i byområderne - specielt villakvartererne i serviceområderne (stationsnært), der oversvømmes af pendlere - og at kommunen overtog vejene.

*-Nej, det er desværre ikke så voldsomme ændringer, men blot mindre justeringer omkring brønd og kloak, der ikke vil få nævneværdige konsekvenser for grundejerne.*

Det var da ærgerligt, svarer jeg, for mange både grundejer- og boligforeninger mener, at de belastede serviceområder, der inddrages i den offentlige trafikplanlægning burde være en kommunal opgave.

Og hr. borgmester, må forvaltningen overhovedet - som i kommunalplan 2009, hvor der planlægges at dispensere fra kravet til antallet af p-pladser pr. boligkvadratmeter nybyggeri i serviceområderne - foreslå problemet løst ved at henvise til parkering på de private fællesveje.

*Jeg har forståelse for problematiken, men er ikke sikker på, om forvaltningen på den måde må inddrage villavejene. Det vil jeg få undersøgt.*

Vi er allerede halvvejs og tiden tikker af sted, borgmesteren kigger på uret, men glemmer åbenbart at vi startede en halv time for tidligt. På den måde tiltusker jeg mig en ekstra halv time.

## Kommunikationen?

En hurtig gennemgang af kommunikationen mellem borgerne og forvaltningen blev det næste med de mange eksempler på manglende dialog og orientering.

Alle de sager, der tilsammen tegner et billede af frustrerede borgere, der ikke bliver hørt eller orienteret om drastiske ændringer i deres nærmeste omgivelser. *Nu har vi ikke her tid til at dykke ned i enkeltsager, men min holdning er selvfølgelig, at vi skal sikre mest mulig borgerinddragelse og være informative.*

Nu er borgerne ikke de eneste, der klager. Lokaludvalgene er også utilfredse med den manglende høring/orientering fra forvaltningerne generelt om lokale tiltag. Det virker, som om man har glemt at orientere forvaltningen om lokaludvalgenes eksistens og rolle. Nu retter borgmesteren sig op i stolen. *-Det må vi have set på - lokaludvalgene er min egen kæphest. Jeg var selv med til at gennemføre oprettelsen af dem netop for at fremme borgerne indflydelse i lokalområderne. Idéen var jo, at man gennem lokalvalgene skulle mindske afstanden mellem borgerne og rådhuset. Vi taler jo her om nærdemokratiet. Den sag vil jeg naturligvis følge op på.*

### Dispensationer?

Der er hos grundejerne en dyb mistilid til forvaltningen, når vi taler om dispensationer. Det er i vore øjne en kæmpe elastik i lovgivningen, hvor man ikke engang ulejlig sig med at give den begrundelse for dispensationen, som loven kræver.

Det er da utrygt, at man med denne gummiparagraf kan se stort på den lovgivning, som grundejerne tror sig beskyttet af. Den metode bruges oven i købet i de kvarterer, der har en bevarende lokalplan.

*Her må jeg blive svar skyldig. Jeg kender naturligt nok ikke de sager du nævner, men vil tage det op og vende tilbage, såfremt der er hold i det, du siger.*

Ja - vi har længe efterlyst den dialog med forvaltningen om villakvarterernes fremtid, som det daværende Vej & Park lovede os ved høringen af Kommunalplan 2005. Vi kunne måske afholde en konference om alle disse spørgsmål, når du har fået overstået travlheden som ny borgmester.

*Det vil jeg da ikke afvise, hvis I arrangerer en sådan ved en senere lejlighed.*

### Affaldsindsamlingen?

Hvor er det dog ærgerligt at vi nu afvikler Danmarks bedste arbejdsplads med social ansvarlighed, bred ekspertise og ikke mindst stor brugerindflydelse.

*Det har du ret i, men konkurrencestyrelsen meddelte jo, at R98's langvarige koncession var i strid med EU's udliciteringsregler. Og R98 valgte så - af hensyn til kommunerne, kunderne og medarbejderne, i stedet for en langvarig retsag - at påbegynde en frivillig afvikling over et par år.*

Men Frederiksberg Kommune afgav jo selv et bud på affaldsindsamlingen, som var billigere og dermed betød en kommunal overtagelse. Københavns eget bud var også billigere end de indkomne bud, hvorfor kommunaliserede I så ikke?.

*-Kommunens bud var et kontrolbud, der skulle give en indikation af den fremtidige pris og ikke et egentligt ønske om overtagelse. Desuden havde vi to udbudsrunder, der tvinger os til at tage bedste bud. Når nu der kun var en byder i begge omgange, opnår man så den konkurrence, der var tilsigtet.*

*-Måske ikke i første omgang. Nu pågår der en anden runde, der pt. er omfattet af fortrolighed, men jeg kan fortælle dig, at der kommer den ønskede konkurrence.*

*Jeg ved også, at der lige nu arbejdes på oprettelsen af et brugerpanel.*

### Godkendt!

Tiden løb ud, og mødet, der var ment som en gensidig orientering, var til ende. Borgmesteren er således orienteret om de emner, der ligger grundejerne på sinde. Ved vores afsked fik Bo Asmus Kjeldgaard et abonnement på "grundejeren.dk", hvor han kan orientere sig yderligere om, hvad der rører sig ude i havebyerne og omkring de private fællesveje.

Mit personlige indtryk af Bo Asmus Kjeldgaard var, et usædvanligt venligt gemyt, imødekommende, indstillet på dialog - og ikke mindst med en vision om at få nærdemokratiet til at virke.

Jeg foreslår sgu' vores bestyrelse at vi godkender ansættelsen.



### Bo Asmus Kjeldgaard

53 år, cand. scient. pol.  
borgmester for Teknik & Miljøforvaltningen i Københavns Kommune, valgt for SF.

Bo Asmus Kjeldgaard er født i Hjern og opvokset i Holstebro. Han blev kandidat i statskundskab fra Aarhus Universitet i 1988. Herefter arbejdet i Kulturministeriet med økonomi og senere som ministersekretær for Jytte Hilden. Fra 1995 var han sekretariatsleder hos Rytmsk Musikkonservatorium.

I 1997 blev han valgt til Borgerrepræsentationen og blev miljøborgmester i Københavns Kommune. Fra 2001 var han familie- og arbejdsmarkedsborgmester. Den såkaldte børneplan var en milliard-satsning, der øgede kapaciteten med ca. 2.500 institutionspladser og gav pasningsgaranti. Den er dog stadig ikke gennemført fuldt ud på grund af bl.a. forsinkede byggeprojekter. På arbejdsmarkedsområdet omlagde han beskæftigelsesindsatsen og indgik samarbejde med erhvervslivet i hovedstaden. I perioden opstod der faldende ledighed i København, mens den steg i resten af landet. Efter kommunalvalget i 2005 blev han børne- og ungeborgmester. Planen „Faglighed for alle“ har som mål at forbedre de københavnske skoler. Forvaltningen var ramt af store økonomiske problemer, men har siden regnskabsåret 2007 vist overskud.

Bo Asmus Kjeldgaard bor på Amager.

# Husk nu bestyrelsesansvarsforsikringen!

Af Skadechef og advokat  
Henrik Overgaard Hansen

Nassau Forsikring er en dansk filial af det hollandske forsikringselskab Nassau Verzekering Maatschappij N.V.

Vi har hovedsæde i Rotterdam og har filialer i Amsterdam, KØln, Paris, London og København. Vi har forsikret særlige erhvervs- og industririsici siden 1953. Og vi har haft kontor i København siden 1993.

Nassau Forsikring har i en årrække været markedsledende i tegning af bestyrelsesansvarsforsikringer for såvel virksomheder som for ejerforeninger, andelsboligforeninger og grundejerforeninger.

Der er - generelt set - en stigende tendens i samfundet til at rejse krav mod rådgivere i bred forstand, herunder bestyrelser, hvis der bliver begået "fodfejl". I disse situationer risikerer de enkelte bestyrelsesmedlemmer at blive gjort personligt ansvarlige, og i værste fald at blive dømt til at betale erstatning.

Det er derfor ikke kun erhvervslivet, der møder disse krav. Det gør også små bestyrelser i foreninger, som for det meste arbejder ulønnet eller i al fald til en beskedent, nærmest symbolsk hyre.

Hvis der ikke er tegnet en bestyrelsesansvarsforsikring, skal de pågældende medlemmer af bestyrelsen i en kritisk situation "gribe til egen lomme" og betale såvel erstatning for det krav, som bliver rejst mod dem, som såkaldte "krigsomkostninger", nemlig egne omkostninger til egen advokat og eventuelt til modpartens advokat, fordi sagen er tabt.

Her følger et par eksempler fra det virkelige liv:

Nassau  forsikring



## Eksempel 1

En større grundejerforening ønskede at etablere en legeplads til foreningens små poder, og foreningens bestyrelse fik til opgave at forestå det praktiske i form af kontakt til entreprenør, indkøb af legeredskaber, myndighedsgodkendelse m.v.

Området for legepladsen var udpeget, og bestyrelsen gik i gang med arbejdet. Efter et ½ - år med betydelige etableringsomkostninger - stod legepladsen klar til brug.

På dette tidspunkt stod det dog klart, at bestyrelsen havde forsømt at indhente de fornødne myndighedsgodkendelser, hvorfor kommunen pålagde foreningen et krav om, at legepladsen skulle flyttes til et andet areal, som også tilhører grundejerforeningen. Udgiften til flytningen af legepladsen beløb sig til i alt 75.000 kr.

Bestyrelsen var klart ansvarlig for merudgiften og blev dækket under den tegnede bestyrelsesansvarsforsikring.

## Eksempel 2

En grundejerforening ønskede at bygge et fælleshus, som foreningens medlemmer skulle nyde godt af ved fællesarrangementer, til brug som selskabslokaler m.v., og bestyrelsen fik til opgave at styre byggeriet i forhold til hovedentreprenøren.

Til trods for generalforsamlingens beslutning om, at bestyrelsen skulle kontakte en arkitekt til at styre byggeriet, valgte bestyrelsen at klare byggestyringen selv, hvilket fik fatale økonomiske konsekvenser for grundejerforeningen.

Bestyrelsens fejlagtige byggestyring fordyrede byggeriet med mere end ½ millioner kroner.

Et beløb, som bestyrelsesmedlemmerne selv skulle have betalt, hvis der ikke havde været tegnet en bestyrelsesansvarsforsikring.

Bestyrelsen var klart ansvarlig for merudgiften og blev dækket under den tegnede bestyrelsesansvarsforsikring.

## Summa-summarum

er konklusionen den, at hvis man fx er i bestyrelsen for en grundejerforening og mener, at man ikke er i risiko for at få pådraget sig et ansvar, er svaret bare nej.

Husk derfor at tegne en bestyrelsesansvarsforsikring!

Efter Københavns Kommune har overdraget vejvedligeholdelsen til grundejerne selv, er det ofte store beløb og investeringer, som bestyrelsen nu selv skal administrere og være ansvarlig for, hvilket helt naturligt forstærker behovet for en ansvarsforsikring.

Den særlige forsikringspakke, der er tegnet for medlemsforeningerne i Sundbyernes Grundejerfællesskab og hos Grundejeren.dk, indeholder også en erhvervsansvarsforsikring og en forsikring mod underslæb.

Løber kassereren med kassebeholdningen, dækker forsikringen mod underslæb de første 500.000,00 kr. Der er desværre eksempler på, at noget sådan forekommer.

Erhvervsansvar dækker personskade sket på fællesarealer, legeplads mv., og her har det danske vintervejr fx en aktie i hændelser af den slags.

# Brændefyring er ikke miljørigtig

*Privat brændefyring er den varmekilde, der giver absolut mest sundhedsskadelig luftforurening. Selv den bedste svanemærkede brændeovn, der fyres lige efter bogen, forurener ca. 150 gange så meget med sundhedsskadelige partikler som miljørigtig fjernvarme.*

*Af Kåre Press-Kristensen, civilingeniør, Ph.D., Det Økologiske Råd*

Privat brændefyring (pejse og brændeovne) fremhæves jævnligt som miljørigtig opvarmning. Men når luftforureningen fra brændefyring sættes under lup, så fremstår brændefyring som et alvorligt miljø- og sundhedsproblem. Derfor vil de grønne organisationer og sundhedsorganisationerne have forureningen fra brændefyring reduceret i villakvartererne.

Ifølge Danmarks Miljøundersøgelse står brændefyring for ca. 85 % af landets udslip af mutagene tjærestoffer, ca. 65 % af det giftige partikeludslip, og ca. 55 % af det ekstremt giftige dioxinudslip. Brændefyring er derved en af landets største forureningskilder. Paradoxsalt nok er brændefyring ikke belagt med miljøafgifter og fremstår derfor som en attraktiv varmekilde, som anvendes forsat hyppigere i mange villakvarterer. Forureningen er godt fordoblet de sidste 10 års tid.

På figur 1 er partikelforureningen fra brændefyring sammenholdt med forureningen fra alternative varmekilder. Det ses tydeligt, at forureningen fra brændefyring er så stor, at forureningen fra de øvrige varmekilder er svært at få øje på.



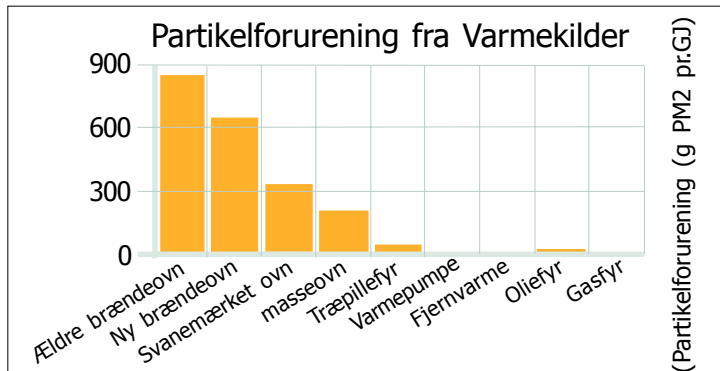
varmeværker). De allerbedste miljømærkede brændeovne udleder ca. 200 g partikler pr. GJ i laboratorietests under optimale forhold dvs. omkring 150 gange mere end fjernvarme. Fjernvarme er således langt mere miljørigtigt end brændefyring.

Det er derfor en sejlivet myte, at brændefyring er miljørigtigt, og at der ikke er miljøproblemer, hvis der blot fyres korrekt. Korrekt fyring i en miljømærket brændeovn nedbringer forureningen markant i forhold til forkert fyring i en gammel brændeovn. Men en korrekt fyret miljømærket brændeovn forurener 150-250 gange mere med giftige partikler end fjernvarme.

Ifølge Miljøstyrelsen er alene forureningen med fine partikler fra brændefyring skyld i et antal for tidlige dødsfald af samme størrelsesorden som antallet af trafikdræbte samt et stort antal luftvejs- og hjertekarsygdomme. Dertil skal lægges sundheds- og miljøskader af forureningen med de særligt skadelige ultrafine partikler, tjærestoffer og dioxin.

I den nye publikation *Tænk Sundhed ind i miljøet* fra Sundhedsstyrelsen står direkte, at partikler fra brændeovne medfører årligt mindst 200 for tidlige dødsfald herhjemme foruden, at forureningen også bidrager med øget forekomst af indlæggelser hos personer med luftvejslidelser eller hjertekarlidelser samt en forøgelse af sygdomssymptomer blandt disse grupper. (side 38).

Der er ingen tvivl om, at brændefyring er meget hyggeligere end fjernvarme, men forureningen omfang taget i betragtning, så vil det være sundt fornuft fremover at indsamle træet og afbrænde det på landets effektive kraftvarmeværker. Herved reduceres CO<sub>2</sub>-forureningen samtidig med at røgen renses effektivt og udledes i stor højde, hvorved sundhedsskaderne undgås.



Selv en miljømærket (svanemærket) brændeovn må udlede 320 g partikler pr. GJ dvs. omkring 250 gange mere end fjernvarme (ca. 1,3 g/GJ fra vores fjern-

forureningen fra brændefyring udledes endda i lav højde i boligområder og forurener luften til sundhedsskadelige niveauer.

# AL – meget mere end end bank!

Grundejerforeningen skal bruge mange penge - blandt andet til vedligeholdelse af de private fællesveje - og de enkelte grundejere, når boligen skal vedligeholdes eller forbedres. Arbejdernes Landsbank er et af de lokale pengeinstitutter, som stadig giver god og "gammeldags" gratis rådgivning og låner penge ud til grundejerforeninger og grundejere. Men AL er mere end blot en bank.

## Minikonference om Valby's veje

I november 2009 arrangerede Valby Grundejerforening (VGF) i samarbejde med Arbejdernes Landsbank (AL) og Lokalavisen i Valby et aftenarrangement under overskriften Valby's veje.

For de fremmødte i Prøvehallen på Porcelænstorvet præsenterede VGF-formand Birgit Philipp de mange emner, som grundejer- og boligforeninger kunne samarbejde om, herunder de private fællesveje. Erik Honoré fortalte om, hvordan man i Vanløse havde haft held med at intensivere et sådant samarbejde med andelsboligerne.

Endelig fortalte filialchef Helle Hjarso fra AL i Valby om muligheden for finansiering af større vejvedligeholdelsesarbejder. Det blev en god og konstruktiv konference, og mange kontakter blev skabt. Denne spændende aften bød også på et særdeles underholdende indslag, hvor lattermusklerne kom i funktion. Allan Mylius Thomsen fortalte – på sin helt egen specielle og morsomme facon – om Københavns og Valby's historie. Med udgangspunkt i Arbejderforenings-boligernes opståen fik vi mange historier og skrøner om bydelen og dens egenart fra en yderst veloplagt, vidende og underholdende historiefortæller.

## Konferencer i Brønshøj og Vanløse

Samarbejdet med AL kom i stand allerede i 2006, da Vanløse Grundejersammenslutning (VGS) besluttede at



intensivere inddragelsen af andelsboligerne i sammenslutningens arbejde. Idéen var – med større styrke – at varetage ejer- og andelsboligernes mange fælles interesser omkring boligen, affaldsindsamlingen, fjernvarme og andre forsyningsvirksomheder, de private fællesveje og vedligeholdelsen, trafik og parkering samt at øge samarbejdet i Vanløse Lokaludvalg.

Det første arrangement blev afholdt i februar 2007 i Grøndalscenteret, hvor andelsboliger i Brønshøj og Vanløse blev inviteret til en aften om samarbejdet med VGS og med særligt fokus på andelsboligen. AL tilbød at sponsorere arrangementet, inviterede ingen ringere end andelsboliglovens moder Mette Neville som hovedtaler. Og her kan det nok være, at nogle ting omkring andelsboligen blev sat på plads. Mette Neville advarede bl.a. mod at lade andelskronen galopere derudaf, da det kunne give et gevaldigt bagslag. Det fik hun sandelig ret i.

## Flere konferencer – flere medlemmer

Siden har AL været sponsor på en række arrangementer i samarbejde med VGS og Lokalavisen i Vanløse Kulturhus. I 2008 afholdtes konferencer, hvor forskellige eksperter inden for vejrenovering, affaldsindsamling, fjernvarme og forskellige håndværksmestre kunnet konsulteres. Også arrangementer omhandlende trafik, bydelens udvikling og den bydelsplan, som Vanløse sammen med Valby og Østerbro - som de første tre Københavnske bydele ud af ti - fik med som en del af Kommunalplan 2009.

Det seneste store arrangement i Vanløse blev afholdt i starten af 2009, hvor AL havde inviteret Peter Olesen, der – efter en lokal fotosafari, anmeldte Vanløse som bydel. Det blev en succesfuld aften, som samlede tæt ved 400 tilskuere.

Endelig arrangerede AL i 2009 sit kendte regnskabskursus for foreningskassererne i Kulturhuset.

## Det videre samarbejde

Samarbejdet har været givtigt for alle parter. VGS havde i 2007 tre andelsboligforeninger som medlemmer, og i dag har vi 20 - repræsenterende 1.500 husstande. Og AL, der er specialister på foreningsområdet, har selvfølgelig fået flere kunder. Da vi opfordrede AL til at indføre konkurrencedygtige udlån til vejrenovering, tog de os straks på ordet, hvilket flere foreninger allerede har nydt godt af. Vi har pt. desværre oplevet, at nogle banker ikke længere vil finansiere vejlån - eller som det udtrykkes - den slags udlånsvirksomhed er midlertidigt indstillet. Hvis din forening i øjeblikket undersøger markedet for udlån, bør I bestemt tage AL med i overvejelserne.

Du kan rette henvendelse til den lokale filial for råd og tilbud - eller tage direkte kontakt til bankens kundekonsulenter på e-mail: kundekonsulent@al-bank.dk – som formidler kontakt mellem dig og banken.

Du kan også ringe direkte til kundekonsulent Ole Mathiasen på tlf. 38484766 eller på mobil 29202653 eller sende en mail på ole.mathiasen@al-bank.dk

# Asfalt til grundejerforeninger

NCC Roads har et koncept, der hedder "microhold". Der er tale om hold, som har specialiseret sig i udførelse af mindre asfaltopgaver. Et microhold består af to mand, en bil med varmecontainer og andet relevant grej. Holdet er allokeret til netop små opgaver og er altid klar til at rykke ud med kort varsel, så kunderne ikke skal vente i lang tid, når "håndværkeren" er bestilt. Det er en del af konceptet.

NCC Roads er måske mest kendt for at lave større asfaltopgaver, motorvejsbelægninger og den slags, hvor store arbejdende maskiner er synlige i landskabet. Med microholds-konceptet kan firmaet også matche kundernes behov for asfaltering af små arealer og tilhørende ydelser.

To af NCC Roads' microhold dækker geografisk Københavnsområdet, hvor kundekredsen tæller grundejerforeninger, virksomheder, private og offentlige kunder.

## Hvilke opgaver udfører et microhold typisk for en grundejerforening?

- Lapning af huller i en eksisterende asfaltbelægning
- Opbygning af ramper ved indkørsler
- Etablering af indkørsler
- Udskiftning eller regulering af brønde og dæksler
- Kantstens- og flisearbejde
- Afstriking og udlægning af andre trafik-symboler
- Revneforsøgning
- Opstriking, hjattænder ...



## Hvordan bestilles et microhold?

Microholdet kan bestilles på mobiltelefon eller på web-siden [www.microholdet.dk](http://www.microholdet.dk). Kontakten er i begge tilfælde direkte til Claus på telefon 40 64 51 08 eller Ole på 29 49 61 11, der skal udføre arbejdet. Det er nemlig også en del af konceptet, at den faglige ekspert skal være tæt på kunden. For det første sikrer det en tydelig kommunikation, og for det andet kan det være med til at holde priserne nede, når administrative mellemlid undgås.

# Lokaludvalget og busmotorvejen i Brønshøj

## Brønshøj –Husum lokaludvalg.

Brønshøj-Husum lokaludvalg har mandag d. 8. februar afholdt repræsentantskabsmøde for sammensætning af det nye lokaludvalg, der skal virke i bydelen de næste 4 år. Ca. 50 stemmeberettigede foreningsrepræsentanter var mødt frem, heraf knap halvdelen fra boligområdet. Det siddende lokaludvalg, der kun har virket i godt et år, har åbenbart gjort arbejdet så godt, at næsten alle, der genopstillede, blev genvalgt. I forslaget til områdefordeling var boligområdet tildelt 3 pladser.

Ved sidste valg startede man med 4 pladser men tabte afstemningen om fjerdepladsen

Man søgte i år forgæves at vinde en plads mere, men 3 pladser til boliggruppen må siges at være fint.

I boliggruppen opnåede man hurtigt enighed om at genopstille de tre hidtidige repræsentanter, nemlig : Stig Torp Kaspersen fra lejerforeningen SAB-Tingbjerg, Freddy Ingvorsen fra Husum Grundejerforening Hans Bo Larsen fra Brønshøj grundejerforening.

## Af H. Å. Zabel, Brønshøj Grundejerforening



## Højklasset bus på Frederikssundsvej

En af de store opgaver det nye lokaludvalg skal arbejde med er planen om en "højklasset busløsning på Frederikssundsvej" som kommunen har på tegnebrættet.

Ideen er at udforme Frederikssundsvej med en selvstændig trace til busserne midt i gaden. Da trace'en fylder 7 m i bredden og da både fortovej og cykelsti skal bevares bliver der kun én kørebane tilbage til bilerne. Næsten alle vejtræer og de fleste parkeringspladser forsvinder.

Antallet af stoppesteder reduceres og venstresvingning forbydes generelt bortset fra lysregulerede kryds. Da det af de fleste borgere anses som en rabiat løsning med alvorlige konsekvenser for både fodgængere, personbiler og ikke mindst forretningslivet og miljøet besluttede lokaludvalget at afholde et borgermøde om projektet, før det når til et punkt, hvor det vanskeligt kan ændres.

Dette møde blev afholdt på Husum skole d. 24. februar. Fremmødet var stort, indlæggene særdeles kontante og debatten med kritiske spørgsmål særdeles livlig.

Trods invitation glimrede forvaltningen uforståeligt ved sit fravær bortset fra en enkelt observatør.

Vi er trykke ved at de to grundejerforeningsrepræsentanter i lokaludvalget sammen med de øvrige udvalgsmedlemmer vil gøre deres bedste for få ændret projektet, så det enten helt tages af bordet eller får en acceptabel udformning.

# Sundbyernes Grundejerfællesskab

SGF-NYT marts 2010



## Gylfe-sagen

Grundejerforeningen Gylfe med Erhardt Franzen i spidsen har stadig problemer med nedkørte kantstene og fortov, pga. der på Røde Mellemvej holder en parkeret bil, som hindrer udkørsel eller indkørsel fra / til Agerlandsvej, uden at der køres op på fortovet, og når det fx er store tunge lastbiler, så kan man selv tænke sig til resten. Senest har Gylfe udsendt denne pressemeddelelse:

***Grundejerforening tvinges til at gribe til civil ulydighed for at undgå fortsatte ødelæggelser af fortov samt opstillede, beskyttende stolper på fortovsstykke på Røde Mellemvej,***

Ødelæggelserne på fortovsstykket sker som følge af, at passerende biler (især lastvogne og andre store køretøjer) kører op over fortovet med det ene hjulsæt for at undgå at køre på permanent parkeret lastbil ved kantstenen på modsat side af vejen. Det er ud for nr. 126 på Røde Mellemvej. Som følge af den særdeles u hensigtsmæssige parkering af lastbilen, er passagen for den gennemgående trafik på vejstykket ekstrem og ufor-svarlig smal.

Over en periode på 2 år har Grundejerforeningen "Gylfe", hvorunder fortovsstykket hører, vedblivende forsøgt at råbe myndighederne op på vej- og trafikområdet for at få flyttet den parkerede lastbil.

Myndighederne er Københavns Kommune og Københavns Politik, men indtil nu er det kun blevet til, at myndighederne har godkendt opsætning af barrikaderende stolper på fortovsstykket, men desværre med en afstand, som enhver kan se ikke dæmper op for fortsatte ødelæggelser.

Siden opsætningen i sommer er der allerede smadret 2 ud af 5 stolper af forbi passerende biler for at komme om ved den parkerede lastbil på vejs-trækningen. Da ingen skadevoldende bilister lægger "visitkort", er det grundejerforeningen, der hænger på regningen, siger Erhardt Franzen, der er formand for Grundejerforeningen "Gylfe".

Indtil nu har den groteske lastbil-parkering på Røde Mellemvej kostet Grundejerforeningen "Gylfe" hen imod 150.000 kr. Det svarer til ca. 2.500 kr. pr. parceller i foreningen.

Pengene er gået til store reparationer af fortovsstykket, påbudt af Københavns Kommunes Center for Veje og Renhold, leje af barrikaderingsmateriel i over et år, mens vi ventede på godkendelse af opsætning af stolper i Kommunens Center for Trafik og Københavns Politik, entreprenørfirma for opsætning af stolperne og sidst nu også udskiftning af 2 knækkede/ødelagte stolper ud af 5.

Som loyldig borger er det en komplet uforståeligt og en helt urimelig situation at blive bragt i. Hvis ikke den parkerede lastbil af myndighederne bliver flyttet, vil ødelæggelserne fortsætte, og så har vi ikke anden udvej end at ty til civil ulydighed ved opsætning af "autoværn" på vejstykket, ligesom vi klart må overveje at rejse erstatningssag over for Københavns Kommune, siger Erhardt Franzen.

I forløbet har vi redegjort for sagen og anmodet om hjælp i breve og redogørelser til hvert enkelt medlem af Københavns Borgerrepræsentation, til ledelsen i Kommunens Miljø og Teknikforvaltning, til centrene på vej- og trafikområdet og til Københavns Politik.

Parallelt hermed er Sundbyernes Grundejerfællesskab (SGF) og Fællesforeningen af Grundejerforeninger i København anmodet om at hjælpe os i sagen, hvilket også vil omhandle en eventuel erstatningssag over for Københavns Kommune, siger grundejerforeningsformand Erhardt Franzen.

Sundbyernes Grundejerfællesskab har primo februar måned skrevet et brev direkte til politidirektør Johan Reimann, for at få ham til at opgradere og afslutte sagen, som ifølge Færdselsstyrelsen skulle være lige til, idet bilen holder ulovligt parkeret i relation til de faktiske forhold. Vi afventer svar fra Johan Reimann.

### SGF's nye hjemmeside

Nu begynder den at tage form. Klik ind på [www.sgfnet.dk](http://www.sgfnet.dk) og se det nye layout.

Den nye hjemmeside bliver indrettet med et debatforum, hvor der kan foretages dialog mellem alle medlemmer. Vi skal nok forklare meget mere om dette, når teknikken er oppe at køre.

Der vil blive satset på en betydelig aktivitet via hjemmesiden, så vi håber, at rigtig mange er med på denne nye trend, som sparer os for tusindvis af portokroner, og som betyder, at vi kan være i dialog og up to date med al aktivitet i foreningen.

Når hjemmesiden er kørende, så vil der blive rundsendt et godt tilbud til alle foreninger om at få designet sin egen hjemmeside, baseret på den udviklede grundmodel.



Bjarne Kallesøe  
Bestyrelsesmedlem i Dong Energy

### Dong Energy og vor repræsentant i bestyrelsen

Vort bestyrelsesmedlem Bjarne Kallesøe blev valgt ind i bestyrelsen i Dong Energy Elnet sidste år.

Bjarne er nu ved at komme godt ind i arbejdet og bidrager med grundejer-synspunkter i bestyrelsen.

Bedst som vi troede, at nu begynder det at virke, så bliver der foretaget sammenlægninger i Dong Energy, hvilket betyder, der skal foretages valg igen til ny bestyrelse i efteråret 2010.

Det kommer der mere om senere, men allerede nu vil vi gøre opmærksom på, at skal vi som grundejere i København have blot en lille chance for fortsat at have en repræsentant i Dong Energy, så skal vi alle være aktive i forbindelse med valget.

Der er flere om budet næste gang, så der skal mange stemmer til for at sikre os en repræsentation.



Røde Mellemvej. Den famøse lastbil, der parkerer i T-krydset, undgik fotografens søgelys. Vejen er tydeligvis - når der parkeres - alt for smal til gennemkørende tung trafik. Parkering i T-kryds er heller ikke for smart.

### Energimødet den 22. marts

I skrivende stund kender vi ikke resultatet af energimødet, som blev afholdt hos Københavns Energi den 22. marts. Overskriften var som bekendt: Sådan sparer du nemt på energien i dit hus!

Vi kommer senere med et resume.

### Generalforsamling 2010

Den årlige generalforsamling bliver afholdt mandag den 3. maj 2010.

Vi mødes også denne gang på "Lof-tet" på Øresundsvej.

Invitationer udsendes i april, men skriv allerede nu dato i kalenderen.

### Parkeringsbegrænsning

Grundejerforeningen Fælledbo, Kalvebod, Nyvang og Amagerkollegiet påtænker sammen at indføre en 2 timers parkering alle ugens 7 dage hele året rundt.

Hertil vil beboere i grundejerforeningerne samt Amagerkollegiet få beboerlicens, så det er muligt at holde på vejen uden problemer.

Herudover kan der også udstedes gæstelicenser til medlemmernes gæster uanset parkeringens længde.

Alle øvrige må kun holde der 2 timer.

Finn Jensen fra Fælledbo siger: "Årsagen til dette er ikke alene pendlere, som parkerer hos os, men også beboere i VM-husene, som skal betale 1.000,00 kr. om måneden for at parkere lokalt.

Det er bare ikke meningen, at vi skal lægge asfalt til helt fremmede menneskers sparetrang på parkeringsområdet.

Ud over at de „fremmede“ benytter asfalten, så kan de i mange tilfælde også blokere vejene, så store biler (skraldebiler og brandbiler) ikke kan komme igennem vejen med de gener, det så giver os.

Vi har en aftale med City Parkerings-service, men vi skal lige sende en ansøgning til kommunen. Jeg har forespurgt City Parkerings-service, om det var noget, de havde. Det havde de desværre ikke, så vi må selv skrive en. Er det noget, som I har erfaring med, og har I eventuelt en ansøgning, som kan bruges af flere andre grundejerforeninger?

Er der nogen, som kan hjælpe Finn med et svar på dette spørgsmål? Ring til Finn på telefon 32 52 23 00. Meget interessant sag, som vi alle er interesserede i at høre nærmere om.

# Åbent brev til Overborgmesteren og Teknik-

Kære overborgmester  
Frank Jensen og  
Teknik- og Miljøborgmester  
Bo Asmus Kjeldgaard

Politikerlede starter i forvaltningen  
Det offentlige – herunder kommunerne – udfører et hav af opgaver for deres borgere. Mange hand-linger/arbejder, som forvaltningen Teknik- og Miljø står for, er til glæde for både nærmiljøet og for dem, der er på besøg – mens andre kun er til glæde for de sidst nævnte.

Det fremgår af Københavns Kommunes hjemmeside, at ”København er et demokrati – det er en by af de mennesker, der bor her.” Denne sætning lyder smuk, men desværre er fakta, at efterhånden som man åbner øjnene og vender blikket mod en lang række af de handlinger, der foretages af Københavns Kommunes embedsmænd under Teknik- og Miljøforvaltningen, som ikke har tålmodighed til at rette sig efter de forvaltningsregler, der gælder i enhver kommunal beslutning om udførelse af en bestemt opgave, der berører kommunens borgere, ja så fortoner det smukke sig ud i intetheden. Borgerne begynder i stedet at tænke på København som et diktatur, som til enhver tid – uden at orientere eller høre de berørte parter – kan foretage sig hvad som helst – når som helst. Til sidst ender det med, at borgerne sidder i deres små huse eller lejligheder og tænker: ”Hvad bliver mon det næste, vi får presset ned over hovedet?”

Jeg er klar over, at meget skal gøres for almenvællets skyld. Den enkelte lille mavesure borger skal ikke ødelægge det for de mange – sådan er demokratiet. Ja – men – dette gælder da kun, hvis de demokratiske spille-regler, som er vedtaget i Folketinget, bliver overholdt.

Vi har en demokratisk tænkende Borgerrepræsentation – det er oven i købet en S, SF domineret en af slag-sen, hvor man automatisk tænker, at de må da sætte de demokratiske spilleregler højt. Men nej – ikke engang en sådan repræsentation af borgerne har i løbet af de uendeligt mange år, Københavns Kommune har været demokratisk styret, kunnet finde ud af at få forvaltningen til konsekvent at varetage den enkelte borgers interesser ved at sikre overholdelsen af de forvaltningsretlige spille-regler.

De er ellers vedtaget af Folketinget for at sikre de enkelte borgers rettigheder (og pligter) – for at sikre, at det offentlige behandler sine borgere korrekt og ensartet.

Følgende fremgår af bystyrets hjemmeside: ”Fakta om lokaludvalg i København: *Nærdemokratiet i København skal være stærkt og betydningsfuldt*. Siden udgangen af 2008 har København derfor haft 12 lokaludvalg, der skal *sikre borgerne lokal indflydelse på de beslutninger der vedrører netop deres bydel*.

Hvad er et lokaludvalg?: Lokaludvalg er lokale forsamlinger, der skal fungere som bindeled og sikre dialog mellem Københavnerne i de enkelte bydele og politikerne på Københavns Rådhus. Lokaludvalgene gør det dermed lettere for den enkelte københavner at komme til orde og få indflydelse på de beslutninger, som har betydning for bydelen, og som i sidste ende træffes i Borgerrepræsentationen. Hvorfor etablerer kommunen lokaludvalg?: Politikerne i Borgerrepræsentationen vil gerne styrke nærdemokratiet i København. ...”

Der er ingen tvivl om, at de politiske valgte medlemmer af Borgerrepræsentationen – de mennesker, som skal sikre, at deres ideologi og menneskesyn gennemsyrrer den kom-

munale forvaltning – virkelige mener, hvad de siger, når de fx skriver på kommunens hjemmeside, at borgerne skal sikres ind-flydelse på det, der sker i deres nærområde. Der er heller ingen tvivl om, at politikerne ønsker, at de forvaltningsretlige bestemmelser, som de selv har været med til at vedtage i folketinget, skal gælde for deres kommune – og skal opfyldes af forvaltningens embedsmænd. Men hvorfor – når bystyret har været demokratisk i så mange år – hvorfor er det endnu ikke sådan, at alle embedsmænds hand-linger er i overensstemmelse med forvaltningslovens almindeligste bestemmelser om fx høring, be-grundelse og klage-vejledning?

Hvis bare I vidste – kunne høre – hvor utilfredse borgerne i de lokale bydele er med den måde nye/ændrede tilstande på de nære vej-områder bare bliver ”mast” ned over dem. I skulle bare høre, hvor lidt, der efterhånden er til overs for det såkaldte ”demokratiske styre” i København – altså helt generelt. Man kan snart ikke tale med en eneste beboer, der er bare lidt vågen over for det, der sker omkring dem, der ikke har politikerlede – mistro overfor den offentlige vejforvaltning – er angst for, hvad det næste er, der sker – uden at de bliver hørt eller inddraget.

Se blot på de stakkels erhvervsdrivende på Nørrebrogade. Er der nogen af jer to, der har været forbi og kikket på forholdene, efter Kommunen har ledt trafikken væk fra store områder af denne ellers så trafikerede vej? Har I set, hvordan butikslivet efterhånden er ved at uddø? Hvad prioriterer I højest – at dem, der bor i yderområderne af København kan komme 2-3 minutter hurtigere frem til bymidten – eller at fastholde arbejdspladser i København, så det ikke bliver til en spøgelsesby, hvor kun kriminelle trives i de mennesketomme gader?

## & Miljøborgmesteren i København

En sådan butiksdød er Teknik- og Miljøforvaltningen ved at planlægge også for Frederikssundsvej. "Bus Rapid Transit" blev præsenteret på et borgermøde på Husum Skole den 24.04.2010. Hele Handelsstanden var repræsenteret, og de/vi alle var rystede over den indkalkulerede butiksdød. Grundejerne var rystede over den manglende økonomiske konsekvensvurdering for Frederikssundsvejs side/villaveje, hvis vedligeholdelse varetages af vejforeninger. Denne økonomi var for forvaltningen ligeegyldig. Boligejere kan da også bare få muldvarpe-skindet frem og betale for den øgede slitage fra tung trafik, voldsomt stigende parkeringsbelastning, øgede forurening og faldende trafiksikkerhed. Nej – vel? Det kan man da ikke bare som forvaltning beslutte – og slet ikke uden at diskutere løsninger med lokalområdet. Men det havde forvaltningen ellers besluttet skulle være tilfældet. Alle borgere til borgermødet var rystede, da det på mødet kom frem, at lokaludvalgets formand havde fået aktindsigt i sagen og herefter erfarede, at forvaltningen ville anbefale Borgerrepræsentationen at vedtage en løsning på Frederikssundsvej uden at inddrage nabolaget. Dette må da fortælle bare lidt om, hvad forvaltningen under Teknik og Miljø mener om nærmiljø, demokrati og borgerindflydelse.

En gennemgang forvaltningens to forslag viste, at man med Bus Rapid Transit kunne spare mellem 38 og 219 sekunder på strækningen, og at man ved en mere traditionel løsning kunne spare mellem 17 og 162 sekunder. Betalingen for denne "store" besparelse er nabolagernes tab af hhv. 470 ud af 600 parkeringspladser, herunder fjernelse af alle vejtræer, en udtalt butiksdød som det er sket på Nørrebrogade – og tab af det lokale, grønne bymiljø, som jo findes på Frederikssundsvej.



Brønshøjs og Husums borgere har altid været stolte af bydelens fantastiske miljø, hvor alt kan fås for penge, så vi ikke behøver at være afhængige af store centre og lange indkøbskøreture – som bestemt ikke er særligt miljøvenlige. Denne forurening er dog ikke indkalkuleret i regnskabet for Bus Rapid Transit.

Disse ovennævnte større bustransportsager, hvor borgernes trivsel i deres nærmiljø er blevet sat/ bliver sat over styr er slet ikke det eneste problem, Teknik- og Miljøforvaltningen giver borgerne i København. Der er tusindvis af andre små som store borgersager i boligområderne, hvor kommunen – Teknik- og Miljøforvaltningen har set stort på forvaltningslovens bestemmelser. Jeg vedlægger til orientering kopi af min personlige sag, som jeg har kørende med Teknik- og miljøforvaltningen, Center for Trafik.

Center for Trafik har voldsomt mange klagesager, som kunne undgås, hvis blot de ville overholde forvaltningsloven og inddrage deres borgere på behørig vis.

Det fremgår nemlig af brev af 09.07.2009 (vedlagt), at Center for Trafik modtager et meget stort antal henvendelser fra borgere om trafik- og parkeringsforhold. Derfor fremgår det også, at de må behandle henvendelserne i den rækkefølge, de kommer ind, hvorefter de vil vende tilbage, så hurtigt som muligt.

Trods det, at det også fremgår, at Center for Trafiks målsætning er at besvare henvendelser indenfor 30 dage, ja så har jeg d.d. den 11. marts 2010 endnu ikke fået svar på *min* henvendelse.

Det skal så siges, at jeg har skrevet en rykker, med udspecificeret indhold den 19. juli. 2009, har overført sagen til vores vejforening med brev af 12.10.2009, da jeg troede, at der så ville komme mere "skub i sagen". Men det er desværre ikke sket. På trods af, at formanden for vejforeningen straks personligt henvendte sig til Center for Trafik og her fortalte, at de var enige i mine anbringender vedrørende delebiler, har bestyrelsen intet hørt fra Center for Trafik.

# Åbent brev til Overborgmesteren...

Nu er jeg selv blevet medlem af selv samme vejbestyrelse og bliver nødt til at finde på noget, for at få svar på min henvendelse/klage over delebilernes placering. Det kan undre, at Københavns Kommunes Teknik- og Miljøafdelings demokrati ikke rækker så langt, at det når frem til den enkelte borger. Prøv at forestille jer, hvor megen tid, der kunne spares på klagesager, hvis forvaltningen overholdt forvaltningsreglerne. Så de berørte matrikler havde været hørt, og vores forslag diskuteret – og ikke mindst, der ville have været truffet en forsvarlig forvaltningsretlig afgørelse.

Miljøtiltag i kommunen er en rigtig god idé. Delebiler er en fantastisk idé. Men ikke hvis man ikke er i dialog med nabolaget, hvor de placeres/presses ned over hovedet på beboere på fredelige villaveje uden oplysning eller høring. Gode tiltag ødelægges på den måde – skaber vrede og frustration i befolkningen – og had i form af selvtægt (fx hærværk på delebilerne – se vedlagte artikel fra lokalavisen). Jeg må lige spørge. Hånden på hjertet. Ville nogen af jer, uden orientering – uden at kunne påvirke sagen, kunne acceptere at få placeret 4 delebiler lige ud for jeres terrasse? Tænk engang 4 stk. delebiler ud af de 150 stk. der findes i hele København er placeret midt i et fredeligt villakvarter på en stille villavej ud for en enkelt parcel. Det er en stor procentdel.

Dele-bilerne optager vores parkeringspladser, så vi er nødsaget til at parkere vores biler på det smalle vejs-tykke foran huset – og dermed foran genboernes indkørsler, så de har svært ved at komme ud med deres biler. Der er altid cykler i vores hæk. Det smalle fortov er ufremkommeligt for fod-gængere pga. cykler og biler tæt ved kantstenen. Det er blevet umuligt at klippe den lange hæk, da den står på en forhøjning, hvorved den kun kan klippes stående på anhænger, som der ikke er plads til mere.

Det er øget forurening fra biler ud for vores terrasse, hvor vi opholder os om sommeren – og ikke mindst – der er larm og uro både dag, aften og nat, når de 8 brugere for hver bil (32 brugere i alt) på skift overtager deres delebil.

Det er det, jeg mener med, at ofte er de handlinger, kommunen foretager, ikke til gavn for de lokale, der skal tåle ændringerne, de er kun til gavn for de besøgende – delebillejerne – og – hvad angår det ovennævnte busfremkommelighedsforslag – er det buspassagererne fra yderområderne, som ved ”Bus Rapid Transit kan spare få minutter på deres daglige transport frem og tilbage.

for at handle ind – for at spise – for at leve i et kommunalt skabt fællesskab i store centre, fordi de er jaget derud af politikeres visioner om bedre miljø i København By og bedre fremkommelighed for offentlige transportmidler (koste, hvad det koste vil af nærmiljø og arbejdspladser for de handlende).

Husk nu på Teknik- og Miljøforvaltningens politiske vision, mission og værdier:

”Det er forvaltningens vision at: København skal have verdens bedste storbymiljø og et unikt byliv.

Det er forvaltningens mission at:



Hvad angår Bus Rapid Transit og ændringerne på Nørrebrogade må jeg spørge: Er det virkelig meningen at Borgerrepræsentationen stille og roligt vil ødelægge Københavns borgers nabolag? Vil I henvise byens borgere til at foretage alle indkøb i store centre udenfor byerne, så selve København By dør som nærmiljø? Skal København være en spøgelsesby bestående af boliger, banker, ”usynlige” private biler og offentlige transportmidler, der ræser igennem bydelene? Er det ikke sådan, at man taler om manglende liv i Ørestadens nye bykvarter? Der er kun de høje boligblokke. Er det sådan, I vil have hele København til at se ud? – som en mennesketom science fiction film, hvor byens beboere haster igennem de øde gader for at komme hjem, hvorefter de – efter dagens arbejde – må køre ud til byens yderområde

*Vi er sammen om byens miljø, de fysiske rammer og deres anvendelse. Forvaltningens værdier er tillid, åbenhed og helhedssyn. Disse værdier understøtter de mål, vi har for Teknik- og Miljøforvaltningen som enhedsforvaltning. Vi tænker i helhed i opgaveløsningen, og hver især gør en forskel i en åben og tillidsfuld stemning.”*

Jeg skal ikke bebrejde jer to dygtige politikere for ovennævnte. Det her har været længe undervejs – men – jeg – vi – borgerne i alle Københavns hyggelige nabolag – beder jer – stands fremkom-melighedens og miljøhensynenes tyranni og lad os sammen – borgerne og politikerne – finde bedre løsninger end dem, der lægger vores by øde, således at I lever op til de værdier, I har sat for forvaltningen.

Når forvaltningen dog endnu ikke magter at leve op til vision, mission og værdier, så lær dem at respektere byens borgerne – dem, de ekspederer – dem, de er her for. Man kan ikke gøre alle tilpas – det er jeg enig i – men – man kan som forvaltning gøre sig umage for at leve efter de demokratiske regler, som I politikere så smukt har opstillet til gavn for os alle – også for jer selv – så det ikke er tanker om helhed i opgaveløsningen, der alene dominerer forvaltningens sagsbehandling hvorved den åbne og tillidsfulde stemning glemmes.

Med venlig hilsen  
Inge-Merete Feilberg  
Havrevej 10, 2700 Brønshøj



Frederikssundsvej ved Bellahøjhusene

## Vintervej, snerydning og meget lidt hensyn!

*En del af det ophobede affald blev afhentet på Vanløse Torv lørdag d. 13. februar.*

*Foto:  
Jan Mørch*

*Tekst:  
Erik Honoré*



På landsplan måtte ca. 750 postbude sygemeldes pga. vintervejret. I mange tilfælde fordi grundejerne ikke havde ryddet fortovet eller havegangen.

Ved gennemgang af min egen bydel måtte jeg konstatere, at der var stor forskel på, hvor meget der blev gjort ved denne pligt, som påhviler grundejerne.

I København opgav man affaldsindsamlingen pga. manglende snerydning og den tætte parkering, hvor snedyngerne i vejens kant voksede sig længere ud på kørebanen sammen med de parkerede biler.

Alligevel nåede 9 skraldemænd fra R98 at komme til skade inden man stoppede affaldsindsamlingen. For nu at vise den gode vilje, rev skraldemændene lørdag den 13. og 20. februar ud af kalenderen og foranledigede fælles affaldsindsamling ca. 30 steder i byen.

### **Bilisterne**

De områder, som er plaget af mange pendlere har nok været de hårdest ramte. Mange bilister har haft den holdning – med et vintervej som det vi oplevede – at alle færdselsregler og p-restriktioner var ophævet.

Den tætte parkering betød, at de tunge køretøjer ikke kunne passere – og ved de helt smalle veje, hvor kun parkering i den ene side er mulig – kørtes der op over snedriver og fortov, som betød for 100.000 kr. skader på en uge i en enkelt forening. Alle gadehjørnemærker er sat midlertidigt ud af kraft, sådan at de i snedriverne udgravne fodgængerange spærres.

I vores grundejerforening tager vi et særligt hensyn ved snerydningen af vores fortove. Af hensyn til de mange blinde og svagsynede medborgere, der færdes på vore veje.

Efterhånden som snedyngerne vokser og p-pladserne bliver færre, finder en del bilister særdeles kreative løsninger på deres akutte parkeringsproblemer. Og der er absolut ingen grænser. På vores grønne fællesanlæg parkeres der på plænen, på fortov og i de snetunneler vi møjsommeligt har udgravet til de blinde og alle de, der i øvrigt færdes til og fra Vanløse Station, som ligger 1 minut fra derfra. Og det er jo trælst at nogle af de ubudne gæster har langtidsparkeret pga de gode forbindelser direkte til lufthavnen.

# Skilte op og skilte ned

## En sandfærdig beretning fra det kolde Vanløse

Vi er en grundejerforening, der har Vanløse Station i forhaven og i baghaven Flintholm Station, som efterhånden er blevet Københavns 3. største station med S-tog på Frederikssund- og Ringbanelinierne samt Metroen.

Det er ca. 6 år siden Flintholm blev taget i brug. Før den tid var vore 3 private fællesveje - Jupitervej, Kilholmvej og Bangsbovej - tæt på at være landlig idyl, hvad angår trafik og parkering.

Vi havde allerede inden stationen blev åbnet haft møder med kommunen i det daværende "Vej og Park", idet vi - uden at være medlem af Mensa - godt kunne regne ud, at vores private fællesveje ville blive et overflødigshorn for et stort antal pendlere, da der ingen mulighed var for parkering ved stationerne.

Jeg har senere hen fået at vide, at det var med fuldt overlæg, at der ikke blev afsat flere parkeringspladser, da Metroen blev anlagt. Vi fik desværre ret, og på parkeringspladsen ved Metroen er der ingen tidsmæssige parkerings-restriktioner.

### Flere pendlere

Pendlerparkeringen steg og steg og eskalerede den sommer, da der blev åbnet for en rute til lufthavnen. Forinden havde vi haft nogle møder med Klaus Bondam, som endda har været på åstedet og ved selvsyn konstateret, at vi talte sandt.

Han forstod skam vores problem, men var efter min opfattelse fuldstændig Græsk-Katolsk, da hans primære ønske var "biler ud af byen", og hvis ikke det kunne lade sig gøre at parkere på Metroens parkeringsplads, ligger de de private fællesveje dejlig tæt på!!!

Så der var ikke nogen positiv vilje, hverken fra ham eller hans departement.

### Der må ske noget!

På vores ordinære generalforsamling den 26. februar 2009, som var lovlig indvarslet og beslutningsdygtig, var

der et forslag, som var sendt rettidigt til behandling under punktet: "Indkomne forslag". Forslaget var i forbindelse med generalforsamlingen sendt ud til samtlige medlemmer.

### Forslaget

Forslaget lyder i sin helhed:

"Problemet med parkerede biler på grundejerforeningens private fællesveje bliver fortsat større. Bilerne bliver smidt, hvor der er plads og gerne til stor gene for beboerne. Der er ingen grund til at tro, at problemet bliver mindre, når det nye center bliver færdigt, det er endvidere ikke rimeligt, at grundejerforeningens veje skal bruges til at løse kommunens parkeringsproblemer.



I det seneste halve år er der adskillige biler, der har langtidsparkeret på Jupitervej. Det er bekvemt at tage Metroen til lufthavnen, når man skal på ferie eller forretningsrejse. Jeg vil foreslå følgende tiltag for at minimere den fremmede parkering.

**"En tidsbegrænset parkering i perioden 08.00-17.00 på alle hverdage. Gerne en 2 timers periode. Dette bør gælde følgende strækninger Jupitervej, Kilholmvej fra Grøndals Parkvej til Vanløse Alle og Bangsbovej fra Apollovej til Vanløse Alle."**

Forslaget kom til afstemning, og det blev vedtaget med 14 stemmer for, 6 imod og 3 undlod at stemme for forslaget, som hermed var vedtaget.

Jeg var godt klar over, at det var et kontroversielt forslag, da jeg huskede, hvor meget de forrige bestyrelser havde arbejdet, uden at det var kommet til noget positivt resultat.

### Langsommelighed

Det er, efter min mening, en bestyrelses pligt loyalt at arbejde for et forslag, der er vedtaget på en lovlig og beslutningsdygtig generalforsamling. Men at det skulle tage over 9 måneder, før der kom et endeligt resultat, det havde jeg i min vildeste fantasi ikke regnet med.

Jeg vil ikke gå i detaljer (Hvis jeg gjorde det ville det her indlæg fylde 25 sider), men jeg startede i maj med at finde ud af, hvad det var for et departement man skulle henvende sig til. Det lykkedes efter ca. 2 uger. Det var Center for Trafik.

Jeg starter den 23. maj med at skrive og får omkring den 1. juli et svar, hvori der står:

Kære Steen Lorenzen, tak for din mail. Vores målsætning er at besvare borgerhenvendelser inden for 30 dage. Dette er ikke altid muligt. Center for trafik har igennem længere tid modtaget ekstra mange borgerhenvendelser, hvorfor sagsbehandlerne ikke kan følge med.

Sagsbehandlerteamet forventer at have taget stilling til din sag inden udgangen af august !!!

Jeg rykker igen ca. den 15. juni, og får denne gang et nyt sagsnummer samt den samme svada om målsætning o.s.v. Nu er jeg vred og føler at Center for Trafik pisser på mig, så jeg svarer:

Tak for jeres brev. Jeg er udmærket klar over, at sommerferien står for døren, det har den gjort i al den tid jeg kan huske. På en eller anden måde er jeg ligeglad, om Center for Trafik i gennem lang tid har modtaget ekstra mange borgerhenvendelser. Jeg er stadigvæk interesseret i et hurtigt svar, da pendlerparkeringen stiger og stiger. Og så kommer det:

**„Hvem tror I betaler Jeres løn, hvem betaler ejendomsskatten og hvem tror I betaler for vedligeholdelsen af de private fællesveje - far her“.**

Det hjalp heller ikke, men efter 2 skrivelser til Klaus Bondam, som denne gang skriver (Ja det er sandt hvad jeg skriver) NU KAN HAN GODT FORSTÅ OS !!!

Der sker selvfølgelig ikke noget, så i ventetiden rykker og rykker jeg; både pr mail og telefon.

### **Frem og tilbage**

Så omkring den 20. oktober er kommunen ved at sætte tavler op, denne gang dog uden at informere mig. Restriktionen gælder fra 08.00 til 19.00 som jeg får at vide er ens på veje ved Metrostationer.

**Der står ikke, det ikke gælder lørdag og søndag, men det er underforstået, siger man i Teknik og Miljø, som jeg har talt med.**

Endelig!!! -Tænker jeg og orienterer min bestyrelse. Her går jeg så i min naivitet og tror, at nu er problemerne med pendlerne overstået. Men hvor længe var Adam i Paradis? Ca. en uge efter at skiltene var blevet sat op, blev de pillet ned igen. Denne gang bliver jeg heller ikke orienteret. Hvis det ikke var fordi jeg havde et jernhelbred, var jeg gået i koma. Et halvt års arbejde spildt. Nu bliver jeg for alvor vred. Ringer, mailer og rykker. Får endelig fat i chefen, han er sådan set ligeglad, han skal på ferie i Mozambique (som ligger lidt Nord for Sydafrika) i 14 dage, så jeg måtte vente til han kom tilbage. Jeg var rødglødende af raseri. Nu lå min tålmodighed på spidsen af min lillefingernegl.

Jeg får lovet en høring om parkeringen ca. den 1. januar. Den ville løbe over 2 uger, så omkring den 1. februar skulle der være et endeligt resultat. Jeg ventede og ventede, men der kom sgu ingen høring. Jeg havde forinden fået oplyst, at det var 2 personer, der havde gjort indsigelse mod skiltningen. Igen rykker og rykker jeg; nu var det blevet en sport. Borgeren mod kommunen. David mod Goliat !



Endelig fik jeg så det endelige svar fra kommunen, dateret den 23. februar 2010.

Center for Trafik foretog en trafikl vurdering af stedet og situationen og vurderede, at pendlerparkeringen i området ikke harmonerer med den overordnede plan for området med lokale bolig-gader, hvor det ikke er hensigtsmæssigt at have pendlerparkering.

Center for Trafik besluttede derfor at følge Grundejerforeningens ønske om en 2 timers zoneparkering. 2 timers zoneparkering muliggør parkering i aften-timerne og i weekender for beboere i området og deres gæster.

I indsigelserne fra beboere, der ikke har parkerings-mulighed på egen grund, var det, at man blev forhindret i at parkere i nærheden af egen bolig.

I indsigelserne mod 2 timers zoneparkering spurgte beboerne desuden om, de kunne få en særlig licens, så de var undtaget for restriktionen.

Center for Trafik har revurderet afgørelsen efter indsigelserne. Det er samlet set centerrets vurdering, at hensynet til kommunens overordnede mål om at reducere pendlertrafikken ind i byen er det væsentlige.

Desuden har Center for Trafik lagt til grund, at enkeltpersoner ikke har krav på individuel parkeringsmulighed på offentligt tilgængeligt vejareal.

Til beboerne på de private fællesveje.

Den 21. oktober sidste år blev der opsat skilte så vejene i Grundejerforeningen Vanløse Stationsby fik 2 timers parkeringszone i dagtimerne på hverdage.

Disse skilte er siden blevet nedtaget på grund af indsigelser fra en beboere på vejene.

Skiltene blev opsat efter en henvendelse fra Grundejerforeningen, der skrev, at området var stærkt plaget af pendlerparkering, og at pendlerparkeringen ønskes begrænset, for eksempel ved hjælp af 2 timers zoneparkering.

Vi har i videst mulighed omfang imødekommet behovet for lokal parkering i aften- og nattetimerne samt lørdage og søndage.

Center for Trafik har derfor besluttet at fastholde beslutningen om at indføre parkeringszonen på de private fællesveje i G.F. Vanløse Stationsby. Da det er muligt at etablere parkeringsplads på eget areal har kommunen besluttet ikke at give parkeringslicenser i området.

Parkeringsskiltene vil derfor blive genopsat i første halvdel af marts måned 2010.

PS. Efter aftale med Center for Trafik, har vi fået rykket datoen for skiltene til efter påske, da der nu er permafrost, så de der ikke har parkeringsplads på arealet har mulighed for at få det.

Jeg mener der er en forpligtelse for en bestyrelse at realisere et forslag, der er vedtaget på en generalforsamling. En generalforsamling er en forenings højeste myndighed, også i Grundejerforeningen Vanløse Stationsby.

Steen Lorenzen  
Formand  
GF Vanløse Stationsby

## Dialogmøde om affaldsindsamlingen i CMI



Dialogmøde den 9. december 2009 i forbindelse med ny renovatør i udbudsområde 1

### **Deltagere:**

Brønshøj-Husum Lokaludvalg:

- Hans Bo Larsen

Fællesforeningen af grundejerforeninger i København:

- Hans Jørgen Lykkebo, Valby

- Poul Hounsgaard, Sundby

Vanløse Grundejersammenslutning:

- Erik Honoré

- Jan Mørch

Valby Grundejerforening:

- Birgit Phillipp

Grundejerforeningen ved

Bjørnsonsvej og Strindbergsvej

- Hanne Skovsgaard

Københavns Kommune, Center for Miljø, Affald:

- Jens Purup, områdechef

- Kim Røgen

- Dorte Nejrup

Københavns Kommune, Center for Kunder, Kommunikation:

- Mette Ebdrup

### **Baggrund**

Baggrund for dialogmøde med interessenter fra udbudsområde 1:

På grund af de gældende konkurrenceregler bliver det i 2006 besluttet, at indsamlingen af affald i Københavns Kommune skal sættes i udbud. Allerede i 2007 overtager Københavns Kommune derfor kommunikationen om affald og affaldsordninger til byens borgere fra Renovationsselskabet af 1898 (R98).

Af hensyn til byens størrelse kører selve affaldsuddbuddet i tre faser og udbudsmaterialet for runde 2 blev offentliggjort december 2009. Dette udbud vedrører Nørrebro og Østerbro, og fristen for tilbud udløber den 22. januar 2010 kl. 12.

Sidste runde drejer sig om Indre By, Vesterbro og Amager, og når affaldsuddbuddets tre faser er overstået, har R98 ikke flere opgaver. Ifølge den foreløbige køreplan sker dette i 2011.

Første udbudsrunde er vel overstået, og dele af indsamlingen af affald i hovedstaden overgår til de første private renovatører.

I udbudsområde 1 (Valby, Vanløse, Brønshøj-Husum og Bispebjerg) bliver det City Renovation A/S (datterselskab af HCS), der skal hente affaldet fra 1. marts 2010. Oveni skal firmaet også stå for indsamling af haveaffaldet i hele Københavns Kommune.

Tømning af byens glascontainere er tildelt selskabet M. Larsen A/S, som har hentet glas og drikkevareemballage i kommunen siden november 2009.

### **Resumé af dialogmøde**

Resume af status og intro ved Jens Purup fra Københavns Kommune: Københavns Kommune udbyder ikke opgaverne alene med det formål at spare penge.

Derfor adskiller kommunen sig fra andre kommuner ved at stille meget store krav til kvalitet og arbejdsmiljø i udbudsmaterialet.

Vi har hele tiden arbejdet mod at opnå mindst den samme service i affaldsindsamlingen som hidtil, og helt centralt har det været, at kvalitet, miljø, pris og en god proces i forbindelse med de medarbejdere, der skal virksomhedsoverdrages fra R98, skulle sikres.

Derfor har vi også måtte skyde opstarten af affaldsindsamlingen i udbudsområde 1 hele to gange. Forklaringen er, at der har været to strejkerunder, hvor moderselskabet HCS har været stærkt under pres. Begge strejker har betydet, at de dialog- og orienteringsmøder, der var planlagt mellem R98, 3F, City Renovation og kommunen har været sat i bero, så længe der kørte konflikt.

Sommerkonflikten betød udsættelse fra 1. november 2009 til 1. januar 2010, og efterårets konflikt på vestegnen betød altså endnu en udsættelse til 1. marts 2010. Mht. materiel og flytning af medarbejdere ud til nye lokaler kunne det i princippet sagtens være foregået til tiden, men så havde vi ikke nået at tage skraldemændene i ed, og blandt andet blive fuldstændig enige om processen helt ned i detaljen - tøj, vasketøj, skabe o. lign. Derfor er udsættelsen sket, men der kommer ikke flere.

Selve samarbejdet med City Renovation har kun givet os indtryk af, at Mads Frederiksen driver en seriøs forretning, og den aftale, vi har underskrevet, til fulde opfylder alle de krav, som er stillet i udbudsmaterialet. Nu er City Renovation tilbage på sporet, og vi kører videre. De første dialogmøder er planlagt, så hele processen med virksomhedsoverdragelsen kører igen. Det er Københavns Kommune, der er ansvarlige for at styre kontrakterne med de nye renovatører, og derfor er det os I skal tale med uanset om det drejer sig om manglende tømninger eller nye beholdere.

#### **Udmeldinger fra Kommunen:**

Vi er kunder på jeres vegne

I kan forvente samme kvalitet som tidligere

I vil møde de samme skraldemænd i indkørslen, idet de bliver virksomhedsoverdraget fra R98

I vil have de samme affaldsordninger som hidtil

Vi vil være kontraktstyrende, og dermed kunne holde renovatøren oppe på aftalen blandt andet gennem en bordsordning - og det vil gøre afhentningerne mere stabile, da der er kontant afregning ved kasse 1

Vi vil være endnu mere miljørigtige i fremtiden - og miljøtiltag forsvinder ikke med R98, og der er ret præcise miljøkrav i udbudsmaterialet

Vi vil værne om skraldemændenes arbejdsmiljø

Vi vil holde prisniveauet ud fra devisen - bedst mulig kvalitet til bedst mulige pris

Kommunen har suppleret rollen som myndighed med en driftsrolle

#### **Ønsker fra interessenterne:**

Brugerforum, brugerpanel eller lignende (måske kunne man konvertere R98 repræsentantskab)

*Kommunen vil kigge på de brugerpaneler, der er oprettet i bl.a. Århus, Oslo og Stockholm til inspiration.*

Se kontrakten og se beskrivelsen af de ydelser, som vi får

*Kim Røgen fra Københavns Kommune vil overveje, hvordan det kan lade sig gøre.*

Mindre biler, så de kan komme om hjørnerne

*KK: De nye biler drejer på alle akslerne og fordeler trykket bedre, men de såkaldte mikrobiler kommer ikke på tale, da de er meget mere miljøbelastende, da der skal køres flere ture.*

Affaldsservice skal blive bedre  
*KK har faktisk nedsat antallet af henvendelser til kundeteam og Affaldsservice fra 140.000 til 65.000, siden vi overtog kommunikationen med kunderne 2007, men vi arbejder hele tiden på at effektivisere og optimere vores service*

Bedre kommunikation og flere digitale/elektroniske løsninger  
*KK arbejder frem mod at bruge både SMS, email og [www.kk.dk](http://www.kk.dk) i langt højere grad end i dag. Det er i proces. Kommunen har indført vores eget system (ASK - AffaldsSystemKøbenhavn) og arbejder i den forbindelse med en digitalisering af kundebetjeningen.*

Københavns Kommune takker for et godt møde og for de konstruktive indspark, som vi går videre med. Dem af jer, der måtte ønske at få tilsendt pamflettet må meget gerne sende en mail med adressen til Mette Ebdrup på [metebd@tmf.kk.dk](mailto:metebd@tmf.kk.dk)



*Kim Røgen fra Center for Miljø, der arbejder hårdt på at få udliciteringen til at lykkes.*

# Åbent brev til transportministeren

Til transportminister  
Hans Christian Schmidt

## BEGÆRING OM OPHÆVELSE AF LOVBEKENDTGØRELSE 1999-08-19 NR. 670 OM PRIVATE FÆLLESVEJE

Grundejeren.dk (Fællesforeningen af Grundejerforeninger i København) anmoder herved trafikministeren om at iværksætte en ophævelse af Privatvejsloven med den begrundelse, at den måde, som bl.a. Københavns kommune i dag administrerer loven på, bevirker, at der sker en massiv negativ forskelsbehandling af grundejere med private fællesveje i forhold til grundejere med offentlige veje.

### Grundejere med private fællesveje betaler alle vedligeholdelsesomkostninger

Disse kan for den enkelte grundejerforening med f.eks. 100-130 medlemmer være på 10-15 millioner kroner, når det er nødvendigt at gennemføre en gennemgribende vejvedligeholdelse. Årlige ordinære omkostninger til vejvedligeholdelse ligger sædvanligvis på 250.000-400.000 kr. Grundejerne betaler denne vejvedligeholdelse med beskattede midler uden muligheder for fradrag. Grundejerforeningernes bestyrelser bruger deres fritid på som amatører at administrere vejvedligeholdelse, herunder forhandling med entreprenører om millionkontrakter, gennemgå vejenes tilstand og kontrollere kvaliteten af vejvedligeholdelsesarbejdet.

### Grundejere med private fællesveje skal selv organisere og betale for snerydning

Grundejerne med private fællesveje er forpligtede til selv at holde fortovej og vejbane ryddet for sne. Som en hjælp til grundejerne bruger mange grundejerforeningers bestyrelser kræfter på med skiftende held at få snerydningsordninger ved en privat entreprenør til at fungere, og hver lille grundejerforenings medlemmer betaler store beløb hertil, f.eks. 50.000-80.000 kr. pr. sæson.



### Grundejere med private fællesveje får ingen hjælp fra Københavns kommune

Der afholdes således ingen vejsyn som bestemt i Privatvejsloven. Kommunen oplyser, at man foretager et uannonceret gennemkørende syn hvert andet år. Der gennemføres ingen rapportering til grundejerforeningen, hvorfor vejsynet i praksis er afskaffet. Kommunen bidrager ikke til udgifterne til vejvedligeholdelse.

Københavns kommune udviser generelt ikke megen vilje/evne til samarbejde med grundejerforeningerne, og denne holdning bevirker, at grundejerforeninger med private fællesveje opfatter kommunen som **modpart** i stedet for en medspiller, hvilket man som borger burde kunne forvente, og som privatvejsloven i øvrigt lægger op til.

Det er vor opfattelse, at den måde, som Københavns kommune forvalter privatvejsloven på, udspringer af politiske pålæg, idet vi igennem årene har kunnet konstatere, at det ikke giver noget resultat at indgå i en dialog på embedsmandsniveau.

### Grundejere med private fællesveje må ikke begrænse uvedkommende færdsel

I Københavns kommune gives der ikke tilladelse til skiltning (hverken autoriseret eller uautoriseret), der begrænser uvedkommende færdsel på de private fællesveje. Begrundelsen herfor er, at Politiet skønner, at en sådan skiltning ikke vil flytte nogen færdsel.

Heroverfor står, at i Frederiksberg kommune skiltes der med ”Motor kørsel forbudt – ærindekørsel tilladt” i villaområder, som er direkte sammenlignelige med København, hvorfor Københavns politis holdning forekommer besynderlig og uforklarlig. Denne særholdning bevirker endvidere, at det må siges, at der på dette område ikke hersker lighed for loven.

Det bemærkes særligt, at definitionen af ”private fællesveje” er veje, der **uden at være offentlige** tjener som færdselsareal for mere end én ejendom, jf. § 2. ”Fællesvej” betyder altså blot, at flere grundejere har ret til at benytte den private vej.

Det er altså **private** veje. På trods heraf har grundejere med private fællesveje ingen mulighed for at begrænse uvedkommende færdsel på deres veje i Københavns kommune.

### **Urimelig forskelsbehandling af grundejere med private fællesveje contra offentlige veje**

I mange villaområder i København kan man opleve, at nabo-grundejerforeningens veje er offentlige. Det forekommer helt vilkårligt, om veje i villaområder er offentlige eller private.

Ovenstående forhold bevirker, at grundejere med private fællesveje bliver negativt forskelsbehandlet: Grundejerne med private fællesveje betaler alle omkostninger – og med beskattede midler - og grundejerforeningernes bestyrelser bruger endog deres fritid på at gennemføre vejvedligeholdelse, uden at dette modsvares af rettigheder til at begrænse trafikken på vejene, som mange grundejerforeninger i øvrigt har ejendomsretten til/er tinglyste ejere af.

Københavns kommune råder ofte ulovligt over de private fællesveje, som om de var offentlige veje, bl.a. ved at anlægge parkeringsplader på disse, f.eks. i forbindelse med Metrostationer. Grundejerforeningernes bestyrelser ser sig nødsagede til at bruge energi på skriftligt at protestere over disse overgreb.

Det kan ydermere være nødvendigt for grundejerne at anlægge søgsmål mod kommunen for at få ret, hvilket bevirker yderligere urimelige omkostninger i form af beskattede midler for grundejerne. Heroverfor står, at kommunen naturligvis blot anvender kommunale midler til sagsførelse mod grundejerne.

Det bemærkes særligt, at de samme grundejere, som selv betaler vedligeholdelsen af deres private fællesveje, samtidig – i lighed med alle andre borgere – over skatten betaler til vedligeholdelsen af det offentlige vejnet. Der sker således en grov diskriminering af grundejere med private fællesveje.

Der er flere kilometer private fællesveje end offentlige veje i Københavns kommune, og de mange tusinde grundejere med private fællesveje vil ikke længere acceptere at bære alle byrderne uden at have modsvarende rettigheder over vejene.

Grundejeren.dk håber derfor, at transportministeren vil se velvilligt på denne begæring og iværksætte de nødvendige foranstaltninger til at ændre denne urimelige retsstilling, således at der nu skabes **lighed for loven** for grundejere med private fællesveje.

Genpart af denne skrivelse er fremsendt til medlemmerne af Folketingets trafikudvalg.

Med venlig hilsen,

Hans-Jørgen Lykkeboe  
Arkitekt  
Formand

Birgit Philipp  
Advokat  
Bestyrelsesmedlem



# Betaler du din skat to gange

Hans C. Damsgaard, civ.ing. og MBA, bestyrelsesmedlem i GF SundParken Rantzausminde i Svendborg.

Gode, velanlagte og vedligeholdte gader og veje er nødvendige for at samfundet kan fungere og udvikles. Derfor er anlæg og drift af veje et fællesskabsspørgsmål, som vi alle betaler til over skatten, med mindre nogle helt specielle forhold spiller ind. Men sådan er det ikke i dag! Med Privatloven i hånden kan kommunerne i mange tilfælde pålægge grundejere at betale for ikke blot anlæg, men også driften af offentlige veje.

## Lovgrundlaget

Privatvejsloven er det populære navn for "Lov om private fællesveje". Denne forklares detaljeret i CIR nr. 134 af 06/12/1985 og LBK nr. 433 af 12/05/2008 (findes på [www.retsinfo.dk](http://www.retsinfo.dk)). Så vidt det har kunnet konstateres, er første gang, der er lovgivet om "Private Fællesveje", i lov nr. 288 fra 1972. Meget er sket i byudviklingen og trafikken siden da. Privatvejsloven er pt. under revision.

## Definitioner.

Offentlige veje: Veje, gader, broer og pladser, der er åben for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune i henhold til "Lov om offentlige veje". Kommunen er vejbestyrelse. Gælder også for offentlige stier.

Private fællesveje: Veje, gader, broer og pladser, der uden at være offentlige, tjener som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, hvorpå vejen er beliggende, når ejendommen er i særlig eje. Begrebet "særlig eje" betyder, at de to ejendomme har af hinanden uafhængige ejere/uafhængigt ejerskab. Kommunen er vejmyndighed. De tilgrænsende ejendomme administrerer de private fællesveje. Gælder også for private fællesstier.

Private veje: Veje, gader, broer og pladser, der kun tjener som færdselsareal for den ejendom, hvorpå vejen er beliggende.

Kommunen er ikke vejmyndighed. Ejeren betaler for drift og vedligeholdelse. Gælder også for private stier.

## Lovens formulering:

Som ovenfor beskrevet er private fællesveje defineret som "veje, som tjener som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, hvorpå vejen er beliggende". Denne formulering udtrykker, at det er lovgivernes hensigt, at vejen skal tjene som færdselsareal for et meget begrænset antal ejendomme eller boliger. Tilsvarende tjener en privat vej kun som færdselsareal for den ejendom, hvorpå vejen er beliggende, og dermed for en eller nogle få boliger.

## Kommunernes lokalplanlægning

Kommunernes nye boligområder er typisk fastlagt i en lokalplan, hvor lokalplanen pålægger beboerne medlemspligt af en grundejerforening. Her er fire eksempler på grundejerforenings-ordlyd i en lokalplan:

1. "Foreningen har ret og pligt til at tage skøde på samt drive og vedligeholde fælles arealer og – anlæg indenfor delområde 1. Tilskødning skal ske, når grundejerforeningen er dannet og for dens regning". I dette tilfælde omhandler det tvungne medlemskab løbende udgifter til offentlige veje og stier, friarealer, plantebælte, allé træer og regnvandsbassin.
2. "Foreningens formål er at varetage drift og vedligeholdelse af følgende fællesarealer: Nærlegeområderne indenfor de 8 enkeltområder og det samlede fri- og opholdsareal på mindst 6.000 m<sup>2</sup>."
3. "Foreningens formål er at varetage medlemmernes fælles interesser i forbindelse med de ejendomme, der hører under foreningens område, herunder vedligeholdelse af fællesarealerne.

Foreningen har pligt til efter påkrav fra byrådet at tage skøde på private vej- og fællesarealer indenfor lokalplanens område."

3. "Foreningens formål er at varetage medlemmernes fælles interesser i forbindelse med de ejendomme, der hører under foreningens område, herunder vedligeholdelse af fællesarealerne. Foreningen har pligt til efter påkrav fra byrådet at tage skøde på private vej- og fællesarealer indenfor lokalplanens område."
4. "Foreningen skal forestå etablering, drift og vedligeholdelse af fællesanlæggene (veje, stier, P-anlæg, varmecentral, beboerhus, vaskeri, vejbelysning, fællesantenneanlæg, fælles opholdsanlæg og beplantning).

Der er i lovgivningen meget vide rammer for, hvad kommunerne kan pålægge "tilfældige" beboere. I ovenstående eksempler er pkt. 1. og pkt. 4. meget omfattende og synes gennemført 100 %. Pkt. 2 er udvidet betydeligt, idet kommunen uanset lokalplanens ord har tvangspålagt foreningen driften og vedligeholdelsen af et vej- og stisystem. Endelig forekommer pkt. 3 nemt at forstå, men samme kommune driver vejen (som er en lukket vej) som kommunevej og en gennemgående sti som kommunesti.

## Kommunernes brug af privatvejsloven.

Kommunerne bruger typisk Privatvejsloven til via lokalplaner at påtvinge udstykkere i byudviklingssområder at anlægge de nødvendige vejanlæg og derefter pålægge de tilflyttende beboere at betale for driften og vedligeholdelsen af disse veje, der er en nødvendighed for byens udvikling og almenvellet. Dermed "sikres" også en dobbeltbeskatning, idet beboerne ved ejendoms køb først betaler for vejenes anlæggelse, så for driften og endelig samme skatteprocent som beboere ved kommunalt drevne veje. Ikke dårligt!

### Revisionsarbejdsgruppen.

Arbejdet med revisionen er forankret i Transportministeriet, Center for Veje og Broer, Vejkontoret, e-mail vej@trm.dk. Ministeriet har efter henvendelse til kontorchef Flemming Schiller oplyst, at arbejdet ledes af chefkonsulent Henrik Hansen. Denne har vi bl.a. spurgt om udvalgets sammensætning, og hvor vi kan følge udvalgets arbejde. Der er ikke modtaget svar på disse spørgsmål.

### Politiske kontakter og deres svar.

Grundejerforeningen SundParken Rantzausminde (GSR) har **31. januar 2010** rettet henvendelse til Transportministeren og Trafikudvalgets 17 medlemmer med opfordring til at ophæve Privatvejsloven og modtaget følgende svar:

26. februar 2010 - et udførligt brev fra Hans Chr. Schmidt (HCS) vedhæftet en e-mail. Brevet er opdelt i 8 afsnit som følger:

1. HCS konstaterer, at GSR har rettet henvendelse med ”opfordring om at ophæve lov om private fællesveje (privatvejsloven), for så vidt angår private fællesveje i byer og bymæssige områder, således at disse herefter bliver offentlige veje (kommuneveje)”.

Landet er ikke inkluderet, da vi ingen viden har om Privatvejslovens betydning på landet.

2. HCS skriver ”I henvendelsen anfører du bl.a., at de private fællesveje i byer og bymæssige områder i forvejen indgår i det almindelige vejnet, hvorfor det er en urimelig forskelsbehandling, at grundejerne langs disse veje skal afholde udgifterne til vejenes vedligeholdelse m.m. Du anfører endvidere, de udgifter, som grundejerne har i forbindelse med disse veje, er langt højere, end de ville være for kommunen, hvis den skulle administrere vejvedligeholdelsen.”

3. HCS skriver ”Jeg kan oplyse, at regeringen ikke har aktuelle planer om at afskaffe private fællesveje i byer og bymæssige områder, og jeg er ikke bekendt med, at der blandt partierne i Folketinget skulle være ønske derom.”



Foto:  
Arne Therkildsen,  
ABF Mågebakken,  
Odense

HCS er den første, som direkte tager afstand fra en ophævelse af privatvejsloven. Han er tilsyneladende ikke bekendt med sin partifælle Lars Christian Lilleholt, som citeret fra forsiden af Fyens Stiftstidende 15. december 2009 siger: ”Jeg mener, at veje og belysning er et fælles anliggende og dermed skal betales af kommunen via skatten.

Når vi nu skal bede grundejerne om selv at betale for gadebelysningen, aktualiserer det bare Venstres ønske om, at så mange private fællesveje som muligt skal omdannes til kommunale, siger Lars Christian Lilleholt.” (Lars Christian Lilleholt er medlem af Venstres gruppebestyrelse). 1. februar 2010 oplyses i Fyens Stiftstidende, at Steen Møller, Konservativt Folkeparti i Odense, sang samme sang.

4. HCS skriver ”Derimod arbejder vi i Transportministeriet på at finde en tidssvarende og rimelig regulering af forholdene på disse veje. Hensigten er at fremlægge et lovforslag til en ny privatvejslov i næste folketingssamling. Transportministeriet har i arbejdet med en ny lov bl.a. inddraget KL og Parcelhusvejernes Landsforening.”

Ifølge HCS planlægger ministeriet/ ministeren/revisionsudvalget altså hverken at inddrage nogen af de berørte grundejerforeninger, såsom Fællesforeningen af grundejerforeninger i København og tilsvarende jyske og fynske foreninger, eller Andelsboligforeningernes Fællessekretariat. – Ikke et ord om, hvad der dækker sig under ”tidssvarende og rimelig”.

5. ”Jeg tror ikke, at der er grundlag for, som du gør, at konkludere, at kommunerne ville kunne administrere de private fællesveje for et lavere beløb, end samtlige grundejere og grundejerforeninger/ vejlav anvender på at vedligeholde de private fællesveje.”

HCS udtrykker her overraskende, at han ikke anser kommunal stordrift for billigere end smådrift i foreninger, hvor al viden skal opbygges fra grunden, og kun mindre aftaler indgås for drift og vedligehold af offentlige, men ikke kommunale veje. HCS udtrykker faktisk, at han anser kommunalreformens formål med stordrift som en illusion.

6. ”Landets kommuner er vejmyndighed for de private fællesveje i de respektive kommuner og vejbestyrelse for kommunevejene. Der må antages at være store forskelle på, hvordan kommunerne har valgt at løfte denne myndighedsopgave.”

HCS konstaterer og godkender her, at lovgivningen ikke, som det er af dens formål, sikrer ensartede forhold for borgere i samme situationer. Netop, at der er ”lighed for loven” er og har altid været et af grundelementerne i det danske (rets)samfund.

7. ”Der findes, så vidt jeg er bekendt, ikke beregninger om udgifterne pr. løbemeter vej til administration og vedligeholdelse af private fællesveje. ”HSC bekræfter her, at ingen ved, hvor store fællesudgifter tilfældige borgere betaler to gange: Via skatten og direkte (anlæg, drift, vedligehold). Et typisk eksempel på, hvordan man håndterer AFP (=Andre Folks Penge).

8. ”Jeg vil sluttelig nævne, at hvis Folketinget besluttede, at samtlige private fællesveje i byer og bymæssige områder skulle være kommuneveje, ville dette medføre et stort pres på de kommunale budgetter og et forventeligt krav fra kommunerne om kompensation for merudgifterne til drift og vedligeholdelse af vejene.”

Her er måske sagens kerne: At kommunerne gerne vil have og har brug for udbygnings/ udviklingsområder, da de ellers går i stå. Men, der følger både nye udgifter og nye indtægter med byudvikling. Og så forsøger man kun at tage det søde – men, kommunerne må tage det sure med det søde.

**De 8 trafikpolitiske ordførere har besvaret GSR’ henvendelse som følger (i datoorden):**

1. **2.februar 2010:** Jens Christian Lund (S) (på vegne af Magnus Heunicke (TPO)) – ”Vi Socialdemokrater er i princippet enig med dig i, at et område som veje og stier bedst løses af fællesskabet. Når jeg siger ”i princippet”, er årsagen, at vi ved, at mange kommuner er særdeles presset økonomisk. Derfor vælger de at skubbe byrden over på nogle borgere frem for at dække udgifterne af fællesskabets kasse. Det er ikke en fair løsning, men en løsning, der sparer penge her og nu. Jeg afventer ministerens svar til dig.”

2. **22.februar 2010:** Kristian Pihl Lorenzen (V) – ”Jeg kan sagtens følge jeres argumenter vedr. lovens forskelsbehandlende aspekter. Jeg vil derfor have sagen og drøfte den med transportministeren ved førstkomende lejlighed. Jeg vender snarest tilbage med et endeligt svar.” – Altså meget på linie med Lars Christian Lilleholt.

3. **23.februar 2010:** Pia Olsen Dyhr (SF) skriver ”Jeg mener, at det vil være problematisk at ophæve privatvejsloven – selvom jeg ser problemer i den nuværende fordeling. Men helt at ophæve den vil medføre en kæmpe belastning i de kommunale budgetter, da vejene så vil overgå til kommunale veje.”

4. **23.februar 2010:** Fra Johs. Poulsen (RV) ”Tak for din henvendelse, som vil indgå i mit arbejde.

Vi har ikke pt. taget stilling til, om der skal ændres på Privatvejsloven – men jeg mener ikke den helt kan ophæves.”

5. **25.februar 2010:** Kim Christiansen (DF) – ”Som udgangspunkt er jeg ikke uenig med dig og vil stille lidt spørgsmål til sagen. Når jeg har disse svar, vil jeg vende tilbage.”

6. **25.februar 2010:** Peter Rise Andersen på vegne af Villum Christensen (LA) ”Hvis I har fået et svar fra trafikministeren, kunne det være interessant at se det også.”

7. **Fra Per Clausen (EL)** har ikke svaret.

8. **19. marts 2010:** Henriette Kjær (KF) “...Vi mener det er op til den enkelte kommune, at beslutte hvilke veje de ønsker skal være kommunale og hvilke veje de vil lade være private. Det er så op til den enkelte kommune - i samspil - med de enkelte lodsejere/Grundejerforeninger - at komme overens om vilkårene....” - Men sådan spiller klaveret jo slet ikke i praksis! Kommunerne vedtager efter behørig høring (de behøver ikke imødekomme borgernes ønsker) lokalpalnerne, i udviklingsområder typisk før beboerne kendes. Med vendingen “...de vil lade være private veje...” synes Henriette Kjær at udtrykke, at der er tale om en borgerfordel, når de får pålagt at drive og vedligeholde en vej! Og at det kommunale vejnet i sin helhed ikke er et fællesanliggende.

**Forslag.**

Grundejerforeningen SundParken Rantzausminde anser, at en ophævelse af Privatvejsloven vil være den ærligste løsning på dette problem – veje er og bliver et fællesanliggende. At lade et kommunalt øjebliksbillede være afgørende for en lovs udformning og revision tjener ikke demokratiet til ære.

De forskellige partiers stillingtagen inviterer til en formulering, der ikke tillader brug af Privatvejsloven ved byudvikling, men begrænser den til det, som den forekommer formuleret til.

**A. Den mest rationelle mulighed** er i byer og bymæssige områder at opklassificere alle ikke statsveje til

kommuneveje, så kommunerne får det totale ansvar for vejnettet, der jo er betalt over skatten.

**B. En anden mulighed** kan være at der oprettes et fælles kommunalt - privat driftsselskab, men derved accepteres, at vejnettet ikke er et fællesanliggende.

**C. En tredje mulighed** kan være at ændre definitioner:

**Private fællesveje:** Veje, gader, broer og pladser, der uden at være offentlige, tjener som færdselsareal for anden bolig end den bolig, på hvis ejendom vejen er beliggende, når boligen er i særlig eje. Vejen må ikke være en del af et kommunalt udviklingsområde. Derudover skal den være en blind vej og højst 5 boliger må have vejret til brug af vejen. Kommunen er vejmyndighed. Gælder også for private fællesstier.

**Private veje:** Veje, gader, broer og pladser, der kun tjener som færdselsareal for den bolig, hvorpå vejen er beliggende. Kommunen er vejmyndighed. Gælder også for private stier.

**Kommentar:** Forslag A. er den mest retfærdige løsning, Forslag 2 er nok den for kommunerne mest favorable, men også en accept af fortsat forskelsbehandling, og Forslag 3 er den, der er nærmest ved den eksisterende lovgivning, men med sikring af, at begreberne ”Privat vej” og ”Privat fællesvej” begrænses kraftigt.

**Slutbemærkning.**

Ingen ved tilsyneladende, hvor meget Privatvejsloven koster borgerne eller for den sags skyld, hvad det vil koste kommunerne at overtage de private fællesveje.

Et af hovedformålene ved lovgivning er at sikre fællesskabet på den mest rationelle måde og ikke - som ved kommunernes brug af Privatvejsloven - at overvælde samfundets fælles ansvarsområder og disses udgifter på tilfældige borgere på grund af manglende kommunalt ønske om at ville finansiere egen udvikling.

**Som svarene fra politikerne lyder, forekommer det, at direkte lobbying – om nødvendigt også gennem TV og dagspressen – er vejen frem for en retfærdig og rimelig lovgivning på dette område.**