



03.09.2014

Høringsnotat

Odsherred Kommunes stillingtagen til indkomne høringssvar i forbindelse med kommunens kendelse om istandsættelsen af den private fællesvej Thorsvej.

Odsherred kommune har jf. privatvejslovens § 48 foretaget en høring af sagens parter. I denne forbindelse har kommunen modtaget 21 tilkendegivelser med bemærkninger og/eller indsigelser til den forventede afgørelse. Nærværende notat har til hensigt at give en kort opsummering af de indkomne høringssvar samt kommunens stillingtagen hertil.

Vejens dårlige stand skyldes, at de tilgrænsende grundejere ikke har vedligeholdt vejen ud for deres ejendom. Vejen benyttes desuden af folk, der ikke er vejberettigede. Fordelingen af udgifter anses på baggrund heraf for urimelig. Der spørges desuden til, hvorledes kommunen har afgjort hvorvidt der er tale om et sommerhus eller en helårsbolig.

Det er kommunens forståelse, at private fællesveje efter PVL afsnit III i udgangspunktet er åbne for almindelig færdsel. Det skønnes, at Thorsvej fortsat primært anvendes af de bidragspligtige grundejere eller disses lejere m.v. Kommunen kan jf. § 52 fastsætte, at ejere af andre ejendomme end de tilgrænsende skal deltage i udgifterne til en konkret istandsættelse, såfremt de bruger eller har brugt vejen på en måde, som skønnes at have medført et særligt slid på vejen. Dette skønnes ikke at være tilfældet.

PVL § 44 fastlægger, at det i udgangspunktet er de tilgrænsende grundejere, der skal holde en privat fællesvej i god og forsvarlig stand. Selvom kommunen i henhold til § 47 har muligheden for at påbyde en grundejer at iværksætte den del af vejen, der ligger nærmest ved den pågældendes ejendom, så forekommer det tvivlsomt, hvorvidt dette indebærer, at den tilgrænsende grundejer (og ikke grundejerne i fællesskab) er forpligtet til at vedligeholde den del af vejen, der ligger tættest på ejendommen. Under alle omstændigheder, så indebærer PVL § 45, stk. 7, at kommunen skal lade arbejdet udføres som et samlet arbejde.

I forbindelse med vægtningen af den enkelte ejendom, har kommunen taget udgangspunkt i de data, der fremgår af bygnings- og boligregistret (BBR). Kommunen kan dog ikke undersøge brugen af den enkelte ejendom i detaljer. Hvorvidt anvendelsen af et sommerhus er i overensstemmelse med planlovens bestemmelser må således være den enkelte ejers eget ansvar. I denne forbindelse må der henvises til Ministeriet for Offentlige Arbejders skrivelse af 22. januar 1980: "[...] Ministeriet finder, at det af administrative grunde ikke kan kræves, at kommunalbestyrelsens skøn om omfanget af ejendommens benyttelse af vejen skal bero på et detaljeret kendskab til de enkelte vejberettigedes brug af vejen, men alene på nogle gennemsnitsbetragtninger over, hvilken brug af vejen, der er normal for de enkelte ejendomme på baggrund af den brug, der gøres af ejendommen. [...]"

I henhold til PVL § 17 påhviler det kommunen at indkalde de implicerede parter til et vejsyn. Burde kommunen ikke have gjort det?

Opmærksomheden henledes på, at Thorsvej er omfattet af bestemmelserne i PVL afsnit III, idet der er tale om et sommerhusområde. Det er således ikke § 17, men derimod § 48, der finder

anvendelse. Denne giver bl.a., jf. bestemmelsens stk. 4, kommunen mulighed for at høre sagens parter ved en skriftlig procedure.

Når grundejerne på side- og stikveje anses som bidragspligtige, skyldes dette så, at kommunen opkræver bidrag af grundejerne på disse veje i henhold til PVL §§ 50, stk. 2 og 51?

Det er Trafikteamets forståelse, at PVL §§ 50 og 51 ikke finder anvendelse i forbindelse med istandsættelsen af Thorsvej. De indgår derfor heller ikke i det uddrag af privatvejsloven, der er fremsendt til sagens parter. Bestemmelserne i PVL afsnit III – og herunder §§ 50 og 51 - regulerer i udgangspunktet administrationen af private fællesveje i byzone. I Odsherred Kommune har kommunalbestyrelsen besluttet, at sommerhusområderne forvaltes efter bestemmelserne i afsnit III, der også indeholder en række bestemmelser, der specifikt gælder for sommerhusområder. Fordelingen af udgifter fastlægges således med henvisning til §§ 45, stk. 7 og 49, stk. 7 hvor sidstnævnte fastsætter, at udgifterne fordeles mellem de vejberettigede grundejere i forhold til deres brug af vejen.

Det er blevet anført, at grundejerne på Frejasvej i praksis alle kører via Sleipnervej for at komme til og fra deres ejendom.

Indledningsvis skal det bemærkes, at det ikke kan forventes, at kommunen ligger inde med eller tilvejebringer detailviden om den enkelte grundejers kørselsmønster. I udgiftsfordelingen lægges der således op til, at tilkørslen fra de matrikler, der er placeret i den vestlige ende af Frejasvej sker via Sleipnersvej, mens tilkørslen til de matrikler, der ligger i den østlige ende af Frejasvej sker via Thorsvej. Der lægges i denne forbindelse vægt på, at Sleipnervej og Frejasvej grundlæggende betragtes som sideveje til Thorsvej.

Det vil desværre ikke være muligt at forhåndsorientere grundejerne, inden vejen bliver afspærret i forbindelse med vejarbejdet.

Af partshøringsskrivelse fremgår det, at Thorvej er etableret i 4-5 meters bredde. Udvidelsen af vejens nuværende asfaltbelægning på ca. 3 meter ønskes i denne forbindelse anlagt midt i det udlagte vejareal.

Trafikteamet skal beklage såfremt beskrivelsen af de eksisterende forhold ikke svarer til realiteterne. Det er dog ikke hensigten at udvide det eksisterende vejanlæg. Dette er der flere grunde til:

1. En udvidelse af kørebanen ligger ud over en almindelig vedligeholdelse af vejen. Jf. § 48 stk. 5 ville dette rejse spørgsmålet om, hvorvidt dette i så fald ville ske for at tilgodese den almene trafik og hvorvidt Odsherred Kommune derfor skulle afholde udgifterne hertil. Dette er kommunen forbeholden overfor.
2. Bredere veje medfører generelt højere hastigheder. Dette ville være u hensigtsmæssigt. På baggrund heraf vil vejen ikke istandsættes til en højere standart end den hidtidige.

Der er desuden indkommet en række spørgsmål vedrørende belægningens udførsel:

- Er OB, der kan have en forholdsvis ru og ujævn overflade, den rette belægningstype i?

- Er det nødvendigt at fjerne overjord, udlægge stabilt grus og afslutte med dobbelt OB? I denne forbindelse ønskes anvendelse af stenmateriale i en lys farve, der vil få Thorvej til at fremstå mere som en grusvej.
- I stedet for et nyt asfalthag, kunne man så ikke blot lappe eksisterende huller uden ekstra omkostninger til fx højttænder m.v.

I udgangspunktet er det vejmyndighedens skøn, at Thorsvej er i en sådan forfatning, at en grundlæggende istandsættelse er nødvendig. En opfyldning af de eksisterende huller og lunger vil således ikke afhjælpe det forhold, at en del af vejen har sat sig.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt OB er den rette belægningstype samt spørgsmålet om, hvorvidt der skal fjernes overjord, udlægges stabilgrus samt udlægges dobbelt OB (dvs. OB med to lag stenmateriale – typisk med forskellig kornstørrelse), så vil omkostningerne overstige det udmeldte prisoverslag ganske væsentligt. Trafikteamet skønner, at det i betragtning af den forholdsvis lette trafik, der findes på Thorsvej, ville blive uforholdsmæssigt dyrt at fjerne jord og udlægge stabilgrus som fundering m.v.. Behovet for et så gennemgribende nyanlæg skønnes således ikke at være til stede.

Udlæg af OB anses som den mest hensigtsmæssige løsning, idet materialet er både billigt og forholdsvis fleksibelt. Det er således velegnet til vejforløb uden fundering. Forventningen er således at en OB-belægning vil kræve mindre vedligeholdelse end de hidtil anvendte løsninger.

Kan der etableres vejbumpe eller andre hastighedsregulerende tiltag? Det foreslås, at der skiltes med 20 eller 30 km/t fartbegrænsning og at der opsættes et "blind vej"-skilt ved indkørslen til Nyvej, idet flere trafikanter kører hurtigere end forholdene tilsiger.

Etableringen af hastighedsregulerende tiltag skal ikke afvises, men disse falder udenfor rammerne for dette projekt. Fartbegrænsninger og hastighedsregulerende tiltag skal ikke blot godkendes af vejmyndigheden, men jf. PVL § 57 (og færdselslovens § 92) også af politiet. Både kommunen og Midt- og Vestsjællands Politi baserer i udgangspunktet sådanne afgørelser på dokumentation af tiltagenes nødvendighed i form af ulykkesstatistik, trafiktællinger og hastighedsmålinger. Disse data findes kun til dels på nuværende tidspunkt. På baggrund heraf skønnes det at være mest hensigtsmæssigt at holde istandsættelsen af vejen afskilt fra evt. hastighedsregulerende tiltag.

Med hensyn til opsætningen af et "blind vej"-skilt (færdselstavle E.18) ved indkørslen til Nyvej, så hører opsætningen af en sådan oplysningstavle til Nyvej og ikke til Thorsvej. Skiltet vil således ikke skulle betales af alle dem, der er bidragspligtige i forhold til Thorsvej. Uden at være afvisende overfor opsætningen af et "blind vej" skilt ved indkørslen til Thorsvej, så må der dog henvises til at etableringen af et sådant skilt sker særskilt.

Hvad påtænker Odsherred Kommune at gøre ved beplantning, der har bredt sig ud på vejen? Det konstateres, at flere træer har rødder, der ødelægger vejen. Det foreslås, at kommunen fælder flere store træer langs vejen.

I udgangspunktet er det den enkelte grundejers ansvar at sørge for, at bevoksning ikke breder sig fra ejendommens grund og ud over vejarealet. Såfremt grundejeren ikke fjerner eller beskærer sin beplantning i fornødent omfang, har kommunen efter privatvejslovens § 61, stk. 2 mulighed for at påbyde ejeren af den tilgrænsende ejendom at gøre dette. Efterkommes kommunens påbud ikke indenfor den fastsatte frist, kan kommunen lade arbejdet udføre for den pågældendes regning. I det omfang beplantningen står inde på privat grund, har kommunen dog ingen hjemmel til at få denne del af beplantningen fjernet.

Er det rimeligt, at den enkelte grundejers bidrag er proportionalt med afstanden fra krydset Thorsvej/Vesterlyngvej. Denne fordeling ser bort fra, at alle beboerne benytter hele Thorsvej for at komme til stranden.

Kommunen lægger i denne forbindelse vægt på, at slidtagen primært må forventes at ske i forbindelse med kørsel til den enkelte ejendom. Den slidtage, der sker i forbindelse med primært gående/cyklende trafik til stranden, må derimod forventes at være minimal.

Slidtagen på vejen forårsages af frostsprængninger, vind og vejr m.v. Den er desuden væsentlig større ved tunge køretøjer, såsom fx lastbiler i forbindelse med byggeri eller den kommunale renovationsvogn, end ved alm. personbiler.

Det er ganske korrekt, at vejen er mest sårbar om vinteren og at frostsprængninger m.v. kan medvirke til skader på vejen. Slidtage forårsaget af frostsprængninger kan således være ganske uafhængig af, hvorvidt der køres på vejen eller ej.

Med hensyn til tung trafik og den øgede slidtage denne påfører vejen, så betjener renovationsvognen de enkelte ejendomme. Renovationskørsel, udbringning af post m.v. hører således med til dét at have et sommerhus. Det findes derfor rimeligt, at den slidtage den tunge trafik medfører, er en del af de udgifter, der påhviler den enkelte grundejer. Kørslen i forbindelse med byggeri, der blot forårsager "almindelig" slidtage, må anses for en del af det almindelige færdselsmønster. Det skønnes således, at der for perioden 2004-2014 ikke er baggrund for at påligne én eller flere grundejere en øget bidragsbyrde på grund af byggeri.

I det omfang tung trafik i forbindelse med et konkret byggeri forårsager ikke blot slidtage, men deciderede skader på vejen, så vil dette være omfattet af den almindelige erstatningsret. Entreprenøren/byherren vil i så fald kunne være erstatningsansvarlige i forhold til de forvoldte skader. Der er her grundlæggende tale om et privatretligt forhold mellem vejens ejere på den ene og skadesvolder på den anden side.

I partshøringsskrivelsen nævnes en række stikvejen, der betjener Thorsvej. Disse betragtes som private fællesveje. Det anføres, at der ikke er tale om privat fællesveje, men "om sommerhusgrunde, hvor de grundejere har gensidig passage ret." Der gøres desuden opmærksom på der findes et hjulspor til Thorsvej 57 og 59, der hører til Thorsvej. Der spørges til, hvorvidt dette vejstykke vil blive asfalteret som led i istandsættelsen.

Begrebet "private fællesveje" forstås jf. privatvejslovens § 10, som en vej, gade bro eller plads, der fungerer som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som færdselsarealet ligger

på, når ejendommene ikke har samme ejer. Det bemærkes endvidere, at vejarealet er udlagt i matriklen. På baggrund heraf fastholder Trafikteamet sin forståelse af, at stikvejen, der betjener Thorsvej nr. 63 og 65 er en del af Thorsvej. Kommunen fastholder dog, at stikvejen ikke er omfattet af den kommende istandsættelse.

Det foreslås, at koordinere gravearbejdet i denne forbindelse med istandsættelsen af Thorsvej, koordineres med etableringen af kloakering, således at man kan nøjes med at få gravet vejen op én gang.

Det er Trafikteamets forståelse, at der på nuværende tidspunkt ikke er konkrete planer om at kloakere Thorsvej. Planer herom fremgår således ikke af kommunens forslag til Spildevandsplan 2014 – 2018.

Hvorledes påtænker man at håndtere vedligeholdelsen af Thorsvej fremover. Det foreslås, at der indgås en aftale mellem Odsherred Kommune og de vedligeholdelsesforpligtede om, at kommunen påtager sig den fremtidige istandsættelse af den private fællesvej for grundejernes regning. En sådan ordning eksisterede frem til 2004.

Trafikteamet vil lige orientere om baggrunden for opsigelsen af den vedligeholdelsesaftale, som man havde med kommunen frem til 2004: I 2004 traf den daværende Nykøbing-Rørvig Kommune beslutning om, at sommerhusområder fremover skulle administreres i henhold til PVL afsnit III. Dette krævede en ændring af den eksisterende vedligeholdelsesaftale for Thorsvej, som man ellers havde haft siden 1966. Af de 248 stemmeberettigede stemte 141 for en fornyelse af aftalen, mens 58 stemte imod. 49 undlod at stemme. Der fandtes derfor ikke det nødvendige 2/3 flertal for en aftale, som den daværende privatvejslovs § 61, stk. 4 krævede. Kommunen så sig derfor nødsaget til at opsigte aftalen.

I dag reguleres muligheden for en aftale af PVL § 55, stk. 2 og 3. Heraf fremgår det, at kommunen helt eller delvist kan påtage sig den fremtidige istandsættelse og vedligeholdelse af en privat fællesvej efter aftale med de vedligeholdelsesforpligtede grundejere. Vedligeholdelsen sker for de bidragspligtige grundejeres regning. Den pågældende vedligeholdelsesordning kan gælde for samtlige grundejere, såfremt et antal bidragspligtige grundejere, der jf. bidragsfordelingen står for min. 2/3 af de samlede udgifter, anmoder kommunen herom.

Odsherred Kommune er ikke afvisende overfor at indgå en vedligeholdelsesaftale med de bidragspligtige grundejere. En sådan aftale vil udelukkende omfatte vedligeholdelsen af Thorsvej. Det bemærkes i denne forbindelse, at kommunen på nuværende tidspunkt har indgået aftale om vedligeholdelsen af Sleipnersvej og Frejasvej. Det anses dog som en forudsætning, at der opnås en tilslutning til aftalen, svarende til mindst 2/3 af de samlede udgifter jf. kommunens kendelse af 01. september 2014. Skrivelse vedr. en afstemning om en aftale fremsendes sammen med kommunens kendelse.