

Dato 27. juni 2014

Dokument 13/18431-27
Side 1/7

Afslag på trafiktælling og på opklassificering af T vænget

I e-mail og brev af henholdsvis 18. og 11. september 2013 har du på vegne af samtlige grundejere og tilgrænsende grundejere til den private fællesvej, T vænget, klaget over Kommunens afslag af 30. august 2013 på at optage T vænget som offentlig vej, jf. privatvejslovens¹ § 58 og vejlovens² § 23.

Vores afgørelse

Kommunens afslag er lovligt.

Jeres klagepunkter

I skriver bl.a., at:

- I bestrider, at der er tale om et afgrænset net af private fællesveje
- kommunen ikke fortolker loven eller lovbemærkningerne til lovens § 58 korrekt
- kommunen ikke har iagttaget det forvaltningsretlige undersøgelsesprincip
- kommunen ikke har redegjort for deres begrundelse for afslaget, og at de i den forbindelse har sat deres skøn under regel
- afgørelsen er strid med det forvaltningsretlige lighedsprincip, da det kan konstateres, at andre lignende veje i kommunen, der forbinder forskellige afgrænsede net af private fællesveje eller blinde stikveje, alle er offentlige.

Baggrund

T vænget er en privat fællesvej, der ligger i byzone i Kommunen. Vejen bliver derfor administreret efter reglerne i privatvejslovens afsnit III (om private fællesveje i by og bymæssigt område), jf. privatvejslovens § 3, stk. 1.

¹ Lov nr. 1537 af 21. december 2010 om private fællesvej (med senere ændringer).

² Lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011 om offentlige veje (med senere ændringer).

Området, hvori vejen er beliggende, er et større beboelsesområde³, og som består af villaver/parcelhuse. Området bliver afgrænset af mose- og skovområder mod nord, motorvejen mod vest, C vej mod syd og K vej (samt S-banen) mod øst.

Adgang til området kan kun ske via T Allé/M vej (via C vej eller K vej) og M vænget (via K vej). T vænget forbinder M vej med M vænget. Mellem C vej og T Allé er der pt. ved at blive udstykket til et nyt boligområde m.m.

Beboelsesområdet består af en lang række stikveje samt en lang "stamvej" (forbindelsesvej), der forløber fra nord til syd, og som består af T vænget og M vej. Samtlige veje i beboelsesområdet er privat fællesveje.

Ifølge grundejerforeningen for området, GF, er der ikke tale om ét lukket område, men om to områder, da området er reguleret i to lokalplaner, Lokalplan 606.1 og 607.1. Dette underbygges af de historiske oplysninger, idet M vænget blev udstykket fra æbleplantagen og M vej fra H gården. I den forbindelse var der to forskellige grundejerforeninger indtil 1978, hvor områderne blev trafikalt sammenlagt pga. etablering af S-banen. Området skal derfor (stadig) ses som to afgrænsede områder, delområde nord og syd, med hver deres vejnet (M vej i syd og M vænget i nord). T vænget er i den forbindelse alene at forstå som et forbindelsesled mellem to afgrænsede net (områder) af private fællesveje, og hvor begge områder har deres egen respektive adgang til offentlig vej - delområde syd med adgang til C vej via M vej, og delområde nord med adgang til K vej via M vænget.

Grundejerforeningen har i brev af 1. juli 2013 og i e-mail af 10. juli 2013 anmodet kommunen om, at den i medfør af bestemmelserne i privatvejslovens § 58, stk. 3, og vejlovens § 23 opklassificerer T vænget til offentlig vej (kommunevej). Alternativt ønsker grundejerforeningen, at der bliver gennemført færdselsregulerende foranstaltninger på T vænget, således at den gennemkørende færdsel bliver bragt ned under 50%.

Baggrunden for grundejerforeningens anmodning om opklassificering m.m. skyldes, at grundejerne i grundejerforeningen mener, at andelen af gennemkørende trafik på T vænget er for høj. Konkret er det deres opfattelse, at der sker gennemkørende, uvedkommende trafik på T vænget, idet en større del af trafikken til og fra delområde nord (E draget, E stien m.fl.) sker ad C vej, T Allé, M vej, T vænget og M vænget. Der sker gennem delområde syd således en gennemkørende, uvedkommende trafik til og fra delområde nord. Den gennemkørende trafik udøves af såvel grundejere, gæster, varebiler og lastbiler. I den forbindelse er det grundejerforeningens opfattelse, at T vænget alene skal bære trafikken til og fra Å, og at trafikken til og fra delområde nord skal ske ad M vænget (til K L vej).

I e-mail af 30. august 2013 har kommunen meddelt afslag på både opklassificering af vejen og etablering af færdselsregulerende foranstaltninger efter privatvejslovens § 58, stk. 3, jf. vejlovens § 23. Baggrunden for afslaget er, at kommunen ikke er enig i grundejerforeningens fortolkning af et "begrænset område", hvorfor kommunen ikke mener, at der er tale om gennemkørende trafik (som forstået i lovens § 58, stk. 2-4). Gennemkørende trafik

³ Tidligere sommerhusområde.

vil være bilister, som kører gennem området og passerer både T Allé og M vænget uden at have et ærinde i området, og en sådan gennemkørende trafik er efter kommunens opfattelse meget lav, da årstdøgnetrafikken på 600 køretøjer – målt i 2011 – hovedsageligt strammer fra de ca. 250 grundejere i området, idet disse i større omfang har 2 biler/firmabil.

Kommunen har i e-mail af 10. december 2013 oplyst, at denne vurdering tillige understøttes af det faktum, at selvom der er to lokalplaner for området, er der alene én samlet grundejerforening for hele området.

Hvad kan Vejdirektoratet tage stilling til

Vi kan tage stilling til, om kommunen har truffet en lovlig afgørelse (retlige spørgsmål) efter vejlovgivningen⁴, her privatvejsloven. Men vi kan ikke tage stilling til kommunens vurderinger (skøn) inden for lovens rammer. Det følger af privatvejslovens § 87, stk. 2.

Det betyder, at vi kan vurdere, om kommunen i forbindelse med en sådan afgørelse har fulgt vejlovgivningen, forvaltningsloven⁵ og almindelige forvaltningsretlige regler og principper.

Men vi kan ikke tage stilling til, om kommunens afgørelse er rimelig eller hensigtsmæssig, ligesom vi heller ikke kan tage stilling til, om kommunen i forbindelse med sagsbehandlingen har udøvet god forvaltningsskik.

Endvidere kan vi ikke tage stilling til privatretlige spørgsmål, herunder erstatningsretlige spørgsmål, eller til forhold efter anden lovgivning, ex. planloven⁶.

Privatvejslovens bestemmelser

Reglerne om etablering af færdselsregulerende foranstaltninger

Grundejerne må ikke foretage ændringer ved en privat fællesvejs indretning eller anlæg, afspærre vejen eller etablere eller ændre foranstaltninger med henblik på regulering af færdslen uden kommunens og politiets godkendelse. Dette fremgår af privatvejslovens § 57, stk. 1.

Kommunen kan med politiets samtykke, jf. færdselslovens⁷ §§ 92, 92 a og 100, bestemme, at der på en privat fællesvej skal foretages ændringer og foranstaltninger som nævnt i stk. 1. Kommunen afholder udgifterne hertil. Dette fremgår af færdselslovens § 57, stk. 2. En godkendelse eller en tilladelse efter § 57, stk. 1, m.fl. er udtryk for, at almene offentlige hensyn ikke er til hinder for det ansøgte, og indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer og de vejberettigede. Dette fremgår af privatvejslovens § 56, stk. 1.

⁴ Vejloven, privatvejsloven, vejbidragsloven samt vintervedligeholdelses- og renholdelsesloven.

⁵ Lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014.

⁶ Lovbekendtgørelse nr. 587 af 27. maj 2013 om planlægning (med senere ændringer).

⁷ Lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013 (med senere ændringer).

Reglerne om optagelse af private fællesveje som offentlige

Kommunen bestemmer, hvilke nye kommuneveje der skal anlægges, og hvilke bestående kommuneveje der skal nedlægges. Kommunen kan optage almene veje og private fællesveje som kommuneveje. Dette fremgår af vejlovens § 23.

Kommunen skal af egen drift jævnligt vurdere, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at vejen bør optages som offentlig, jf. vejlovens § 23. Dette fremgår af privatvejslovens § 58, stk. 1.

Hvis vedligeholdelsespligtige grundejere, der ved en fordeling efter reglerne i § 49 er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst 2/3 af de samlede udgifter til en privat fællesvejs istandsættelse, anmoder kommunen om det, skal kommunen gennemføre trafiktællinger til belysning af, hvor stor en del af den motorkørende færdsel på vejen, der er almen færdsel. Det gælder dog ikke, hvis der er gået mindre end 4 år, siden kommunen sidst har foretaget sådanne trafiktællinger efter anmodning fra grundejerne. Dette fremgår af privatvejslovens § 58, stk. 2.

Hvis trafiktællinger viser, at den gennemgående motorkørende færdsel på den private fællesvej udgør mere end 50% af den samlede motorkørende færdsel, skal kommunen enten optage vejen som kommunevej eller gennemføre færdselsregulering, der nedbringer den gennemgående motorkørende færdsel på vejen, så den udgør mindre end 50% af den samlede motorkørende færdsel. Det fremgår af privatvejslovens § 58, stk. 3.

Kommunen kan som betingelse for at iværksætte trafiktællinger, jf. stk. 2, stille krav om, at ansøgerne afholder udgifterne til trafiktællingerne, hvis disse viser, at den gennemgående motorkørende færdsel udgør mindre end 25 pct. af den samlede motorkørende færdsel på vejen. Dette fremgår af privatvejslovens § 58, stk. 4.

Vores vurdering

Gennemgående færdsel og afgrænsede lokalområder

Om definitionen af gennemgående færdsel fremgår det af bemærkningerne til lovforslagets § 58, at:

”Ved gennemgående færdsel sigtes til færdsel, der er uvedkommende i forhold til den færdsel, som den pågældende private fællesvej primært må antages at være beregnet for, dvs. færdsel der ikke har ærinde til eller i øvrigt betjener de tilgrænsende ejendomme, og heller ikke er lokaltrafik i området. Det sidste kan være relevant, hvis den pågældende private fællesvej indgår i et afgrænset net af flere private fællesveje.”

Med bestemmelsen i § 58 har Folketinget tilkendegivet, at private fællesveje hovedsageligt kun skal betjene kørende færdsel til de vejberettigede grundejeres ejendomme og i et vist omfang lokaltrafikken i området, når vejnettet i området er umiddelbart sammenligneligt, og hvor grundejerne i det store hele har de samme pligter til at vedligeholde vejene ud for deres respektive ejendomme.

Den konkrete sag

Hverken privatvejsloven eller forarbejderne dertil sætter grænser for, hvor stort et afgrænset lokalområde med et net af private fællesveje kan være, og hvilke adgangsmuligheder der skal være til/fra området, herunder hvor disse skal være placeret.

Endvidere er der hverken indeholdt bestemmelser eller regler om, hvordan området skal tage sig fysisk ud, eller hvordan området skal kunne defineres ud fra bestemt plangrundlag eller lign. (ex. lokalplan, jf. planlovens bestemmelser herom).

Det må i stedet bero på kommunens skøn, om et område og dets vejnet er af en sådan karakter, at det *kan* opfattes som et afgrænset lokalområde. Denne afgrænsning har betydning for, om et køretøj skal medregnes som almen færdsel (gennemgående motoriseret færdsel) eller vedkommende færdsel.

Som hovedregel vil *gennemkørende trafik* i lovens § 58 efter vores opfattelse skulle forstås som trafik, der kører fra én offentlig vej til en anden offentlig vej via en privat fællesvej (som en smutvej).

I den forbindelse har vi noteret os, at kommunen mener, at det samlede beboelsesområde omkring M vej, T vænget, M vænget netop *kan* betragtes som ét afgrænset lokalområde. Den trafik, som I ønsker omfattet af en trafiktælling, er derfor ikke gennemkørende trafik, som forstået i privatvejslovens § 58, stk. 2-4. Der er derimod tale om en tælling af den lokale, vedkommende trafik.

Henset til beliggenheden og den fysiske afgrænsning af området, jf. det ovenfor nævnte, mener vi ikke, at kommunens skøn og vurderinger i den forbindelse er baserede på et usagligt grundlag. Den oprindelige udstykningshistorik for det samlede område og opdelingen i to områder frem til 1978 ændrer ikke på vores opfattelse.

Spørgsmålet om, hvorvidt tinglyste deklARATIONER og servitutter m.fl. tillader vejret for kørende mellem delområde syd og nord, ændrer heller ikke på vores opfattelse af kommunens ret til at definere et net af private fællesveje som "lokalområde".

Vi forstår derfor kommunens afslag således, at kommunen ikke vil afgrænse tællingen, som I ønsker, men at den derimod mener, at tællingen skal omfatte hele området for at belyse den almene, motoriserede færdsels andel af den samlede motoriserede færdsel på T vænget.

Det skøn, som kommunen har udøvet i ovennævnte forbindelse, kan vi ikke tage stilling til, jf. det ovenfor anførte omkring vores kompetence i henhold til loven.

Vi mener på den baggrund, at kommunen har været berettiget til at afslå den af jer ønskede trafiktælling.

Forskelsbehandling

I har påberåbt, at kommunen har tilsidesat det forvaltningsretlige lighedsprincip. Og dette fordi en lang række lignende veje i kommunen har status af offentlig vej.

Indledningsvis kan vi oplyse, at det beror på kommunens skøn og vurderinger, om den ønsker at optage en privat fællesvej som offentlig, jf. vejlovens § 23, jf. privatvejslovens § 58, stk. 1.

Reglerne indebærer ikke en pligt for kommunen til at optage andre veje som offentlige veje, når den har optaget en bestemt privat fællesvej som offentlig.

Det må i stedet bero på en saglig vurdering fra kommunens side, hvorfor den ikke ønsker at optage andre sammenlignelige private fællesveje som offentlige.

I den forbindelse har vi noteret os kommunens oplysninger i e-mail af 29. januar 2014 om, at den ikke siden 1985 har optaget veje som offentlige. Bliver den forelagt en ansøgning herom, vil en sådan blive behandlet, men en optagelse som offentlig forudsætter, at vejen efter kommunens opfattelse har en større trafikal betydning for trafikafviklingen i området, ex. ved at vejen betjenes af bustrafik.

Vi må således forstå, at kommunen i de seneste tre årtier ikke længere "automatisk" anlægger eller optager veje af mindre trafikal betydning som offentlige (modsat den tidligere praksis). Hvis en sådan optagelse derfor skal ske, skal der være tungtvejende trafikale grunde hertil, og disse er efter kommunens opfattelse ikke til stede på T vænget, jf. tidligere trafiktælling i 2011 af trafikens omfang i området.

På den baggrund mener vi ikke, at der er grundlag for at antage, at kommunen har udøvet ulovlig forskelsbehandling eller sat sit skøn under regel ved ikke at optage T vænget som offentlig vej, jf. vejlovens § 23. I den forbindelse mener vi heller ikke, at kommunen dermed kan antages at have pligt til at nedklassificere samtlige de allerede eksisterende, offentlige veje, der kan sammenlignes med T vænget.

Vores afgørelse

Kommunens afslag er lovligt.

Vi har derfor ikke mulighed for at anmode kommunen om at ændre eller omgøre deres afgørelse.

Etablering af trafikdæmpende foranstaltninger m.m.

Hvis I mener, at der er behov for at etablere færdselsregulerende foranstaltninger på T vænget - på grund af trafikens art og omfang og på grund af vejenes smalle bredde, tekniske beskaffenhed, trafikstøj, hensynet til cyklede skolebørn m.m. - må I ansøge Kommune om (en offentligretlig⁸) tilladelse hertil, jf. bestemmelsen i privatvejslovens § 57, stk. 1.

Det gælder også, hvis I ønsker at få afspærret T vænget for trafik, der ikke har vejret til vejen.

⁸ Jf. privatvejslovens § 56, stk. 1.

Bestemmelsen i § 57, stk. 1, indeholder ingen regler om, hvem der kan ansøge om etablering af færdselsregulerende foranstaltninger på en privat fællesvej. En tilladelse efter § 57, stk. 1, er alene at forstå som en offentligretlig tilladelse, jf. privatvejslovens § 56, stk. 1, dvs. hvor kommunen gennem tilladelsen meddeler, at den ikke finder, at der er almene, offentligretlige hensyn (ex. trafikale eller trafiktekniske hensyn), der taler imod det ansøgte. Hvorvidt etableringen *kan* gennemføres, og af hvem, er derimod et rent privatretligt spørgsmål, som hverken kommunen eller Vejdirektoratet - som klagemyndighed - kan tage stilling til.

Til orientering er reglen i lovens § 57, stk. 2, en bestemmelse, der giver kommunen mulighed for – egen regning – til selv at foretage færdselsregulerende foranstaltninger på en privat fællesvej, når almene, offentligretlige hensyn efter kommunens opfattelse taler herfor.

Når kommunen med politiets samtykke har truffet afgørelse efter bestemmelsen i § 57, stk. 1, vil en sådan afgørelse kunne påklages til Vejdirektoratet, for så vidt angår de retlige spørgsmål, jf. privatvejslovens § 87, stk. 2.

Såfremt I anmoder kommunen om at foretage en trafiktælling efter bestemmelsen i privatvejslovens § 58, stk. 2-4, af den gennemkørende trafik mellem K L vej/M vænget og M vej/T Allé/C vej – via T vænget – vil en sådan afgørelse tillige kunne påklages til Vejdirektoratet, jf. lovens § 87, stk. 2.

Privatretlige spørgsmål

Vi kan - som ovenfor nævnt - ikke tage stilling til privatretlige spørgsmål.

Vi kan derfor ikke tage stilling til eventuelle erstatningsretlige konsekvenser af kommunens administration af sin vedligeholdelsesforpligtigelse som ejer af ejendommen, T vænget 3.

Hvis I mener, at kommunen har pådraget sig et erstatningsansvar – eller vil pådrage sig et sådant – i forbindelse med den efter jeres opfattelse mangelfulde vedligeholdelse af rabat og vej, må I ved fortsat uenighed med kommunen herom indbringe spørgsmålet for domstolene.

Frist for anlæg af sag ved domstolene

Hvis I ønsker, at domstolene skal tage stilling til kommunens afgørelse eller til vores afgørelse i klagesagen, skal sagen anlægges inden 6 måneder fra modtagelsen af denne afgørelse, jf. privatvejslovens § 88.