

ANBEFALINGER TIL KOMMUNER I FORBINDELSE MED NEDKLASSIFICERING AF OFFENTLIGE VEJE TIL PRIVATE FÆLLESVEJE



([www.Facebook.dk](https://www.facebook.com/), 2017)

Titel:

Anbefalinger til kommuner i forbindelse med

Nedklassificering

Semester: 10

Semester tema: Professionel udvikling

Projektperiode: 2017

Vejleder: Bent Hulegaard

Jesper Læsø Christensen

Oplag: 3 stk.

Antal sider: 68

Ord: 18.642

Bilag: USB Stick

SYNOPSIS:

Dette projekt er udarbejdet på landinspektør uddannelsens 10. semester, på kandidaten Land Management. Projektet er udført som et eksplorativt casestudie i Favrskovs nedklassificeringsproces. Derudover er der på baggrund af et interview, blevet redegjort for Randers Kommunes metode for at nedklassificere. Ud fra casestudiet af Favrskovs nedklassificeringsproces, er blevet opstillet en række anbefalinger til andre kommuner, der i fremtiden ønsker at nedklassificere.

Der er med udgangspunkt i teorien omkring hermeneutik, fænomenologi opstillet en række teoretiske præmisser i forhold til forståelse og tolkning. Dette i forhold til tilegnelse af viden i projektet, men også i forhold til de berørte parter verdensopfattelse.

Gennem casestudiet er der inddraget Favrskov Kommunes eget materiale og referater, samt artikler fra den lokale presse, indsigelser i forbindelse med høringen, dokumenter fra kommunen rekvireret ved aktindsigt, samt 1. håndsrekvireret viden i forbindelse med borgermødet i Ulstruphallen om nedklassificeringsprocessen.

Prolog

Projektet er udarbejdet i perioden 1. marts til 8. august 2016 under vejledning af Bent Hulegaard. Dette speciale er udarbejdet af Jesper Læsø Christensen på Aalborg universitets landinspektør uddannelse.

Specialet bygger videre på resultaterne fra et tidligere projekt udarbejdet på 9. semester, om nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje. Heri blev det konkluderet at nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje er et aktuelt emne med væsentlige problemstillinger. 9. semester projektet sluttede med at konkludere, at der er et økonomisk potentiale ved at nedklassificere, men at det er en økonomisk og administrativ tung byrde for kommunerne, hvor gevinsten ligger år ude i fremtiden.

Dette speciale beskæftiger sig indenfor problemfeltet omkring kommunernes situation, at de er presset ud i besparelser og at nedklassificering af private fællesveje er en måde at opnå disse besparelser. Formålet med dette projekt er at se nærmere på problemstillingen vedrørende nedklassificering af veje, og ved at se nærmere på hvad der opleves som de største problemer blandt fagfolk, komme med en række anbefalinger, der skal lette processen vedrørende nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje for kommunerne.

Projektets kildehenvisning følger Harvard metoden (Efternavn, årstal).

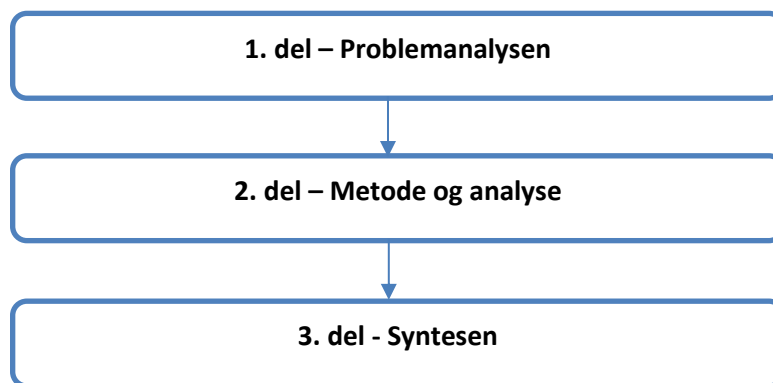
Projektets opbygning

Projektet er opdelt i tre hoveddele som illustreret på Figur 1.

1. del – Problemanalysen, har til formål, i første omgang at opstille udgangspunktet for projektet og dernæst afgrænse problemet frem til en foranalyse af relevante problemstillinger, hvilket resulterer i problemformuleringen.

2. del – Metode og analyse, opstiller metodevalget for den efterfølgende analyse, der har til formål at afdække problemformuleringen.

3. del – Syntesen, består er en diskussion efterfulgt af konklusionen, der besvarer problemformuleringen og afslutningsvis en perspektivering.



FIGUR 1: PROJEKTETS OPBYGNING

Indholdsfortegnelse

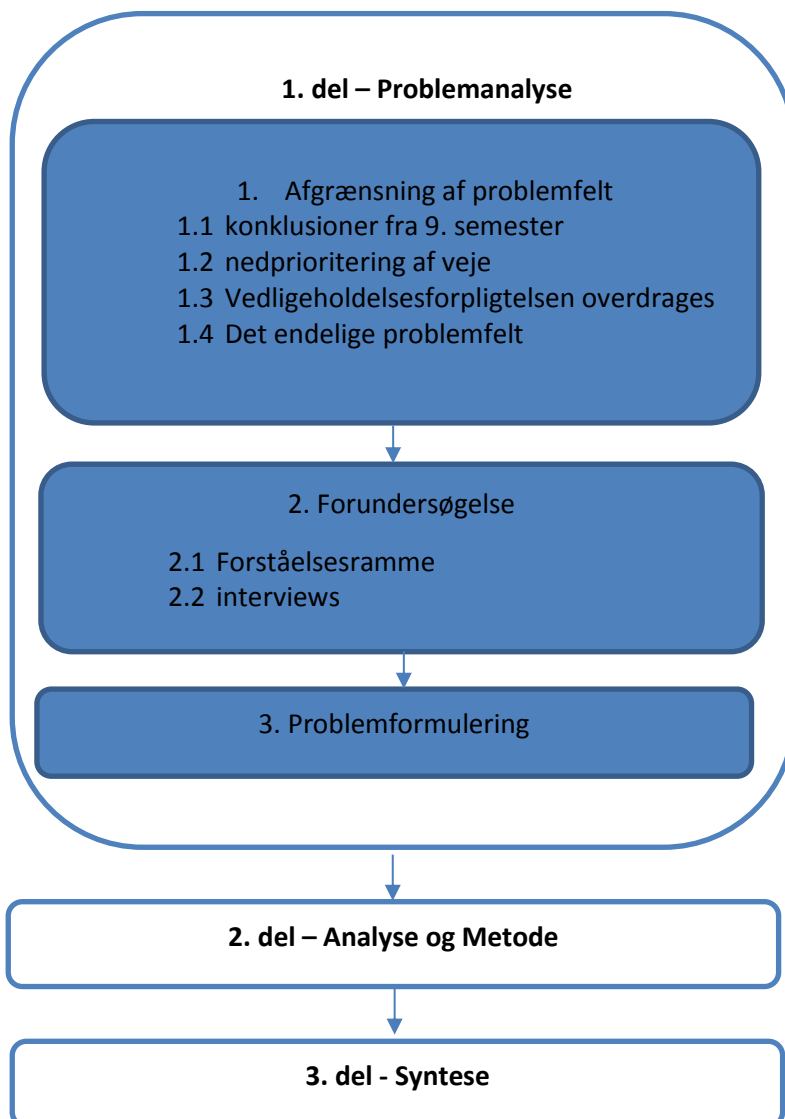
Prolog.....	4
Opbygning.....	8
1 Afgrænsning af problemfelt	9
1.1 Konklusioner fra 9. semester projekt	9
1.2 Nedprioritering af vedligeholdelse af veje	10
1.3 Vedligeholdelsesforpligtigelsen overdrages.....	11
1.4 Det endelige problemfelt	12
2 Problemanalyse	15
2.1 Forståelsesramme	15
2.1.1 Processen vedrørende nedklassificering af offentlige veje	16
2.1.2 Forskellen på den nye og den gamle vejlov.....	19
2.1.3 Forskellen på offentliggørelse, høring og underretning.....	20
2.1.4 Forvaltningsret.....	21
2.2 Interviews	21
2.2.1 Fremgangsmåde	22
2.2.2 Præmisser for interviews.....	24
2.2.3 Resultater fra initierende interviews.....	26
2.2.4 Tilstandsrapporten – ”Af fagfolk til fagfolk”	27
2.3 Problemformulering	28
3 Teori.....	31
3.1 Præmisser fra hermeneutikken og fænomenologien	31
3.2 Kommunikationsteori	Fejl! Bogmærke er ikke defineret.
3.3 Governance	33
4 Metode	34
4.1 Casestudie	34
4.2 Udvælgelse af data	35
4.2.1 Randersmetoden	36
4.2.2 Favrskovsagen	36
5 Analyse	38
5.1 Randersmetoden	38
5.2 Casestudie i Favrskovsagen	40
5.2.1 (for)Historien	40
5.2.2 Forvaltningsfase 1.....	42
5.2.3 Reaktion fra de berørte parter i forbindelse med forvaltningsfase 1	45

5.2.4	Forvaltningsfase 2.....	46
5.2.5	Reaktion fra de berørte parter i forbindelse med forvaltningsfase 2	47
5.2.6	Forvaltningsfase 3.....	47
5.2.7	Reaktion fra de berørte parter i forbindelse med forvaltningsfase 3	50
5.3	Analyse af Favrskovs 3 forvaltningsfaser.....	53
5.3.1	Analyse af forvaltningsfase 1.....	54
5.3.2	Analyse af forvaltningsfase 2.....	55
5.3.3	Analyse af forvaltningsfase 3.....	56
5.4	Anbefalinger	56
	61
6	Diskussion.....	61
6.1	Metode	62
6.2	Analyse	63
7	Konklusion	64
8	Perspektivering.....	64
8.1	Frivillige aftaler	Fejl! Bogmærke er ikke defineret.
9	Noter der skal slettes -måske	Fejl! Bogmærke er ikke defineret.
	Bibliografien	66

1. DEL – PROBLEMANALYSEN

Opbygning

1. del af projektet har til formål at danne grundlaget for analysen i 2. del. Opbygningen af denne 1. del kan ses på Figur 2. Den er opdelt i to dele, hvor første del er problemafgrænsningen, der starter med at præsentere udgangspunktet for projektet. Dette gøres ved fortrinsvis at opstille resultater fra 9. semester projektet, der er relevante for den senere problemanalyse, og dernæst en afgrænsning vedrørende økonomiske og politiske aspekter. Anden del er selve problemanalysen, der inkluderer en præsentation af relevant lovgivning og dernæst vil der gennem interviews af fagpersoner blive udledt en række relevante problemstillinger, der skal danne baggrund for problemformuleringen.



FIGUR 2: OPBYGNING AF 1. DEL – PROBLEMANALYSEN

1 Afgrænsning af problemfelt

Dette 10. semester speciale kommer i forlængelse af undertegnede 9. semester projekt "Nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje". Fokuset i 9. semester projektet var at klarlægge dels den forvaltningsmæssige proces vedrørende nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje, men også at komme med estimater på det økonomiske potentiale ved nedklassificering. Dette 10. semester projekt, bygger i vid udstrækning videre på 9. semester projektets resultater. Problemfeltet for projektet bliver præsenteret ved initierende at præsentere essentielle konklusioner fra 9. semester projektet da disse er nogle af grundpræmisserne for dette projekt.

Projektets problemfelt vil blive opstillet og afgrænset gennem følgende tre punkter:

1. Konklusioner fra 9. semester projekt
2. Nedprioritering af vedligeholdelse af veje
3. Vedligeholdelsesforpligtigelsen overdrages

1.1 Konklusioner fra 9. semester projekt

Nedenfor vil de essentielle konklusioner fra 9. semester projektet blive præsenteret.

- Kommunerne er via statens effektiviseringskrav er udsat for et årligt krav om besparelser. Dette betyder at mange kommunalbestyrelser har valgt at igangsætte processen med at nedklassificere kommunens offentlige veje til private fællesveje.
- I kommunesammenlægningen i 2007, blev kommuner med forskellig praksis/disponering vedrørende vejenes status lagt sammen. Dette medførte, at der nu er kommuner grundejerne stillet forskelligt overfor vedligeholdelsesforpligtigelsen af vejen.
- Udgifterne til at vedligeholde og drive en vej er forholdsvis store, og dermed er de potentielle besparelser ved nedklassificering også store. Derudover antages det på baggrund af en undersøgelse fra 9. semester på vejstrukturen i 5 tilfældige kommuner, at mange kommuner har en betragtelig andel af potentielle vejstrækninger der kan nedklassificeres.
- De berørte parter i en nedklassificeringsproces er typisk negativt indstillet på at overtage en ekstra byrde i form af vedligeholdelsesforpligtigelsen.
- Finn Kjær kalder denne situation for "en politisk varm kartoffel", da det er en politisk beslutning der på kort sigt gør politikerne upopulære, og hvor den tilsigtede effekt, besparelsen, først kommer ude i fremtiden.

- Nedklassificering af offentlige veje er en administrativ og økonomisk tung byrde for kommunerne. Dette skyldes tildeles den lovpligtige udarbejdelse af en tilstandsrapport, men ligeledes den lange og tunge administrative proces, der involverer en 4-årig venteperiode, underrettelse af berørte parter, behandling af klager osv. alt dette bidrager til den samlede proces er ressourcekrævende for kommunen (Læsø, 2016).

1.2 Nedprioritering af vedligeholdelse af veje

Et centralt tema i forbindelse med nedklassificering af offentlig veje til private fællesveje er økonomien. Det står eksplicit i vejlovgivningen at vurderingen om nedklassificering ikke må ske alene ud fra en økonomisk vurdering VL § 15. Det er ofte tilfældet, at beslutningen om at igangsætte en nedklassificering træffes i forbindelse med en budgetforhandling og fremlægges af et sparekatalog. De igangsatte nedklassificeringsprocesser begrundes i offentligheden med et ligestillingsargument, eller harmonisering, som politikere ynder at kalde det. Dog tilsiger loven blot at vurderingen af vejens status ikke må ske på baggrund af økonomiske hensyn, og intet om at nedklassificerings processen ikke må startes af økonomiske hensyn.

At vejnettet er et område, der nedprioriteres økonomisk ude i nogle kommuner er tydeligt, det fremgår blandt andet af rapporten "State of the Nation", udarbejdet af Foreningen af rådgivende ingeniører (FRI), omkring tilstanden på den danske infrastruktur (Foreningen af rådgivende ingeniører, 2016). Heri blev det konkluderet at det danske kommunale vejnet, har et efterslæb på 4,9 milliarder kroner, samt at det samlede efterslæb på broerne er mere end dobbelt så stort som i 2012.

" Ca. 38 % af de registrerede broer er fundet at have et større vedligeholdsbehov. Det samlede behov er, baseret på tal fra de ca. 70 % af landets kommuner, der indgår i undersøgelsen, estimeret til samlet 1,4 mia. kr., hvilket er mere end dobbelt så højt som estimeret ved den seneste opgørelse i 2012.

For kommunevejnettet har SAMKOM tidligere vurderet tilstanden kvalitativt uden samtidig at kapitalisere vedligeholdsbehovet og efterslæbet. Den kvalitative vurdering har løbende indikeret en stadig forringelse af tilstanden. I 2016 har SAMKOM estimeret efterslæbet til samlet 4,9 mia. kr.." (Foreningen af rådgivende ingeniører, 2016, s. 27)

Et efterslæb på 4.9 milliarder kroner er unægtelig mange skattekrone, dog skal det have in mente, at de 4.9 milliarder vil være det beløb det koster at hive alle veje, broer og tilhørende anlæg op i

perfekt stand. I praksis tilsigtes det ikke at hele vejnettet skal være i perfekt stand, men man holder vejene i en acceptabel stand. Helt forsimplet, hvis en given vejstrækning bliver opført i dag, så efter 1 år, vil der være noget slid derpå, men man vælger først fra kommunen at renovere vejen efter standen når under et vist niveau, i mellemtiden vil der være et efterslæb på vejen.

Med en samlet offentlig udgift på knap 1.000 milliarder i 2015 (Danmarks statistik, 2016), så er det en understregning af at det er en økonomisk politisk prioritering, der ligger uden for dette projekt at stille spørgsmålstegn ved eller undersøge.

1.3 Vedligeholdelsesforpligtigelsen overdrages

Nedklassificering er forbundet med politik, rammerne fra lovgivningen er dikteret fra Christiansborg og beslutningen om at igangsætte en nedklassificeringsproces træffes af kommunalbestyrelsen. Det bliver derfor nødvendigt at starte ud med at definere hvilke problemstillinger, der ligger indenfor projektet.

Der arbejdes ud fra den politiske virkelighed, der forefindes ude i kommunerne. At der er kommuner hvor der igangsættes nedklassificeringsprocesser og at kommunen oftest mødes med modstand blandt de berørte parter i forbindelse med en nedklassificeringsproces. Dette projekt tilstræber at gøre denne proces lettere, fra den politiske beslutning er truffet, til at vejen er endelig overdraget.

Projektet er udarbejdet indenfor problemfeltet "Nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje", hvor begrebet nedklassificering er defineret i Vejloven (VL), som den proces hvor en offentlig vej ændrer status, fra offentlig vej til privat eller privat fællesvej.

Det at en offentlig vej ændrer status til privat eller privat fællesvej, betyder at vedligeholdelsesforpligtigelsen overgår fra kommunen til de berørte parter. Der er tidligere på Aalborg universitet udarbejdet et projekt "NEDKLASSIFICERING AF OFFENTLIGE VEJE -Et indgreb for at opnå besparelser eller retfærdighed?" hvor projektgruppen ender med at konkludere; at få overdraget sin vej, giver kun flere byrder og ingen rettigheder (Ekelund, Helveg, Jacobsen, & Jensen, 2011). Det er altså fra de berørte parter synspunkt kun tale om en ekstra byrde uden nogen medfølgende rettigheder, eftersom kommunalbestyrelsen forsætter som vejmyndighed. Når en kommune påtænker at nedklassificere en vej, afføder det i 9 ud af 10 sager en klagesag (Appelleon, 2016). Hvad der resulterer i de mange klager fra berørte parter og om det kan imødekommes eller måske endda undgås, vil der igennem rapporten blive forsøgt at få belyst.

1.4 Det endelige problemfelt

Udgangspunktet bliver således ikke at undersøge hvorvidt kommunalbestyrelsen træffer de rigtige prioriteringer i forhold til at nedklassificere veje. Der bliver i stedet taget udgangspunkt i valget om at nedklassificere, og at dette er en prekær situation for personale og politikerne i kommunen. Formålet med projektet bliver at komme med en række anbefalinger til optimeringer af nedklassificeringsprocessen på et kommunalt niveau. Des mindre de berørte parter klager, des mindre utilfredse må de antages at være. Des færre klager kommunen modtager i forbindelse med en nedklassificeringsproces, des færre ressourcer skal de bruge derpå, og dermed bliver der flere ressourcer til at udføre andre kommunale opgaver. Med udgangspunkt i det tidligere nævnte parlamentariske flertal for færre offentlige udgifter og de deraf følgende effektiviseringskrav til kommunerne, så er der ikke noget der tyder på, at der i den nærmeste fremtid kommer til at være flere penge til kommunerne. Kommunernes stramme økonomi bliver dermed en præmis for dette projekt.

Et andet væsentlig hensyn for kommunen som forvalter af loven er lighed for loven. Det er en af de basale præmisser for en retsstat, dette manifesterer sig typisk i lige straf for lige forbrydelse, men det er også en præmis for anden forvaltning. Derfor burde grundejere, der bor i samme kommune, på to forskellige veje, der begge kunne være private fællesveje, være ens stillet overfor loven. Dette vil sige, at enten skal begge veje være offentlige veje eller private fællesveje. Denne ligestilling i vejenes status er ikke altid tilfældet. Den væsentligste faktor herfor er kommunesammenlægningen i 2007. De gamle 298 kommuner, forud for kommunereformen, havde i vid udstrækning forskellige praksis indenfor forvaltning af reglerne om offentlige veje og private fællesveje. Dels var typen af veje, der blev nedklassificeret forskellige, og dels var omfanget af veje, der blev nedklassificeret fra offentlige veje til private fællesveje forskellig. Konsekvensen af sammenlægningen var, at kommuner med forskellig praksis indenfor forvaltningen af vejlovgivningen, samt forskellige praksis i forbindelse med prioritering af vejenes status, blev sammenlagte. Dermed opstod der pludselig en forskellighed i mellem grundejere indenfor samme kommune.

Dermed er der i dag, et ligestillings- eller harmoniserings- argument for at enten nedklassificere, eller opklassificere vejene. Ud fra den økonomiske situation, der i forvejen er redegjort for, antages det at hovedparten af kommunerne vælger at nedklassificere for at indkassere den potentielle besparelse.

Det er altså ikke formålet med projektet at undersøge eller vurdere hvorvidt det er en fornuftig prioritering af kommunen at nedklassificere, eller om selve udformningen af lovgivningen er hensigtsmæssig. I stedet bliver der taget udgangspunkt i den politiske beslutning om at nedklassificere, samt de faktiske rammer fra lovgivning, og derefter hvorledes kommunen udfylder

disse rammer og om der er problemstillinger i forbindelse med kommunens forvaltning der kan effektiviseres.

2 Problemanalyse

Problemanalysen er afgørende for at kunne fremsætte en præcis problemformulering. Det er dermed igennem problemanalysen at der skabes den nødvendige viden og indsigt i den problemstilling, der senere bliver undersøgt (Aunsborg, Christensen, Schrøder, & Hvingel, 2012) (Jørgensen L. R., 2012).

Eftersom den overordnede problemstilling er blevet afdækket i 9. semester projektet er hovedformålet med problemanalysen at grave dybere og opstille problemformuleringen. For at sikre en fælles grundforståelse vil processen ved nedklassificering blive opstillet i forståelsesrammen, der er første del af problemanalysen. Denne danner også udgangspunkt for den resterende del af problemanalysen.

For at sikre projektet relevans, fokuserer problemanalysen på interviews af fagpersoner der arbejder, eller har arbejdet med nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje dette er anden del af problemanalysen.

Interviewene er ud fra en eksplorativ undersøgelsesstrategi. Det eksplorative undersøgelsesdesign er skabt med henblik på at udforske og tilegne sig viden om ukendte problemstillinger. Den eksplorative undersøgelsesstrategi er karakteriseret ved en begrænset viden om en generel eller specifik problemstilling, man åbensindet dykker ned i og udforsker (Neergaard, 2003).

2.1 Forståelsesramme

Formålet med dette afsnit er at skabe en grundig forforståelse forud for den videre læsning af rapporten. Der bliver taget udgangspunkt i nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje. I tråd med opridsningen af det initierende problemfelt vil selve processen omkring nedklassificeringen være central, således at det bliver tydeliggjort hvor i processen begreberne offentliggørelse, høring, tilstandsrapporter og endelig nedklassificering hører til. Afslutningsvis vil forvaltningsloven blive præsenteret. Følgende emner vil blive indeholdt i forståelsesrammen:

- Processen vedrørende nedklassificering af offentlige veje
- Forskellen på den nye og den gamle vejlov
- Forskellen på offentliggørelse, høring og underretning
- Forvaltningsloven

2.1.1 Processen vedrørende nedklassificering af offentlige veje

Formålet med at præsentere processen om nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje er, at klarlægge rammerne fra lovgivningen, deriblandt kommunikationen imellem kommunen og borgere. Således står det klart hvilke underrettelser og offentliggørelser der er nødvendige i forbindelse med en nedklassificeringsproces. Der vil blive taget udgangspunkt i Vejloven, Lov nr. 1520 af 27. september 2014, da det er heri reglerne for nedklassificering er beskrevet. Til dette vil der blive gjort brug af den juridiske metode, hvor der tages udgangspunkt i loven med tilhørende bekendtgørelser, forarbejder og lovkommentarer samt afgørelser fra vejdirektoratet.

Kommunen er vejmyndighed for de kommunale veje, og skal igennem kommunalbestyrelsen administrere de kommunale veje jf. VL § 7. Dette indebærer ansvaret for at planlægge hvordan trafikken skal afvikles. Yderligere skal kommunalbestyrelsen som vejmyndighed træffe afgørelse omkring nedklassificering af veje, jf. VL § 15.

Nedklassificering bliver i VL § 2 stk. 11 defineret som følgende:

" VL § 2 stk. 11 - Nedklassificering. Den proces, hvorefter en offentlig vej ændrer status til en privat vej eller privat fællesvej."

Denne definition efterlader ikke noget rum til fortolkning og er skarp som den står, der vil fremover kun blive benyttet udtrykket *nedklassificering*, frem for nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje.

Følgende beskrivelse af processen er fra det førnævnte projekt, udarbejdet på 9. semester af kandidatuddannelsen; "Nedklassificering af offentlige til private fællesveje - et eksplorativt case study".

For at danne det bedst mulige overblik, vil processen blive forklaret kronologisk startende med den politiske beslutning fra kommunalbestyrelsen om at nedklassificere en kommunevej, til vejen er overdraget og de matrikulære ændringer er registreret og adkomsterne er tinglyst i Tingbogen. Den overordnede proces er vist i **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**, og viser kronologisk processen ved nedklassificering af kommuneveje. Som det fremgår af figuren består processen af 5 delprocesser, hver er blevet tildelt et nummer og beskrevet nedenfor. Der kan argumenteres for at punkt 2 og 3 er sammenfaldende, hvilket de ofte vil være, men det behøver de ikke, og de er dikteret i forskellige paragraffer.



FIGUR 3: PROCESSEN VED NEDKLASSIFICERING AF OFFENTLIGE VEJE

1. Lovhjemlen til at foretage beslutningen omkring nedklassificering af en kommunevej, er givet i VL § 15, der også er fremhævet tidligere i rapporten. Kommunen har som vejmyndighed for kommuneveje, lovhjemmel til at beslutte hvilke veje, der skal *"flyttes, nedklassificeres eller nedlægges"*. Den beslutning skal ske ud fra en samlet overordnet trafikal vurdering, og ikke udelukkende ud fra et økonomisk hensyn jf. VL § 15. Et typisk eksempel vil være i en situation hvor en offentlig vej alene tjener som adgangsvej for private ejendomme. Her kan kommunen vælge at nedklassificere for at ligestille grundejere, men også for at opnå en besparelse på vedligeholdelsen mm. (Ramhøj, 2014, s. 132).

§ 15. Kommunalbestyrelsen bestemmer, hvilke nye kommuneveje der skal anlægges, hvilke bestående kommuneveje der skal flyttes, nedklassificeres eller nedlægges, jf. § 124, og hvilke private fællesveje der skal optages som kommuneveje. Beslutninger herom skal træffes på baggrund af en samlet trafikal vurdering og må ikke kun være begrundet i økonomiske forhold.

2. Når kommunen har truffet beslutning om at nedklassificere en kommunevej, skal det offentliggøres og de berørte parter skal høres. Offentliggørelsen skal ske minimum 4 år forinden den ønskede nedklassificering og senest op til 6 år efter offentliggørelsen, jf. VL §124 stk. 3. Formålet med tidsfristen er dels at sikre at de berørte parter har tid til at organisere sig i forhold til at vedligeholde vejen, etablere vejejerlav osv. Men derudover skal grundejerne også have tid til at indhente tilbud til at opfylde de forpligtelser og byrder, der følger med i forbindelse med f.eks. vedligeholdelse af vejen (Ramhøj, 2014, s. 133-134).

§ 124. Kommunalbestyrelsen skal tage stilling til arealets fremtidige status, når den efter § 15 har bestemt, at en kommunevej skal nedlægges.

Stk. 2. Vejen skal opretholdes helt eller delvis som vej, hvis den efter matrikelkort er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af ejendommens lodder og der ikke samtidig etableres anden vejadgang. Vejen skal endvidere helt eller delvis opretholdes som vej, hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at vejen er vigtig for en ejendom.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan tidligst træffe endelig beslutning om, hvorvidt en vej skal overgå til privat fællesvej eller privat vej i forbindelse med vejens nedlæggelse som kommunevej, 4 år efter at kommunalbestyrelsen har offentliggjort sin plan herom. Beslutningen skal træffes senest 6 år efter offentliggørelsen.

Stk. 4. Opretholdes vejen som privat vej for en enkelt ejendom, pålægger kommunalbestyrelsen ejeren af ejendommen at overtage vejarealet.

Stk. 5. Opretholdes vejen som privat fællesvej, skal kommunalbestyrelsen træffe beslutning om, hvem der fremover skal være ejer af vejarealet, og hvilke ejendomme der skal have vejret til vejen. Kommunalbestyrelsen skal sørge for tinglysning af bestemmelser om vejret og adkomst til vejarealet.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsens planlagte beslutninger efter stk. 1 og 5 skal offentliggøres. Ejere af ejendomme, der forventes at blive berørt af beslutningen, skal samtidig høres herom. Meddelelsen og offentliggørelsen skal indeholde oplysning om indholdet af bestemmelserne i stk. 2 og 7.

Stk. 7. Planlægges vejen eller dele af denne ikke opretholdt som privat fællesvej eller privat vej for en enkelt ejendom, skal der gives en frist på mindst 8 uger til over for kommunalbestyrelsen at fremsætte krav om, at vejen opretholdes i medfør af stk. 2. Afviser kommunalbestyrelsen kravet, kan grundejeren kræve, at vejmyndigheden indbringer afgørelsen for de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 105 og 106, inden 4 uger efter at afgørelsen er meddelt den pågældende - LOV nr 1520 af 27/12/2014

-
3. Som en del af den tidligere nævnte høring skal de berørte parter, udover at blive informeret om kommunernes planer om at nedklassificere, også have tilsendt en tilstandsrapport tilvebragt af kommunen. Denne tilstandsrapport skal dokumentere at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til den forventede trafik, inklusiv belysning og vejafvanding jf VL § 125. God og forsvarlig stand inkluderer ifølge lovbemærkningerne at vejkasse, belægning, slidlag og eventuel vejbelysning, minimum har en fjerdedel levetid tilbage ved overdragelsen. Når tilstandsrapporten er udarbejdet, skal denne sendes til de berørte ejendomme, samt offentliggøres jf VL § 126 stk. 2. Dernæst har de berørte parter mindst 8 uger til at komme med indsigelser eller klager herunder forslag til istandsætningsarbejde i forbindelse med rapporten (VL § 126 stk. 2). Den forholdsvise lange klagefrist, begrundes tildeles med at almindelige grundejere ikke har tilstrækkeligt vejteknisk kundskab til at vurdere på vejens restlevetid og derfor skal have tid til at indhente

udsagn fra en ekspert (Ramhøj, 2014, s. 133-134). Vejdirektoratet har lavet en vejledning til denne tilstandsrapport. De berørte parter skal udover at blive informeret om kommunens vurdering af vejens stand, også informeres om kommunes fremtidige planer omkring vejen.

§ 125. Før en endelig beslutning om, at en kommunevej skal nedlægges og overgå til privat fællesvej eller privat vej, kan træffes, skal kommunalbestyrelsen ved udfærdigelse af en tilstandsrapport dokumentere, at vejen med udstyr er i god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige trafik på vejen, jf. dog § 126.

Stk. 2. I forbindelse med høringen efter § 124, stk. 6, 2. pkt., sender kommunalbestyrelsen sin tilstandsrapport, jf. stk. 1, til de ejere af ejendomme, der bliver berørt af beslutningen, med en frist på mindst 8 uger til at fremkomme med indsigelser m.v. mod rapporten. Kommunalbestyrelsen offentliggør samtidig tilstandsrapporten med en tilsvarende frist.

Stk. 3. Fastholder kommunalbestyrelsen efter behandling af de indkomne bemærkninger og ændringsforslag, jf. § 124, at vejen skal nedlægges som kommunevej og overgå til privat fællesvej eller privat vej, udfærdiger den en endelig tilstandsrapport. Kommunalbestyrelsen meddeler sin afgørelse og den endelige tilstandsrapport til parterne i sagen. Kommunalbestyrelsen offentliggør sin afgørelse og den endelige tilstandsrapport.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om tilstandsrapporters udformning og indhold m.v. - LOV nr. 1520 af 27/12/2014

4. Når eventuelle klager er blevet behandlet skal kommunen sende den endelige rapport til grundejere og offentliggøre rapporten. Herfra kan vejmyndighedens afgørelser påklages til transportministeren op til 4 uger efter afgørelsen er meddelt jf. § 132 VL.
5. Endeligt, efter de 4 år fra offentliggørelsen, og efter behandlingen af klager, kan kommunen nedklassificere vejen, hvilket i praksis betyder at vejen bliver overdraget til grundejerne, der nu er ejere af vejen. Typisk vil dette ejerskab ske igennem et vejejerlav eller lign. Overdragelsen indebærer opdatering af Matriklen og Tingbogen. Hvor den ændrede status skal opdateres i Matriklen, i mens adkomsterne skal tinglyses i Tingbogen (VL § 124 Stk. 2, 5). (Læsø, 2016)

2.1.2 Forskellen på den nye og den gamle vejlov

Ovenstående er en general gennemgang af processen omkring nedklassificering efter "den nye vejlov", Lov nr. 1520 af 27/12/2014, i dette projekt refereret til som vejloven eller VL. Som det fremgår

af navnet blev loven endeligt vedtaget 27. december 2014, loven trådte i kraft 1. juli 2015 jf. VL §139. Den nye vejlov ophæver "den gamle vejlov" (Lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011). Denne historicitet er nødvendig at vide, fordi flere kommuner var i gang med at nedklassificere da den nye vejlov bliver vedtaget. De sager, der er indledt under den gamle vejlov, skal færdigbehandles jf. den gamle vejlov (VL § 140, stk. 3) (Kromann Reumers, 2016):

§ 140

Stk. 3. Sager, der ved lovens ikrafttræden verserer for en kommune, eller som er indbragt for Vejdirektoratet, transportministeren eller taksationsmyndighederne, færdigbehandles efter de hidtil gældende regler. (§140 stk. 3 VL)

En væsentlig forskel på den nye vejlov og den gamle vejlov er reglerne om offentliggørelse. Ved vedtagelse af den nye vejlov, udgår formuleringen "*kundgøres i stedslige blade*" (Gamle vejlov §90 stk. 5) og erstattes med "*offentliggøres*" (VL § 124. stk. 6). Forskellen er at ved nedklassificering efter den gamle vejlov, skal beslutningen om at nedklassificere bringes i de lokale aviser, mens ved den nye vejlov, er det nok at bringe beslutningen offentliggøres på kommunens hjemmeside.

Ydermere ændres formuleringen "*Ejere og brugere af ejendomme, der må skønnes at blive berørt af beslutningen, skal samtidig underrettes om denne*" (gamle vejlov §90. stk. .2) med "*Ejere af ejendomme, der forventes at blive berørt af beslutningen, skal samtidig høres herom*" (VL § 124. stk. 6). Denne ændring har ingen praksis konsekvens, men tydeliggøre blot at underretningen af de berørte parter, er en del af den høringsfase i nedklassificeringsprocessen (Kromann Reumers, 2016).

2.1.3 Forskellen på offentliggørelse, høring og underretning

De mest centrale forskelle på offentliggørelse, høring og underretning vil i følgende afsnit blive beskrevet. Her er det vigtigt at understrege, at høringen og offentliggørelsen er vidt forskellige, og ikke sammenfaldende. Tilstandsrapporterne skal danne grundlag for høringen fremgår det af Vejdirektoratets (VD's) vejledning i lov om offentlige veje (Vejdirektoratet, 2016) (Kromann Reumers, 2016). Det fremgår yderligere af VD's vejledning i vejloven, at tilstandsrapporten skal afspejle den stand vejen overdrages i, og derfor tidligst kan bringes 1 år før den endelige nedklassificering. Derfor finder høringen typisk sted 3 år efter offentliggørelsen (Vejdirektoratet, 2016).

Dette virker umiddelbart som en ligegyldig detalje, men senere vises et eksempel på hvad en forkert opfattelse af termerne *underretning*, *offentliggørelse* og *høring* kan gøre for de berørte parter retsfølelse.

2.1.4 Forvaltningsret

Udover VL er den offentlige forvaltning underlagt forvaltningsloven. Dette gælder også kommunalbestyrelser og tekniske afdelingen i forbindelse med en nedklassificeringsproces. Derfor vil der følgende blive redegjort for de centrale dele af forvaltningsloven i forhold til en nedklassificeringsproces.

Forvaltningsloven har til formål at sikre retssikkerhed i form af ligestilling for loven. Særligt i forhold til sager der hvor der træffes beslutninger af forvaltningsmyndigheder (BAF §1-§2).

I bekendtgørelsen af forvaltningsloven (BAF) er der en række krav, der skal være opfyldt forud for, at en forvaltningsmyndighed kan træffe afgørelse i en nedklassificerings sag:

- De berørte parter skal være bekendte med de oplysninger og skøn der ligger til grund for afgørelsen (BAF § 19)
- Afgørelsen skal være ledsaget af en begrundelse, med mindre afgørelsen giver den berørte part fuldkomment ret (BAF § 22).
- En forvaltningsmyndighed skal yde bistand og vejledning til personer der retter henvendelse, indenfor den myndigheds område. Er det ikke den rette myndighed der er rettet henvendelse til, så skal henvendelsen videresendes (BAF §7)

Der er altså i stort omfang sammenfald i mellem de eksplicite krav, der er til forvaltningen af nedklassificering, og de generelle krav fra forvaltningsloven.

2.2 Interviews

Dette afsnit starter med en indledning, der forklarer formålet med interviewene. Derefter bliver selve metoden for interviewene præsenteret, dernæst den egentlige fremgangsmåde og derefter bliver resultaterne fremstillet. Afsnittet vil slutte med en sammendragning og konklusion på de problemstillinger, der vælges at arbejde videre med i projektet.

Formålet med interviewene er at finde nogle konkrete og relevante problemstillinger i forbindelse med nedklassificering. Det har været et centralt fokus for problemanalysens interviews at holde det så kort og præcist som muligt, for på den måde at kunne bruge ressourcerne på at undersøge den

senere valgte problemstilling, fremfor at vurdere på forudsætningerne for hver enkelt respondents svar, samt teoretisere ud over det nødvendige. I stedet er der forsøgt at holde en pragmatisk tilgang, uden for mange epistemologiske og ontologiske diskussioner (Kvale & Brinkmann, 2009).

Interviewene er foretaget gennem e-mails, der har været fokus på at holde spørgsmålene så generelle og konkrete som muligt, for således at føre en åben interview stil.

Som udgangspunkt er processen omkring nedklassificering ret specificeret fra lovgivning. Lovgivningen sætter eksakte krav til underrettelse af berørte parter, samt krav til hvilket materiale de berørte parter har krav på at modtage i forbindelse med en nedklassificering. Eftersom fokuset er på kommunalt niveau, så er der blevet lagt vægt på at de parametre og metoder kommunen kan variere. Fravalget kommer dermed til at bestå af uhensigtsmæssigheder i selve lovgrundlaget.

2.2.1 Fremgangsmåde

Da formålet med interviewene er at udforske problemstillingerne i forbindelse med nedklassificering, eller sagt med Svend Brinkmanns egne ord, "et problemkompleks der skal afdækkes" i forbindelse med nedklassificering (Kvale & Brinkmann, 2009, s. 129), er det oplagt at benytte den eksplorative tilgang, der fokuserer på en åben tilgang, der tillader nye vinkler eller nuancer indenfor problemkomplekset.

Respondenterne er udvalgt i samarbejde med projektets vejleder. Respondenter er derefter blevet kontaktet på e-mail. Der er taget udgangspunkt i fagpersoner, der tænkes at kunne bidrage med viden omkring problemstillinger på kommunalt niveau vedrørende nedklassificering af kommuneveje. De fagpersoner, der er blevet spurgt omkring problemstillinger er:

- Landinspektør Rasmus Ørtoft (RØ)
 - Randers kommune
 - Har tidligere arbejdet i vejafdelingen, men arbejder nu i planafdelingen
- Ingeniør Erland Stubkjær Christensen
 - Favrskov kommune
 - Afdelingsleder for Vej og Trafik
- Landinspektør Finn Kjær Christensen
 - Viborg kommune
 - Medarbejder under Vej og Trafik
- Landinspektør Hans Faarup (HF)

- Pensioneret fra LE34
- Forfatter til en række artikler om vejloven
- Jurist Ivan Kenn Skaaning Hansen
 - Vejdirektoratet

Alle mailudvekslingerne er dokumenteret og kan findes på USB pennen – i mappen interviews. Her er korrespondancen med hver enkel respondent gemt under hver sin tilhørende mappe med den givne korrespondents initialer.

Der er som udgangspunkt sendt en standard mail rundt, den mail hver respondent har modtaget, fremgår af den printede pdf, der dokumenterer samtalen. Den enkelte mail er blevet tilpasset alt efter hvilken respondent der er blevet interviewet, mailudvekslingen med hver enkelt respondent er i en tilhørende mappe.

Alle mails starter med en præsentation af undertegnede og projekts rammer. Der bliver nævnt at undersøgelsen operer på et kommunalt niveau og at der ud fra respondenternes svar vil blive forsøgt at opnå en optimering af processen af nedklassificering. Derefter er alle respondenterne blevet spurgt om følgende:

”Er der efter din opfattelse og erfaring områder, delprocesser eller andre elementer i processen omkring nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje, der er særligt problematiske eller u hensigtsmæssige i forhold til en lettere sagsgang? -Er der andre konkrete problemstillinger indenfor det nævnte problemfelt der er værd at undersøge i et kandidatprojekt?”

På dette stadie af undersøgelsen er spørgsmålet formuleret så generelt og så åbent som muligt, således at der ikke frasorteres eventuelle problemstillinger ved at lede respondenterne ind på et konkret spor. Det er også for at sikre en så bred fortolkning og svarmulighed på spørgsmålet, at det opfølgende spørgsmål omkring andre problemstillinger indenfor det nævnte problemfelt er med. For at understrege at alle problemstillinger indenfor nedklassificering er relevante.

Derefter er respondenterne blevet adspurgt om, hvorvidt der efter deres viden er andre personer der vil kunne bidrage med indsigt i den opstillede problemstilling. Dette spørgsmål er stillet, for at sikre at alle de respondenter, der tænkes at kunne bidrage med relevante problemstillinger i forhold til det initierende problemfelt, bliver adspurgt. Det har ført til yderligere to fagpersoner:

- Vejingeniør Britt Appeleon (BA)
 - Randers kommune
 - Ansvarlig for kommunens nedklassificeringsproces

- Ingeniør Mette Tribler (MT)
 - Favrskov kommune
 - Ansat i vej og trafik

Respondenterne har givet svar af forskellig karakter. Nogle har spurgt nærmere ind til opgavens form, andre har svaret, at spørgsmålene har lagt uden for den enkeltes kompetencer eller arbejdsområde og derefter henvist til en kollega eller anden fagperson der ville være den rette at henvende sig til.

Endeligt er der foretaget et fysisk interview i Randers af BA (Appelleon, 2016) samt deltagelse i et borgermøde i Favrskov kommune, der på daværende tidspunkt var i gang med en nedklassificering proces (Borgermøde, 2016) i Ulstruphallen. Et referat af borgermødet og interviewet er begge vedlagte i bilagsmappen.

2.2.2 Præmisser for interviews

Der er som udgangspunkt valgt at tage afsæt i det kommunale niveau, derfor fokuseres der på de procedurer kommunen kan påvirke. Altså processer hvor kommunen vælger hvorledes de agerer, som i Randers kommune hvor tilstandsrapporterne sendes ud i fysisk form, da der vurderes af BA at det er mere hensigtsmæssigt end elektronisk form (Appelleon, 2016).

På svarene fra respondenterne i det initierende interview er en gennemgående problemstilling, forskellige aspekter af kommunikationen.

BA kan berette, at der klages i op mod 90% af nedklassificeringer af vejstrækninger i Randers kommune. Klagerne bundet i en generel utilfredshed over, at borgerne har fået en ekstra byrde. Trods antallet af klager har der kun været ét tilfælde i forbindelse med nedklassificering i Randers kommune, hvor klagerne har resulteret i en udskydelse af nedklassificeringen, og aldrig har klagerne resulteret i at vejen ikke blev nedklassificeret (Appelleon, 2016).

Situationen fra Randers, med det store antal klager, der ikke ender med at have nogen konsekvens andet end et tidsforbrug, vidner om at der er plads til forbedring i kommunikationen mellem kommunen og de berørte parter. Eftersom det tydeligvis ikke lykkedes kommunen at overdrage budskabet omkring hvilke klagemuligheder de berørte parter har.

Det antages derfor at grundejerne som udgangspunkt er negativt indstillet på at overtage vedligeholdelsesudgiften for vejen. Dette er også i tråd med konklusionerne fra et andet projekt udarbejdet på landinspektørstudiet, der konkludere; *"At få nedklassificeret sin adgangsgivende vej*

fra kommunevej til privat fællesvej, giver en ekstra byrde uden en medfølgende ret” (Ekelund, Helveg, Jacobsen, & Jensen, 2011). Det er derfor forståeligt at flere grundejere stiller sig på bagbenene når nyheden om en igangsat nedklassificeringsproces rammer de berørte parter. Som HF reflekterer over, så er det legitimt for staten at påføre borgere ekstra byrder, men som han selv udtaler, så ville han heller ikke være positivt indstillet på pludselig at skulle betale vedligeholdelsesforpligtigelsen for den vej han bor ved.

”Jeg bor selv på en lang blind kommunevej, der nemt kunne nedklassificeres til privat fællesvej, - men jeg vil da være træt af at få sådan en uventet nu boligudgift som pensionist” – Hans Faarup

Dette mønster er det samme BA beskriver, at der eksisterer en grundliggende modvilje ift. At få nedklassificeret sin vej, og dermed overtage vedligeholdelsesforpligtigelsen, til trods for, som HF påpeger, at det efterhånden er legitimt for staten at udskrive ekstra byrder.

I praksis betyder reglerne fra vejloven, at når kommunalbestyrelsen beslutter en vej skal nedklassificeres, så kan der først klages over kommunens endelige beslutning, altså når vejen er nedklassificeret, derudover så vurderer vejdirektoratet (VD) ikke på selve grundlagene kommunen har benyttet til sin beslutning, men den processuelle sagsgang. Altså om kommunen har været saglig i sine vurderingen og benyttet den rigtige proces. Der er altså ingen mulighed for at VD kan gå ind og bestemme at den givne vej ikke kan nedklassificeres (Vejdirektoratet, 2016).

Derudover så er det at læse lovgivning en særlig disciplin, hvorfor det ikke altid er det rigtige resultat, der fremkommer når lægmænd læser og fortolker lovtekst. Lovgivningen om nedklassificering er ingen undtagelse, og overlappet imellem den gamle og nye vejlov kan medvirke til, at der hersker tvivl om hvilket regelsæt, der er gældende. Lappeløsningerne og den ulogiske opbygning af §90 i VL gør det ikke lettere (Appelleon, 2016). Derfor antages det, som en præmis for resten af dette projekt, at der ude i vejafdelinger i kommunerne er tvivl om hvorledes lovgivningen skal forvaltes vedrørende nedklassificering. Når kommunalbestyrelsen som vejmyndighed, og de utilfredsgrundejere, skal afklare den rigtige fortolkning af en lovtekst, kan det resultere i en kollision imellem grundejernes fejlfortolkning og de ansvarlige i kommunens manglende erfaring og kendskab til processen ift. nedklassificering. Dette argument hviler ikke kun på en antagelse om manglende kompetencer indenfor det specifikke felt af vejlovgivningen ude i kommunerne, men også ud fra antagelse om at al begyndelse kan være svær.

Slutteligt er det centralt for kommunerne, at når der kalkuleres med en besparelse i kommunebudgettet via overdragelse af vedligeholdelsesforpligtigelsen til grundejerne for en vejstrækning, skal besparelsen ikke bruges til at finansiere øget behandling af klager, borgermøder og

andre administrative udgifter. I så fald er nedklassificeringen økonomisk omsonst, og det kan derfor argumenteres for, at en sådan nedklassificering er nytteløs at belemre grundejerne med.

2.2.3 Resultater fra initierende interviews

I følgende bliver resultaterne fra interviewene præsenteret. Der vil blive taget udgangspunkt i Tabel 1, hvori der er uddraget problemstillingerne i citater fra de adspurgte respondenter. De svar, der er udvalgt til tabellen, er de svar der direkte brugbare og relevante ift. Projektet.

De respondenter, der har givet et direkte brugbart svar i forhold til at opstille den endelige problemstilling, er listet nedenunder med deres initialer der bruges fremtidigt i rapporten, deres navn og deres professionelle tilhørsforhold.

- BA – Britt Appeleon – Randers kommune
- MT – Mette Tribler – Favrskov kommune
- RØ – Rasmus Ørtoft – Randers kommune
- HF – Hans Faarup – Pensioneret ekspert indenfor vejlovgivning i Danmark

Initialer	Problemstillinger
BA	<p>"...at den standardtilstandsrapport ministeriet har lavet er meget svær at have med at gøre. Den er uforståelig for borgerne, og vi bruger uendelig meget tid på at forklare hvad den egentlig betyder. Den er i virkeligheden lavet af fagfolk til fagfolk."</p> <p>"...at den endelige afgørelse først må sende fra kommunerne de 4 år efter offentliggørelse, i stedet for når sagsbehandlingen er slut, men så med en overtagelsesdato 4 år efter offentliggørelse. Hvis du spørger mig ville denne løsning være den bedste for borgerne, fordi de så fik en frist for overtagelse. Nu sender jeg afgørelsen og så har de vejen fra brevets modtagelse."</p>
MT	<p>"En umiddelbar indskydelse kunne være kommunikationen med borgerne. Det er svært juridisk stof, som kan være meget svært at formidle.</p> <p>· En anden ting er selve proceduren i forhold til nedklassificeringen. De 4 "vente år" som trækker processen langt ud. Den kunne man godt arbejde på, så den blev brugt mere konstruktivt, både fra forvaltningens side og borgernes side. F.eks opstart af vejlaug og lignende kunne godt skubbes i gang på et tidligere stadie."</p>
MT (forsat)	<p>· "Det kunne måske være fint med en "drejebog" for nedklassificeringen fra f.eks. Vejdirektoratet, så alle kommuner ikke skal sidde og opfinde den dybe tallerken hver gang. Drejebogen kunne indeholde diverse tidsplaner, standardskrivelser der skal benyttes, diverse omkring annoncering, diverse pjecer der gør det lettere for borgeren at forstå hvad det indebærer pludselig at bo til en privat fællesvej og meget mere"</p>

Initialer	Problemstillinger
RØ	"Måske kunne han komme med et bud på en nem måde at tinglyse vejret efter nedklassificering?"
HF	"Lovforslagets § 124 stk. 3 fastholder den eksisterende vejlovs bestemmelse om, at en kommunevej først kan nedlægges 4 år efter, at beslutningen herom er truffet. Dette er en besynderlig og helt umulig bestemmelse for kommunerne."

TABEL 1: BESVARELSER FRA INITIERENDE INTERVIEWS DER DANNER GRUNDLAG FOR PROBLEMFORMULERINGEN

Som det fremgår af citaterne fra Tabel 1, så er der medtaget citater af forskellig karakter. Den brede variation af typen af besvarelser skyldes den brede formulering i interviewet. Dette har selvfølgelig sin klare ulempe i forbindelse med sammenligning, men samtidigt er det et tegn på at det er lykkedes med en bred formulering, der ikke umiddelbart leder respondenterne ind på et bestemt spor. Svarene har karakter af helt specifikke som HF, og mere general karakter som MT.

Der er især 4-års reglen, der opleves tung og uhensigtsmæssige, MT kalder det "*4 vente år*", og efterspørger at der tidligere i forløbet kunne oprettes vejlaug. HF kalder 4 års reglen for "*besynderlig og helt umulig*". Som det er nævnt tidligere, så er venteperiode med for at sikre at borgere har tid til at imødekomme den nye situation, ved blandt andet at organisere sig i vejlaug eller lign. samt indhente tilbud. Så det er ikke lagt op til at kommunen skal foretage sig noget i perioden, dette fremgår også af VD's vejledning i vejlovgivning, der refererer til de 4 års "vente" -periode således;

"Omkring år 3 efter offentliggørelsen begynder den egentlige sagsbehandling." (Vejdirektoratet, 2016, s. 93).

Det bliver problematisk med den lange sagsbehandling af flere årsager, blandt andet er der kommunalvalg hvert 4. år, så der er stor sandsynlighed for der vil være en variation mellem den kommunalbestyrelse, der træffer beslutningen, og den kommunalbestyrelse der skal effektuere den.

2.2.4 Tilstandsrapporten – "Af fagfolk til fagfolk"

Tilstandsrapporten er også noget BA slår ned på. Hun mener at man ikke kan forvente den gennemsnitlige borger skal kunne forstå tilstandsrapporten. Tilstandsrapporten er noget BA bruger meget tid på at forklare de berørte parter og at det sprog, der bruges i tilstandsrapporten er et fagsprog (Appelleon, 2016). Der er i 9. semester projektet "Nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje", blevet set nærmere på tilstandsrapporten. Der er fra Transport og bygningsministeriet udarbejdet en skabelon til tilstandsrapporten (Bekendtgørelse nr. 1411 af 27.

november 2015). Skabelonen og eksempler på tilstandsrapporter er i bilagsmappen. Skabelonen fastsætter udformningen af tilstandsrapporten, og det at tilstandsrapporten er en teknisk rapport om vejens stand, så er der valgt ikke at se nærmere på denne i dette projekt. Da en vurdering af denne ligger udenfor den landinspektør faglige viden, dog konkluderes der, ud fra tilstandsrapportens udformning og sprog, samt BA's udtalelse, at tilstandsrapporten er for teknisk til at den typiske grundejer vil få noget givtigt ud af tilstandsrapporten.

2.3 Problemformulering

Kommunerne er årligt udsat for krav om besparelser hvilket er et incitament for nedklassificering af offentligt veje til private fællesveje.

Udgifterne til at vedligeholde og drive en vej er forholdsvis store, og dermed er de potentielle besparelser ved nedklassificering også store. Nedklassificering af offentlige veje er dog en administrativ og økonomisk tung byrde for kommunerne, og de berørte parter i en nedklassificeringsproces er typisk negativt indstillet på at overtage en ekstra byrde i form af vedligeholdelsesforpligtigelsen.

Kommunalbestyrelsen, der er forvaltere, har ansvaret for at hjælpe borgere med "vejledning og bistand til personer, der retter henvendelse om spørgsmål inden for myndighedens sagsområde" jf. § 7 i Bekendtgørelse af forvaltningsloven (BAF), lovbekendtgørelse nr. 988 af 9. oktober 2012. Ydermere er kommunen også bundet af § 19 i BAF, der tilsiger at berørte parter skal være bekendte med de informationer myndigheden, i dette tilfælde kommunalbestyrelsen i deres funktion som vejmyndighed, er i besiddelse af og som har indflydelse før end der må træffes en beslutning der påvirker den berørte part.

Kommunens forvaltning er dermed altafgørende for sagens forløb, dels for at det foregår korrekt ift. Lovgivningen, men også i forhold til de berørte parters retsfølelse. Hertil skal det nævnes at kravene fra BAK og VL er minimums bestemmelser, det er tilladt for kommunalbestyrelsen at gå over kravene fra lovgivningen.

En faktor, der besværliggør processen ved nedklassificering af offentlige veje, er kommunikationen med de berørte borgere. Det er et vanskeligt juridisk stof der skal formidles tilstandsrapporten er udarbejdet i et sprog, der ikke er møntet på publikummet.

Hvorledes forvaltes reglerne fra VL og BAF i forbindelse med en nedklassificeringsproces, og er dette hensigtsmæssigt ift. en flydende sagsgang med et minimum af klager og behandling? Hvad skal kommunerne være særligt opmærksomme på, og hvilke faldgruber er der?

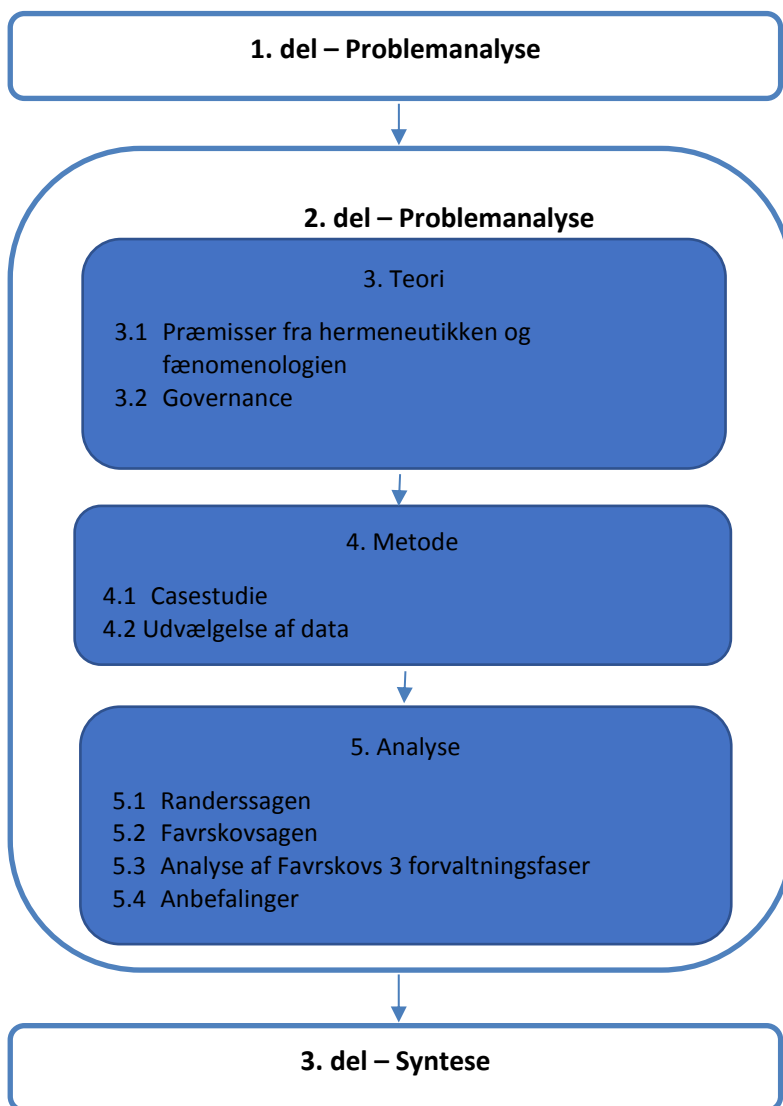
2. DEL – METODE OG ANALYSE

Denne 2. del af projektet har til formål at afdække problemformuleringen. Kapitlet er delt op i tre hovedafsnit – en opbygning der ses på Figur 4.

Første del af kapitlet er et teori afsnit, der har til formål at præsentere videnskabsteori, der er relevant for den senere analyse.

Anden del af kapitlet er metodeafsnittet, hvis formål er at præsentere den metode og det forskningsdesign, der anvendes under analysen.

Sidste del af kapitlet er analysen, der danner grundlag for en decideret behandling af problemformuleringen. Denne ender ud i en række anbefalinger til kommunerne, der kan lette processen vedrørende nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje.



FIGUR 4: OPBYGNING AF 2. DEL - METODE OG ANALYSE

3 Teori

Formålet med teori afsnittet er at præsentere en række videnskabsteorier, der anvendes i analysen.

Der er i forvejen blevet redegjort for de rammer som kommunen arbejder under i forbindelse med nedklassificering. Disse rammer kommer fra lovgivningen, og er et minimumskrav til den information og delagtiggørelse af de berørte parter i forbindelse med en nedklassificeringsproces. Teorien skal bruges til at vurdere på de dispositioner kommunen har gjort i forbindelse med nedklassificeringsprocessen.

For at lave en vurdering af kommunens forvaltning, er det oplagt at inddrage dem, der er underlagt kommunen i en nedklassificeringsproces, de berørte parter. For at det giver mening at inddrage de berørte parter inddrages teoretiske præmisser fra hermeneutikken og fænomenologien.

Derudover er det relevant at kigge på governance - at en yderligere inddragelse af berørte parter i planlægningsammenhæng, bidrager til at borgere tager et yderligere ansvar på sig. Dette vil med fordel kunne drages nytte af i en nedklassificeringsproces, derfor vil der også blive redegjort for elementer fra governance teori.

3.1 Præmisser fra hermeneutikken og fænomenologien

Der er tidligere redegjort for kommunens udgangspunkt forud for en nedklassificeringsproces, i følgende afsnit vil der blive set nærmere på udgangspunktet for de berørte parter. Dette vil blive gjort igennem en redegørelse for nogle basale præmisser fra det videnskabsteoretiske udgangspunkt. Der vil blive hevet elementer ud fra hermeneutikken og fænomenologien, da det kommer til at handle om at *fortolke og forstå*. Dels handler det om hvorledes det kan forventes de berørte parter i en nedklassificeringsproces fortolker og forstår, men senere skal de berørte parters udmeldelser også fortolkes og forstås i forhold til besvarelse af problemformuleringen. Eftersom fænomenologien bygger videre på samme verdensforståelse som hermeneutikken, startes derud med hermeneutikken og de præmisser, der opstilles derfra og derefter fremlægges relevante præmisser fra fænomenologien.

Hermeneutikkens hovedformål er at fortolke og forstå, hvorimod den klassiske empiriske videnskab forsøger at forklare og beskrive. Søgen efter sandheden er derfor vendt lidt om i hermeneutik, hvis fader Schleiermacher (1768-1834) blandt andet blev berømt for at påstå, at der igennem et hermeneutisk studie af en forfatters tekst, er muligt at forstå en forfatter bedre end forfatteren kan

forstå sig selv. Metoden herfor er at "gå bagom teksten", hvorfor teksten kun bliver til en del af den samlede forståelse. Essensen af hermeneutikken er at fokusere på, hvorledes der kan opnås forståelse af et bestemt materiale. Tekster og andet materiale indenfor hermeneutikken er dermed et medie til at overbringe viden og erfaring fra et subjekt til et andet (Christensen M. L., 1994), (Brodersen, 2007).

En præmis for opnåelse af viden indenfor hermeneutikken er, at der altid tages udgangspunkt i den der fortolker (modtagerens) egen viden. Det er kun muligt at forstå noget ud fra sin *forforståelse*, eftersom de nye informationer, sættes i forhold til det eksisterende verdensbillede og fortolkes derudfra. Denne form for opnåelse af viden, er det der kommer til udtryk i den hermeneutiske spiral. Her danner forforståelsen baggrund for fortolkning, der leder til en ny forforståelse, forud for næste fortolkning. Den tyske filosof Hans-George Gadamer (1900-2002) påstår at denne læringsproces kun kan opnås ved forståelse, fortolkning og anvendelse. Dette betinger at forud for forståelse er det nødvendigt med anvendelse, og omvendt er det nødvendigt med anvendelse før man har forstået (Brodersen, 2007, s. 198).

Hvor tidligere filosoffer har diskuteret sandhedsgraden af et observeret fænomen, fokusere fænomenologerne på at beskrive hvorledes fænomener opleves i en bevidsthed. En logisk følge deraf er at der er lige så mange variationer af et fænomen, som der er opfattelser deraf. Det giver heller ikke mening at diskutere om et subjekts opfattelse er sandt eller falsk, men hvilken social og historisk kontekst der danner baggrund for subjektets opfattelse. Foucault bygger videre på dette og konkludere at subjekter agere ud fra hvordan de opfatter verdenen (Brodersen L. , 2007, s. 209)

Præmisserne fra fænomenologien, dikterer at verdenen tolkes individuelt, og at denne opfattelse af verdenen varierer med subjektet. En konsekvens af dette er, at når kommunen bringer meddelelsen om nedklassificering, så er der stor forskel på hvorledes de berørte parter oplever og agere i en nedklassificeringsproces.

Gadamer mener at man igennem samtale om et konkret fænomen får de personlige opfattelser til at blive identiske. Gadamer kalder dette for horisontsammensmeltning. Dermed påvirker to parter hinandens opfattelse og teoretisk er horisontsammensmeltning via kommunikation mulig. Derfor burde det teoretisk være muligt for kommunerne at opnå en horisontsammensmeltning med de berørte parter igennem kommunikation. Der er her et forbehold, at Gadamer anerkender at dette i praksis er næsten umuligt, i tråd med præmissen omkring en verdensopfattelse pr. Subjekt, dermed er en fuldstændig horisontsammensmeltning teoretisk umulig. Horisontsammensmeltningen er således udtryk for et perfekt scenarie, der kun er muligt at opnå grader af. Men som fænomen er horisontsammensmeltning brugbart i dette projekt. Eftersom det kommunen ønsker i en

nedklassificeringsproces, er en horisontsammensmeltning med de berørte parter. I forlængelse heraf, benyttes denne sandheds definition, som Lars Brodersen også benytter i "Geokommunikation": fra (Jensen, 2005, s.11) (Brodersen, 2007).

"Sandt er det som parterne kan blive enige om" Sandhed er dermed ikke absolut, men er forankret i en social og historisk kontekst, som hele tiden forandres. Opnåelsen af enighed er nøglebegrebet"

Denne definition passer ind i det hermeneutiske og fænomenologiske verdensbillede der er stillet op, hvor det ikke giver mening at diskutere om den ene verdensopfattelse er sand eller falsk. For i praksis, så hvis de berørte parter har en opfattelse, der leder til en eller flere klager, så er det ligegyldigt om de berørte parter har ret eller tager fejl, for resultat er det samme, en klage der lander et sted indenfor kommunen der tager tid og ressourcer.

Dermed er det følgende 4 præmisser der kommer til at være centrale i forståelsen af den senere undersøgelse;

1. Man tolker ud fra sin forforståelse
2. Der findes en forforståelse pr. individ
3. Denne forståelse er en totalsum af historik og kultur
4. Forforståelsen kan modelleres gennem interaktion

3.2 Governance

Indenfor moderne planlægningsteori repræsenteret ved teoretikere som Patsy Healey og David Harvey, benyttes udtrykket governance. Governance omhandler en mere demokratisk og borgerinddragende tilgang til planlægning end tidligere tilgange (Christensen J. L., 2015).

Afsættet for governance, er at beslutningstagere tjener borgere, og for at tjene borgere er man nødt til at involvere dem i beslutningsforløbet. Ved at inddrage de berørte borgere, så tager de involverede borgere større ansvar og kommer med løsninger på problemstillinger.

Governance er noget der kan benyttes i forskellige grader i en planlægningssituation, men teorien er også relaterbar til andre politiske beslutningsprocesser.

4 Metode

Følgende afsnit vil præsentere de metoder, der er anvendt under analysen.

Problemformuleringen der blev fremsat i afsnit 2.3 kan deles op i to dele.

- 1. *Hvorledes forvaltes reglerne fra VL og BAF i forbindelse med en nedklassificeringsproces, og er dette hensigtsmæssigt ift. en flydende sagsgang med et minimum af klagere og behandling?***
- 2. *Hvad skal kommunerne være særligt opmærksomme på, og hvilke faldgruber er der?***

For at besvare den første del er det nærliggende at kortlægge en konkret nedklassificeringsproces, vurdere hensigtsmæssigheden af den offentlige forvaltning og derefter holde den op i mod rammerne fra forvaltningsloven og offentlighedsloven, samt reaktionerne fra de berørte parter

Dernæst skal konkrete faldgruber ved nedklassificeringen identificeres, hvilket vil resultere i en række anbefalinger til kommunen til anvendelse under en nedklassificering.

For at kunne kortlægge en konkret nedklassificering er det valgt at udføre et casestudie på en kommune, Favrskov, hvor store mængder data er tilgængeligt. Casestudie som metode og udvælgelsen af kommuner er præsenteret i dette afsnit.

4.1 Casestudie

Der er allerede lagt op til at undersøgelsen skal være et kvalitativt casestudie. Ved at opstille teori ud fra eksempler, er det en forudsætning med stor informationsrigdom. Denne undersøgelses form hedder kvalitativ. For at kunne opstille nogle valide konklusioner, er det nødvendigt at gå i dybden med hvert eksempel, derfor er det en forudsætning at det er muligt med eksemplerne. En begrænsning i forhold til den kvalitative tilgang, er usikkerheden i forhold til en extrapolering (Neergaard, 2003).

Casestudiet er en metode, der studerer fænomener for at skabe viden om disse (Ramian, 2012). Det fænomen, der undersøges, er en afgørende proces i casestudiet. Et casestudie gør det muligt at: Generere ny viden ved at undersøge fænomenet og gennemføre induktiv proces, hvor der gennem informationsrigdom opstilles teorier (Anbefalinger).

Fænomenet, der undersøges i denne sammenhæng, er nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje. For at kunne opstille teori vedr. denne nedklassificering er der udvalgt en kommune med en igangværende nedklassificering hvor informationsrigdommen er høj.

Udfordringen bliver at finde en sag med høj informationsrigdom, der tillader at opstille nogle anbefalinger ift. en lettere sagsgang for fremtidige kommuner (Induktiv proces). Dette kræver at det er muligt med et grundigt indblik i forvaltningen af sagen, samt det er muligt at udlede nogle reaktioner fra de berørte parter.

En anden kommune er valgt som eksempel på nedklassificering, der fungerer og skal bruges til sammenligning.

Ud fra dette bør det være muligt at komme med en vurdering af den udvalgte kommunens dispositioner og ageren, og derudfra komme med anbefalinger til andre kommuner, der ønsker at igangsætte en nedklassificeringsproces.

For at kunne sammenligne kommunernes praksis og for at have en grundstruktur, tages der udgangspunkt i fase inddelingen fra forståelsesrammen. Således at processen deles op i følgende punkter, som så enkeltvis kan vurderes og opstilles anbefalinger op til. De 3 forvaltningsfaser kommer til at være;

1. Politisk beslutning og igangsættelse af nedklassificeringen
2. Offentliggørelsen
3. Underretningen + tilstandsrapporterne + høring

Forvaltningsfase 1 starter ved den politiske beslutning, og indeholde det embedsværk arbejde, der går forud for en nedklassificering, udvælgelse af veje og den generelle planlægning af nedklassificeringen, men også oplysning af politikere

Forvaltningsfase 2, offentliggørelsen, dækker over hvorledes offentligheden gøres opmærksom på nedklassificeringsprocessen, og indeholder også selve offentliggørelsen.

Forvaltningsfase 3, Underretningen dækker over modtagelsen af tilstandsrapporten og den efterfølgende høringsperiode på 8 uger.

Under hver af de tre faser vil borgernes reaktioner på nedklassificeringen blive inddraget. Ved at inddrage disse muliggøres det at besvare del to af problemformulering ved at analysere hvorfor borgerne reagerer som de er, og hvordan det kan undgås.

4.2 Udvalgelse af data

Som nævnt tidligere er der valgt at have 2 kommuner at sammenholde processen fra. Dels for at få variationer, men mest af alt at have en anden kommune at holde den udvalgte case kommune op imod. For på den måde at sikre at det ikke er en ekstrem eller ikke-repræsentativ kommune.

Eftersom det forventes at grundejerne i Danmark er en forholdsvis homogen gruppe ift. projektets undersøgelse, så antages det at grundejerne i en given kommune ikke er anderledes end andre kommuner. Der vil være grundejere som stiltiende accepterer den politiske beslutning om nedklassificering, og der vil være grundejere, der kæmper i mod af alle deres ressourcer om det er i Haderslev eller Hvidovre.

Eftersom der skal bruges 2 kommuner, en til at sammenligne med, og en hvor der er muligt at få et detaljeret indblik i processen, så er der stor forskel på hvilket datakrav der er til de to kommuner.

Da der allerede var etableret kontakt til medarbejdere fra Randers og Favrskov kommune, blev disse to kommuner valgt som udgangspunkt, for at undersøge om de kunne opfylde ovenstående behov.

4.2.1 Randersmetoden

Randers kommune har nedklassificeret over flere omgange, og er dermed en af de kommuner med stor erfaring indenfor nedklassificering. Dette eksemplificeres ved at repræsentanter fra vejafdelinger i forskellige kommuner har været på besøg i Randers for at lære af deres erfaringer og metode for nedklassificering, bl.a. Repræsentanter fra Favrskov- og Høje-Taastrup kommune.

Til trods for dette kan BA berette at der i 9 ud af 10 sager modtages klager, og at det typisk er en "ildsjæl" på vejen der får resten af vejen med på at klage og efterfølgende står for at repræsentere vejen. Derfor er der ikke tale om at Randersmetoden er den ideelle metode. Randersmetoden står blot, som et gangbart eksempel på forvaltningen af reglerne om nedklassificering.

Randersmetoden kommer i dette projekt til at være eksemplet casestudiet bliver holdt op i mod. Viden om Randersmetoden er indsamlet ved et fysisk interview i Randers af den ansvarlige medarbejder for nedklassificeringsprocessen, BA.

4.2.2 Favrskovsagen

Favrskovsagen, som Favrskovs nedklassificeringsproces vil blive refereret til fremadrettet i rapporten, har fyldt meget i de lokale medier, Favrkovposten, DinavisRanders, Randers Amtsavis og Midtvest avis. Derudover er der oprettet en initiativgruppe, der har til virke at få stoppet nedklassificeringsprocessen, Initiativgruppen har gennem aktindsigt kommet i besiddelse af en række dokumenter som beskriver det interne forløb i Favrskovsagen, og endelig er der indgivet en række indsigelser. Alt dette gør at der eksisterer en del materiale om Favrskovsagen, og dermed lever den op til kravene for casestudiet.

I casestudiet af *Favrskovsagen*, vil der blive brugt:

- Officielle referater fra Favrskovs kommunes hjemmeside
 - Byrådsmøder
 - Udvalgsmøder
 - Behandlingsdokumenter og bilag
 - Materiale kommunerne har stilet til rådighed
 - Tilstandsrapporterne
- Artikler fra den lokale presse der beskriver sagen
- Klager fra de berørte parter
 - Læserbreve
 - Referater fra møder i Initiativgruppen Tommesenvej
 - Indsigelser i forbindelse med høringen

5 Analyse

I følgende kapitel kommer analysen, der har til formål at skabe viden, der muliggør en bevarelse af problemformuleringen. Der vil startes ud med at præsentere Randersmetoden. Derefter vil casestudiet i Favrskovsagen komme. Til trods for forskelligheden i indsamlingen af viden om de to kommuner, mest af alt forskel i mængde og detaljegrad, så opbygges afsnittene om kommunerne ens. Startende med en introduktion til kommunen og nedklassificeringsprocessen derefter en gennemgang af de forskellige forvaltningsfaser og endeligt vil resultaterne opsummeres i en tabel. Til sidst i kapitlet bliver resultaterne samlet og en række anbefalinger vil blive fremsat.

Som nævnt tidligere så tjener Favrskov som et casestudie, og Randers som det eksempel casestudiet kan holdes op i mod.

5.1 Randersmetoden

Randers har løbene nedklassificeret deres veje, og forsætter med det. De har således nedklassificeret veje efter den gamle vejlov og kommer til at nedklassificere efter den nye vejlov også. De har en medarbejder dedikeret til opgaven, der bruger en del af hendes tid på nedklassificeringsprocessen udover hendes andre opgaver i vejafdelingen (BA). Gennem et fysisk interview af BA nede i Randers, er Randersmetoden blevet uddraget.

I Randers kommune har man valgt at nedklassificere et mindre antal vejstrækninger af gangen, således der sker en løbende nedklassificeringsproces, med vejstrækninger forskellige steder i nedklassificeringsprocessen. De veje der skal nedklassificeres udvælges fra kort, hvor det er logisk at se hvilke veje der tjener et geografisk afgrænset område. Derefter bringes der en notits i avisen om hvilke vejstrækninger, der skal nedklassificeres, med en henvisning til Randers kommunes hjemmeside. Når tilstandsrapporterne sendes ud, sker det i fysisk form, ud fra en vurdering om at tilstandsrapporterne er "tunge nok" som de er, og derfor skal de berørte parter ikke sidde og læse det på deres E-Boks. Tilstandsrapporterne bliver udarbejdet internt i kommunens egen forvaltning af en vejingeniør, således at det er muligt at trække på den medarbejder, der har udarbejdet rapporterne når den senere høringsfase går i gang og de berørte parter klager eller stiller spørgsmål til tilstandsrapporterne.

Nedklassificeringen kan i grove træk ses i Tabel 2.

Kommuner Forvaltningsfaser	Randers
<ul style="list-style-type: none"> • Politisk beslutning og igangsættelse af nedklassificeringen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vejene udvælges fra kort • Der udvælges et mindre antal veje af gangen
<ul style="list-style-type: none"> • Offentliggørelsen + Underretningen 	<ul style="list-style-type: none"> • Notits i Avis + offentliggørelse på hjemmeside • Underretning i forbindelse med udsendelse af Tilstandsrapporter
<ul style="list-style-type: none"> • Tilstandsrapporterne + høring 	<ul style="list-style-type: none"> • Tilstandsrapporterne sendes ud i fysisk form • Tilstandsrapporterne udarbejdes internt, således der kan trækkes direkte på den ansvarlige medarbejder

TABEL 2: NEDKLASSIFICERING I RANDERSSAGEN

5.2 Casestudie i Favrskovsagen

Følgende kommer casestudiet i Favrskovsagen, formålet med dette casestudie bliver at gå ned i hver enkel detalje i Favrskovsagen i forbindelse med forvaltningens dispositioner. Til at starte med er det nødvendigt med et overblik over hvad der vil undersøges.

Startende med en introduktion til kommunen og nedklassificeringsprocessen derefter en gennemgang af de forskellige forvaltningsfaser og endeligt vil resultaterne opsummeres i en tabel.

Redegørelsen for Favrskovs sagen, er kronologisk, hvorimod referencen til de berørte parter klager ikke er. Da der f.eks. klages over økonomien til borgermødet i Ulstrup, mens der også løbende er læserbreve i den lokale presse, samt indsigelse i forbindelse med høringen. Derfor er de berørte parter kritikpunkter inddelt under de faser hvor kritikken går på.

5.2.1 (for)Historien

Til trods for at der er redegjort for at det vil tages udgangspunkt i den politiske beslutning om at nedklassificere, så er det stadig relevant at fremhæve processen og rationale bagved beslutningen. Grundlaget bliver relevant senere ift. diskussionen om governance og offentlighedsloven, derunder de berørte parter manglende forståelse.

Den politiske beslutning om at nedklassificere i Favrskov kommune, bliver truffet i 2010 ved budgetforhandlingerne for 2011-2014, med forventning om at beslutningen skulle have fuld effekt fra 2017. Det fremgår af referatet og tilhørende bilag, at kommunalbestyrelsen var presset ud i besparelser ved budgetforhandlingerne. De besparelser, der blev gennemført vidner om hvor besværlig en proces besparelserne har været, det er blandt andet valgt at gennemføre følgende besparelser:

- Børn i skolen skal undervises i gns. 1 time mindre om ugen til en samlet besparelse på 4.9 mio. kr. I 2014,
- Ændret ressource tildeling i alle institutioner, hvilket medfører mindre timetildeling pr barn i Favrskovs kommunes institutioner til en samlet besparelse på 1 million,
- Lukke 2 fodboldbaner til en samlet besparelse på 35.000 kr.
- Derudover skal der sammenlægges fritidstilbud og andre offentlige tilbud, som ungdomsklubber. (Bilag reviderede blokke der ingår i budgetforhandling, 2010).

Det er altså kernevelfærdsområder som institutioner og undervisning hvor kommunen er ude at foretage besparelser. Dette giver et indblik i den politiske virkelighed for byrådet da der besluttes at indlede "en harmoniseringsproces".

Offentliggørelsen af nedklassificeringen, og dermed startdatoen for nedklassificeringsprocessens 4 års regel, er 12 juni 2012. Det er først i 2016 hvor den egentlige nedklassificering skal til at finde sted, at de berørte parter begynder at røre på sig ift. læserbreve og etablering af Initiativgruppen Tommesensgruppen.

Initiativgruppen Tommesensgruppen

I gennemgangen af læserbreve var der personer der gik igen, særligt Per Holm Knudsen (PHK). Det viser sig at PHK er stifter af Initiativgruppen Tommesensgruppen (IT), der har til formål at hindre nedklassificeringsprocessen (IT referat, 6/7-2016). Derudover er deres medlemmer også aktive på Facebook gruppen "privatisering af veje i Favrskov". Her linkes der til artikler fra den lokale presse med kritiske kommentarer og opfordringer til at sende indsigelser. IT har blandt andet forfattet en standard indsigelse udfyldt med argumenter klar til at skrive navn og vejnavn på.

Om det er IT, der sætter dagsordenen, eller de blot fanger diskursen fra de andre berørte parter, vil der ikke vurderes på her, der kan blot konstateres ved gennemgang af indsigelser, kommentarer på borgermødet og tonen på sociale medier (SoMe) at IT er repræsentative for de berørte parters kritikpunkter.

I forhold til teorien om verdensopfattelser, så vil der findes en verdensopfattelse pr. subjekt i Favrskov, derfor er det vigtigere med en stor informationsrigdom, da der ikke er tale om en statistisk generalisering, men i stedet opstille teori ud fra informationsrigdom. Derfor er det valgt at bruge en del ressourcer på at gennemlæse IT's materiale, som der benyttes dele af senere. IT har blandt andet en hjemmeside <http://tomesensvej.dk/>, hvor der er referater af deres møder, samt links til artikler, dokumentation af breve og skrivelser med politikere, forfatteren Jesper Tunell, og Transportministeren.

Derfor vurderes det, at IT er repræsentative og omfanget af dokumentation og information, gør de er egnede til undersøgelsens formål.

5.2.2 Forvaltningsfase 1

Nu er der redegjort for situation op til den politiske beslutning. Følgende vil den politiske beslutning blive belyst.

På baggrund af kommunalbestyrelsens ønske om at nedklassificere, bliver Teknik og Miljø bedt om at opstille nogle parametre veje, der skal nedklassificeres, kan udpeges efter, og komme med et bud på hvad det økonomisk vil betyde for Favrskov kommune at gennemføre en nedklassificeringsproces.

5.2.2.1 Udvalgelse af veje der skal nedklassificeres

Favrskov har valgt en positiv definition på veje, der kan nedklassificeres, og har i den forbindelse opstillet følgende parametre at udvælge vejene fra:

- At der er tale om relativ lav trafikintensitet
- At der er tale om boligveje og/eller
- At der er tale om lukkede veje og/eller
- At der er tale om veje, der kan lukkes uden trafikale og betjeningsmæssige konsekvenser og/eller
- At der er tale om grusveje.
- At der er tale om forbindelsesstier fra boligveje/områder til hovedstier (Teknik og Miljøudvalg; Favrskov, 15/3-2012)

Derudover er det besluttet at industriveje skal være offentlige veje jf. følgende citat:

”Industriveje skal klassificeres som offentlige veje. Enkelte industriveje i Hammel er i dag private fællesveje. De opklassificeres til offentlige veje og vil dermed blive harmoniseret med serviceniveauet for andre industriveje i kommunen.” (Teknik og Miljøudvalg; Favrskov, 15/3-2012)

Det for den konsekvens at en strækning på ca. 0,5km ”fællesindustrivej” skal opklassificeres til offentlige veje (Teknik og Miljøudvalget, 7/6-2012).

5.2.2.2 Økonomiske konsekvenser i forbindelse med en nedklassificeringsproces

Da økonomien har været en dynamo bag beslutningen, og økonomien er så væsentligt et aspekt for kommunalbestyrelsens beslutninger, så afsættes der plads til at inddrage det økonomiske aspekt. Dette til trods for at det økonomiske aspekt ikke er en decideret del af forvaltningen i forbindelse med en nedklassificeringsproces. Begrundelsen for at have økonomien med i analysen, hviler også på at netop økonomien er en af de punkter de berørte parter slår ned på, med tydelig manglende forståelse. Så for at have den forståelse, som de berørte parter senere beskyldes for at mangle, bringes der her en redegørelse for de økonomiske konsekvenser for en nedklassificeringsproces, som

forvaltningen forventede forud for processen. I forbindelse med den økonomiske redegørelse understreger Teknik og Miljø flere gange at der er tale om usikre estimater, og at der er flere elementer man ikke fra kommunens side løbende dokumentere, som f.eks. fortovskanter og kantsten. Følgende citater beretter dette:

”Tilstanden af kommunens asfaltbelægninger er forholdsvis veldokumenteret, idet der bliver lavet eftersyn på alle offentlige veje hvert tredje år.... Umiddelbart vurderer Teknik og Kultur, at der bør afsættes omkring 3.500.000 kr. til formålet.” (Teknik og Miljøudvalg; Favrskov, 15/3-2012)

”Tilstanden af kommunens fortove er ikke dokumenteret eller gennemgået. I retningslinjerne for omklassificering er der beskrevet et tilstandskrav på maksimalt 2 cm opspring på fortove og betonbelægningssten. På nuværende tidspunkt vil det økonomiske overslag for opretning være usikkert, men vurderes at udgøre en anlægsudgift på ca. 500.000 kr.” (Teknik og Miljøudvalg; Favrskov, 15/3-2012)

”Der er endnu ikke fastlagt et tilstands- eller funktionskrav for standarden af kantsten på de omklassificerede veje. Der findes ikke en registrering af tilstanden for kantsten på de offentlige veje. Det er derfor ikke på nuværende tidspunkt muligt, at vurdere omfanget og den økonomiske konsekvens for opretning af denne del af vejanlægget. Umiddelbart vurderer Teknik og Kultur, at der bør afsættes omkring 500.000 kr. til formålet.” (Teknik og Miljøudvalg; Favrskov, 15/3-2012).

Det samlede estimat på udgiften i forbindelse med en nedklassificeringsproces for Favrskov kommune kommer til at se således ud:

- Slidlag 3.500.000 kr.
- Fortove 500.000 kr.
- Kantsten 500.000 kr.
- Afvanding 500.000 kr.
- Administration, rådgivning, tilstandsrapporter 750.000 kr.
- Matrikulær sagsudarbejdelse 450.000 kr.
- Tinglysning af vejret for vejberettigede 250.000 kr.

- Samlet set en udgift på 6,45 mio. kr.

Ovenstående er en éngangsudgift, når nedklassificeringen er gennemført, forventer Teknik og Miljø at kunne spare på driftsbudgettet og vintervedligeholdelse. Tilsvarende følgende citat:

Samlet set sparer kommunen ca. 0,85 mio. kr. i 2016 på driftsbudgettet, hvis man antager, at halvdelen af de private fællesveje afleveres i 2016. Efterfølgende vil der kunne spares omkring 1,7 mio. kr./år på driftsbudgettet. Dertil kommer besparelse til vintervedligeholdelse, der budgetmæssigt udgør en udgift på omkring 0,9 mio. kr./år ved en "gennemsnitsvinter". (Teknik og Miljøudvalg; Favrskov, 15/3-2012)

Det fremgår af ovenstående citat at der er tale om "*..., hvis man antager, at halvdelen af de private fællesveje afleveres i 2016*". Det samlede regnestykke er dermed et estimat foretaget ovenpå en antagelse. Det er altså understreget fra forvaltningen, at der er tale om usikkerhed i forbindelse med den økonomiske redegørelse.

Derudover er politikerne blevet enige om det måske var smart at vide hvad ændringerne af vejloven havde af indflydelse på processen, og derfor efterspørger de en generel redegørelse for en nedklassificeringsproces, samt ændringerne af VL i forbindelse med af ændringerne af vejloven i 2012, ved skiftet fra den nye til den gamle vejlov (Teknik og Miljøudvalg; Favrskov, 7/6-2016).

INDDRAGELSE/KOMMUNIKATION

Favrskov Kommunes beslutning om, at man agter at omklassificere veje og dermed harmonisere serviceniveauet i kommunen, skal annonceres på kommunens hjemmeside, og vil ligeledes blive annonceret i lokalaviserne. Af annonceringen skal fremgå, hvilke veje, der forventes omklassificeret.

Der vil blive udarbejdet en pjeces med information om, hvilke konsekvenser en omklassificering af vejene vil få for de berørte borgere. Der vil bl.a. blive oplyst, hvilke pligter, der følger med en omklassificering. Derudover vil pjecen indeholde informationer om oprettelse af vejlaug eller lignende, der fremadrettet kan organisere driften af de private fællesveje.

Tidligst om fire år - medio 2016 - og senest om seks år - medio 2018 - kan Favrskov Kommune træffe endelig beslutning omkring omklassificering. Inden da vil de berørte lodsejere og vejberettigede igennem høring få mulighed for at fremkomme med indsigelser m.v. til de

foreløbige tilstandsrapporter samt mulighed for at påklage processen og de endelige tilstandsrapporter til Trafikministeren (Vejdirektoratet).

Nogle steder i Favrskov Kommune skal det i høringsperioden, afklares om der er forhold, der kræver yderligere dialog med de vejberettigede, inden nedklassificeringen kan finde sted. Det kan eksempelvis være forskellige aftaleforhold eller tinglyste bestemmelser. (Teknik og Miljøudvalget, 7/6-2012)

Ovenstående redegørelse, er en redegørelse om minimumskravet, eller rammerne fra lovgivningen. Der er ingen vurdering af erfaringer ift. de berørte parter reaktion, om typiske faldgruber, osv. ud over at man påtænker at udarbejde en pjece.

5.2.3 Reaktion fra de berørte parter i forbindelse med forvaltningsfase 1

I følgende afsnit bringes reaktionerne ift. Favrskovs nedklassificeringsproces, 1. forvaltningsfase. Ved at benytte de berørte parter klager, så benyttes de berørte parter som kritikere af den forvaltning som de udsættes for. I tråd med præmisserne fra fænomenologien, så giver det ikke mening at vurdere på hvad der er sandt og falsk, men derimod at gå bagom klagerne, for at se hvad der ligger til grund for klagerne, og dermed kunne vurdere på om de kunne være undgået.

Ift. udvælgelsen af de veje der skal nedklassificeres var der på borgermødet i Ulstrup 25/5, en landmand med en større svinebedrift, der rejste spørgsmålet om hvorfor private fællesveje op til svinebønder skal nedklassificeres, når det er besluttet ikke at nedklassificere "industriveje". Da han ellers i alle andre henseende blev regnet for industri, kunne landmanden ikke forstå hvorfor hans store svinelandbrug ikke talte som industri nu (Borgermøde, 2016).

Derudover er der flere gange rejst spørgsmål til det økonomiske regnestykke. Her blev der sat spørgsmålstegn ved "om de forudsætninger og prisberegninger der ligger til grund for beslutningen holder" (IT referat 6/3-2016, 2016), i den forbindelse er det blevet påstået mange gange at pengene kan findes ved at hæve grundskylden. Den pointe besvarer borgmester Niels Boring (NB)

"Selv hvis vi fandt 11 mio. kr., så er jeg ikke sikker på vi ville bruge dem på veje?" Niels Boring, Borgmester i Favrskov (Borgermøde, 2016).

Prisforskellen mellem at nedklassificere for at opnå harmonisering, kontra at opklassificere for harmonisering, var estimeret til 11 millioner (Favrskov kommune, 2016)

5.2.4 Forvaltningsfase 2

Nedklassificeringsprocessen starter den 12. juli 2012, ved at Favrskov kommune, bringer en notits i avisen, med en henvisning til kommunens hjemmeside¹ for flere informationer og et overblik over hvilke veje, der skal nedklassificeres.

Underretningen af de enkelte berørte parter foregår i forbindelse med udsendelsen af tilstandsrapporten. I første omgang til ejerne af de berørte ejendomme, og ikke til lejere. Dette rettes der op på efter klager, og man sender ud til lejere efterfølgende.

5.2.4.1 Tilgængeligt materiale om nedklassificering

Som beskrevet under forvaltningsfase 1, så blev det vurderet fra Teknik og Miljø, at det var nødvendigt med en pjece, der forklarede reglerne i forbindelse med nedklassificering, hvilke konsekvenser det har for de berørte parter at deres vej nedklassificeres, samt noget vejledning i at opsætte en vejlaug. I følgende vil materialet præsenteres, efterfølgende vil materialet vurderes ift. til den opgave materialet var tiltænkt at opfylde, at oplyse og gøre de berørte parter klar på at overtage driften og vedligeholdelsesforpligtigelsen af deres vej. Det tilgængelige materiale listes nedenunder, Titlen på dokumentet på Favrskovs hjemmeside er skrevet med kursiv, efterfølgende af en beskrivelse:

- *Et supplement til standardvejledning* vedr. tilstandsrapporterne. En yderligere forklaring af de forskellige punkter som asfalt, sten of flise belægning, Afvanding og brønde, osv. Under hvert punkt er der en beskrivelse af hvad et "ja og et "nej" betyder ift. om de forskellige punkter opfylder kravene for at blive nedklassificeret betyder.
- *Grundejers forpligtelser*. Beskriver de forpligtelser der er i forbindelse med at overtage sin vej. Der er en princip tegning af hvad der hører under vejen, inklusiv beskæring af vegetation, f.eks. træer der vokser ind over vejen. Samt en henvisning til VL §3, at kommunen kan udføre forpligtelserne for grundejerens regning.
- *Omklassificering af veje*. Er en side samlet med generel information om Favrskovs nedklassificeringsproces. Der er link til;
 - Pressemeddelelser i forbindelse med nedklassificeringsprocessen
 - Beskrivelse af en vejfond
 - Spørgsmål fra IT og svar fra forvaltningen
 - En liste med hvilke veje der skal nedklassificeres

¹ Materialet fra Favrskov kommune til de berørte parter er vedlagt i Bilagsmappen, under mappen "Materiale fra Favrskov kommune til de berørte parter"

- Nyhedsbreve i forbindelse med nedklassificeringsprocessen
- Beskrivelse af processen for nedklassificering
- Konsekvenser ved at få overdraget vejen
- Ofte stillede spørgsmål
- Hvorledes oprettes et vejlaug

Derudover er der links til publikationer i forbindelse med nedklassificering, de publikationer der er linket til er:

- *Godt at vide når din vej bliver nedklassificeret*, er den pjece der er blevet udarbejdet af Favrskov i forbindelse med nedklassificeringsprocessen
- Materiale fra borgermøde 21. januar i InSide 2016
- Materiale fra borgermøde 25. maj 2016
- Referat med spørgsmål og svar fra borgermødet 25. maj
- Præsentation af omklassificering fra borgermødet 25. maj
- Kromann Reuters juridiske redegørelse vedrørende harmonisering af veje i Favrskov kommune

5.2.5 Reaktion fra de berørte parter i forbindelse med forvaltningsfase 2

I forbindelse med Borgermødet 25/5 i Ulstrup, blev der rejst følgende beklagelser omkring underretningen af de berørte parter.

- At det ikke er kutyme at tjekke kommunens hjemmeside om hvorvidt ens vej skal nedklassificeres
- At der er noget der ligner 900.000 borgere i Danmark der har takket nej til digital post fra det offentlige og det derfor må forventes de 900.000 borgere ikke tjekker digitale underretninger på kommunens hjemmeside
- At en annonce i den lokale avis ikke er tilstrækkeligt for at gøre opmærksom på offentliggørelsen af en nedklassificerings proces
- At det er de forkerte regler der benyttes, med henvisning til § 90 stk. 5
- *"Jeg ser da ikke sådan en lille annonce i en reklameavis"* Repræsentant fra initiativgruppen Tommesenvej (Borgermøde, 2016)

5.2.6 Forvaltningsfase 3

Følgende kommer en gennemgang af den sidste fase i Favrskovs nedklassificeringsproces. Den sidste forvaltningsfase dækker over tilstandsrapporten og den efterfølgende høring.

5.2.6.1 Tilstandsrapporterne og efterfølgende høring

Den gamle Vejlovs §90 stk. 5, dikterer at brugere af vejen skal underrettes, dette sker i praksis i forbindelse med høringsfasen og de midlertidige tilstandsrapporter. Når grundejerne har modtaget tilstandsrapporterne, har de 8 uger til at kommentere på dem, kommunen gennemarbejder/vurderer kommentarerne og udsender derefter den endelige tilstandsrapport.

Favrskov kommune har valgt at få udarbejdet deres tilstandsrapporter eksternt, dette bliver sendt i udbud, og Rambøll ender med at vinde licitationen.

De tilstandsrapporter Rambøll har udformet har ført til at kommune har fået massive henvendelser på baggrund der af. Ud af de 414 høringssvar Favrskov kommune har fået, forholder 280 af dem sig til Tilstandsrapporten (Just, 414 Høringssvar om vejene, 2017).

De mangelfulde tilstandsrapporter, der ikke beskriver virkeligheden som de berørte parter oplever den. Får bl.a. to grundejerforeninger Hagenstrupparken, og Sofienlundparken, til at erhverve Teknologisk institut, og betaler 25.000 kr. for at få lavet en uafhængig tilstandsrapport, tilstandsrapporterne fra Teknologisk Institut konkluderer:

For Hagenstrupparken;

Hovedkonklusionen er derfor, at vejen i sin nuværende tilstand, efter Teknologisk Instituts vurdering, ikke opfylder nedklassificeringsvejreglens gældende betingelser for at blive fundet egnet til nedklassificering og overdragelse til grundejerne. Det er endvidere Teknologisk Instituts vurdering, at vejbelægningerne er så nedbrudte, at en rekonstruktion af asfaltlagene vil være nødvendig for at opnå en langsigtet økonomisk forsvarlig løsning. (Andersson, Grundejerforeningen Sofienlundparken, Ulstrup – Tilstandsvurdering af vejbelægninger og beregning, 2016)

For Sofienlundparken;

Hovedkonklusionen er derfor, at vejen i sin nuværende tilstand, efter Teknologisk Instituts vurdering, ikke opfylder nedklassificeringsvejreglens gældende betingelser for at blive fundet egnet til nedklassificering og overdragelse til grundejerne. Det er endvidere Teknologisk Instituts vurdering, at vejbelægningerne er så nedbrudte, at omfattende udskiftnings-/reoveringsarbejder eller rekonstruktion af asfaltlagene, samt nyt heldækkende slidlag på sideveje og stier vil være nødvendig for at kunne opnå en langsigtet økonomisk forsvarlig løsning. For stamvejen vurderes, at en bindemiddelforyngende emulsionsforsegling vil kunne sikre nogle flere funktionsår uden

Teknologisk institut underkender altså begge tilstandsrapporter, der er udarbejdet af Rambøll.

Fordi der er blevet søgt om aktindsigt i en række dokumenter i forbindelse med tilstandsrapporterne er det muligt at vurdere yderligere på forløbet. Der er blandt andet tale om kontrakten mellem Rambøll og kommunen, samt mailkorrespondance mellem kommunen og Rambøll, samt et møde der er blevet afholdt i forbindelse med klagerne over tilstandsrapporterne.

Fra disse dokumenter fremgår det blandt andet at der har været et møde mellem kommunen og Rambøll i forbindelse med den mangelfulde kvalitet af tilstandsrapporterne. Blandt andet har Favrskov kommune efterkontrolleret nogle af tilstandsrapporterne og er blandt andet kommet frem til at for Blåmunkevej i Hammel, har Rambøll fundet 8 ud af 32 knækkede fliser, 0 ud af 40 fliser med afskalling, samt en række andre fejl og mangler Rambøll ikke har rapporteret. Denne gennemgang er eksemplificeret ved 3 yderligere veje. Alle efterlader samme indtryk af at det er et mangelfuldt arbejde, der er udført i forbindelse med tilstandsrapporterne (Teknik og kultur Sekretariatet, 2017).

Derudover fremgår det af mødereferatet at hvis ikke der kan opnås enighed om kvaliteten af det arbejde Rambøll skal levere, så må Rambøll forvente at Favrskov kommune ophører samarbejdet med Rambøll (Teknik og kultur Sekretariatet, 2017).

På baggrund af den mangelfulde udførelse af tilstandsrapporterne har Favrskov bedt om at få redegjort for hvorledes arbejdet er blevet udført, hertil svarer Rambøll;

Tilstandsvurderingerne blev udført i foråret, jævnfør aftalens tidsplan. Rambølls medarbejder kørte med lav hastighed i en bil med god udsyn på samtlige veje og lavede visuel gennemgang jævnfør aftalen på kontraktmødet...

Med i bilen havde medarbejderen materialet vedr. vejene som Favrskov kommune havde leveret som grundlag, dvs. kort og vejliste.

.....

Rambølls metode for tilstandsvurdering af veje ved visuelt eftersyn – dvs., at gennemkøre alle veje ved lav hastighed suppleret med video (GoPro) – er den metode, som generelt bruges ved visuelt eftersyn, hvorved man tilvejebringer et samlet overblik over færdselsarealets tilstand. Undervejs registrerer medarbejderen de observerede skader på belægningerne i et skema pr. vej. Det er den metode, som har været anvendt i over 20 år (Teknik og kultur Sekretariatet, 2017)

Af kontrakten mellem Rambøll fremgår det at Rambøll betales pr. afleveret tilstandsrapport, og derudover betales de en timerate fastsat af Rambøll for efterbehandling. Der kan derfor argumenteres for at Rambøll har et incitament til mest mulig efterbehandling af tilstandsrapporterne. Dog ligger sådanne spekulationer uden for dette projekts rammer, men noget tyder på der med fordel kunne have været udarbejdet en skarpere kontrakt.

5.2.6.2 Sammenbrud af nedklassificeringsprocessen

Den 16/12-2016 er Venstre, DF og en løsgænger ude med en officiel udmeldelse om at de ikke længere støtter nedklassificeringsprocessen, men i stedet mener at man for at opnå harmoniseringen, bør opklassificere i forvejen private. Dog mangler de finansiering til forslaget, hvilket undrer borgmesteren Niels Boring (Byrådspartier foreslår at droppe privatisering af veje, 6/12-2016).

Den 9. januar kan Midtjyllands Avis bringe en artikel, der fortæller at der har været møde i byrådet og nedklassificeringsprocessen er sat på midlertidigt pause (Just, Vejprivatisering sat på pause, 2017)

5.2.7 Reaktion fra de berørte parter i forbindelse med forvaltningsfase 3

Der er allerede vist eksempler på de berørte parters reaktion i forbindelse med tilstandsrapporterne og den efterfølgende høring, som nævnt tidligere kom der 414 indsigelser i forbindelse med høringen, i forbindelse med nedklassificeringen af de 153 offentlige veje, der påtænkes nedklassificeret.

Nu vil der med udgangspunkt i 3 forskellige indsigelser, fra Bellisvej, Tommesenvej og fra 24 husstande på Kornblomstvej, Kløvervej og Violvej, Hammel blive præsenteret hvad de berørte parter oplever som uretfærdigt eller mener er stridigt med lovgivningen.

Konklusionen fra Bellisvejs indsigelse er som følgende, oprindeligt har Carl Brodersen, der er forfatter til indsigelsen, benyttet punktopstilling, hvilket der er erstattet med nummereret punkter for senere henvisning:

1. Favrskov Kommune har ikke overholdt vejlovens § 90 stk. 5 første punktum, idet kommune ikke primo juli 2012 har kundgjort vejbestyrelens påtænkte beslutninger efter stk. 1-4 i de stedlige blade. Fire års fristen er ikke overholdt og processen må annulleres.
2. Favrskov Kommune har ikke overholdt vejlovens § 90 stk. 5 andet punktum, idet kommunen primo juli 2012 samtidigt har underrettet ejere og brugere af ejendomme, der må skønnes at blive berørt af de påtænkte beslutninger. Fire års fristen er ikke overholdt og processen må annulleres.

3. Der skal laves en ny foreløbig tilstandsrapport da den eksisterende er af så ringe kvalitet at den ikke lever op til lovens krav om "at give et retvisende billede af vejen tilstand".
4. Fortove og kantsten skal lægges om da de ikke lever op til kravet om "en god og forsvarlig stand"
5. Vejbrønde og stikledninger skal ud af processen idet de ikke kan overdrages da drift og vedligehold af disse påhviler vejejerer i henhold til Favrskovs Kommunes "Spildevandsplan 2013"
6. Alle brugere af ejendomme, der må skønnes at blive berørt af de påtænkte beslutninger har ikke fået tilsendt den foreløbige tilstandsrapport samtidigt med ejerne, derfor må processen gå om med en ny indsigelsesfrist.
7. Favrskov Kommune har i perioden 5. februar 2013 til 3. august 2016 på bl.a. kommunens hjemmeside tilkendegivet at nedklassificeringens starttidspunkt var 2017
8. Vi mangler stadig en forklaring på, hvad Favrskov Kommune ville oplyse med "bjælken": "Nedklassificering er udsat til 2013"
9. Favrskov Kommune har ikke før 5. oktober 2016 offentliggjort, at offentlige stier skulle nedklassificeres, hvorfor disse i nedklassificeringer skal ske i henhold til reglerne i den nugældende vejlov, og processen skal begynde forfra.
10. Favrskov Kommunes motiv for den påtænkte nedklassificering af de offentlige veje har ikke på baggrund i en samlet trafikal vurdering, en sådan er aldrig blevet fremlagt, og desuden er der ikke sket trafikale ændringer på Bellisvej. Den påtænkte nedklassificering er alene begrundet i økonomi, omskrevet med eufemismen "harmonisering". Alene af den grund vil nedklassificering ikke være at betragte som lovlig, da man ikke efter vejloven (1048) måtte nedklassificere offentlige veje og stier af overvejende økonomiske grunde, hvilket i øvrigt siden er præciseret i den nye vejlovs § 15, samme bemærkninger findes i lovens bemærkninger s. 46.
11. Samlet set opfylder Favrskov Kommunes ikke vejlovens krav, hvorfor tilstandsrapporterne må betragtes som ugyldige. (Brodersen C. , 2017)

Sammendragningen af denne indsigelse er fra de 24 husstande på Kornblomstvej, Kløvervej og Violvej i hammel.

1. Favrskov Kommune har ikke overholdt vejlovens § 90 stk. 5 første punktum, idet kommune **ikke** primo juli 2012 har **kundgjort** vejbestyrelsens **påtænkte** beslutninger efter stk. 1-4 i **de stedlige blade**. Fire års fristen er ikke overholdt og processen må annulleres.

2. Favrskov Kommune har ikke overholdt vejlovens § 90 stk. 5 andet punktum, idet kommunen primo juli 2012 samtidigt har underrettet ejere og brugere af ejendomme, der må skønnes at blive berørt af de påtænkte beslutninger. Fire års fristen er ikke overholdt og processen må annulleres.
3. Favrskov Kommune har i Perioden 5. februar 2013 til 3. august 2016 på bl.a. kommunens hjemmeside tilkendegivet at nedklassificeringens starttidspunkt var **2017**. Vi mangler stadig en forklaring på, hvad Favrskovs Kommune ville oplyse med "bjælken": "*Nedklassificeringen er udsat til 2013*".
4. De tilsendte foreløbige tilstandsrapporter er på ingen måde dækkende for de reelle problemers omfang, og vi må derfor kræve at Favrskov Kommune, såfremt nedklassificeringen fastholdes, igangsætter en grundig undersøgelse af vejenes tilstand, herunder også en tilbundsående dokumentation af ledningsnettets stand.
5. Favrskov Kommunes motiv for den påtænkte nedklassificering af de offentlige veje har **ikke baggrund i en samlet trafikal vurdering**, en sådan er aldrig blevet fremlagt, og desuden er der ikke sket trafikale ændringer på f.eks. kløvervej, Kornblomstvej samt Violvej. Den påtænkte nedklassificering er alene begrundet i økonomi, omskrevet med eufemismen "harmonisering". Alene af den grund vil en nedklassificering ikke være at betragte som lovlig, da man ikke efter vejloven (1048) måtte nedklassificere offentlige veje og stier af overvejende økonomiske grunde, hvilket i øvrigt siden er præciseret i den nye vejlovs § 15, samme bemærkninger findes i lovens bemærkninger s. 46.
6. Samlet set opfylder Favrskov Kommunes ikke vejlovens krav, hvorfor **tilstandsrapporterne må betragtes som ugyldige**.

Privatiseringen vil i øvrigt ramme meget skævt og kan være en voldsom personlig økonomisk udskrivning for nogen af de privatiseringsramte – og på den måde udgør privatiseringen en meget uharmonisk skævvreden **skjult grundskat**. (Helstrup, 2017)

Det er de samme punkter, der går igen på indsigelsen for IT. Det er værd at bemærke den stort set identiske ordlyd i de to lister. Da det er de samme argumenter IT bruger, så antages der at de sociale medier (SoME) har spillet en rolle i organiseringen af de berørte parter

Dermed kommer den overordnede forvaltning til at se sådan ud for Favrskov Kommune:

Kommuner Forvaltningsfaser	Randers	Favrskov
<ul style="list-style-type: none"> • Politisk beslutning og igangsættelse af nedklassificeringen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vejene udvælges fra kort • Der udvælges et mindre antal veje af gangen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vejene udvælges fra parametre, med undtagelse af industriveje der opklassificeres • Samtlige mulige veje og stier nedklassificeres
<ul style="list-style-type: none"> • Offentliggørelsen + Underretningen 	<ul style="list-style-type: none"> • Notits i Avis + offentliggørelse på hjemmeside • Underretning i forbindelse med udsendelse af Tilstandsrapporter 	<ul style="list-style-type: none"> • Notits i avis med henvisning til hjemmeside • Underretning i forbindelse med tilstandsrapporter
<ul style="list-style-type: none"> • Tilstandsrapporterne + høring 	<ul style="list-style-type: none"> • Tilstandsrapporterne sendes ud i fysisk form • Tilstandsrapporterne udarbejdes internt, således der kan trækkes direkte på den ansvarlige medarbejder 	<ul style="list-style-type: none"> • Tilstandsrapporterne udarbejdes eksternt • Eksterne konsulenter afregnes pr. time for efterbehandling

5.3 Analyse af Favrskovs 3 forvaltningsfaser

Ovenstående redegørelse danner baggrund for følgende analyse.

De tidligere teoretiske præmisser fra hermeneutikken og fænomenologien tydelige senere når vi begynder at se på de berørte parter ageren, for til trods for at lovgrundlaget ligger på plads, og selvom kommunen agerer lovligt. Så kan de berørte parter stadig opfatte denne opførelse som ulovlig eller ukorrekt. Diskussionen om hvorvidt de berørte parter har ret og deres pointer er "sande", bliver ligegyldig, for så længe slutresultatet er at de berørte parter klager og dermed bruger en masse af kommunens ressourcer.

Subjekternes forskellige ageren er udtryk for et forskelligt verdensbillede. Et verdensbillede der er en totalsum af de oplevelser subjektet har haft igennem sit liv. Derfor må det formodes at kommunen

kan spille en aktiv rolle i forhold til at påvirke denne opfattelse. Dermed kan kommunen være proaktiv i forhold til de berørte parter klager. Ved at identificere og ændre, det verdensbillede der ligger til grund for klager. Denne påvirkning af de berørte parter verdensbillede, sker igennem kommunikation/interaktion.

Konsekvensen af præmisserne fra hermeneutikken er i forhold til undersøgelsen, at den information der kan udledes af klagerne fra de berørte parter, ikke blot er det der klages over. Men ved at *forstå og gå bagom* klagen er det muligt at udlede hvilket verdensbillede (opfattelse af nedklassificeringsprocessen) der ligger til grund for den klage. Dermed er det muligt at udlede hvilken *"manglende"* forståelse fra de berørte parter der ligger til grund for klagerne. Der benyttes udtrykket manglende forståelse, eftersom det allerede er klarlagt, at hvis kommunen ønsker at nedklassificere en vej, så er de som vejmyndighed i deres fulde ret til det, derfor er mange klager i praksis tidsspilde og bunder i manglende forståelse af klagemuligheder, eller kommunalbestyrelsens handlemuligheder.

Der vil ud over Randers, også blive perspektiveret til Viborgs skrinlagte nedklassificeringsproces, der blev afdækket i forrige semester, for til trods for Viborg Kommune ikke fik gennemført eller startet nedklassificeringsprocessen, blev forarbejdet stadig udført.

5.3.1 Analyse af forvaltningsfase 1

I forbindelse med udvælgelse af veje til nedklassificering viser de parametre forvaltningen stiller op for udvælgelse af veje, ikke at være så hensigtsmæssige. Rationalet bag forvaltningens disposition kommer til at virke uklar for dem den rammer, som i eksemplet med landmanden, der ikke kunne forstå han pludseligt ikke talte som industri.

Ved Randersmetoden, som involverer udvælgelse fra kort, kan der stilles spørgsmål tegn ved hensigtsmæssigheden af, for til trods for det i mange tilfælde er til at vurdere hvilken overordnet trafikal rolle en vej fylder, er det ikke sikkert virkeligheden ser ud som på kortet. Men metoden afhænger selvfølgelig meget af grundigheden af den, der udvælger fra kortet.

I Viborg har man valgt at bruge en negativ definition, da der fra vejloven er givet en definition på hvad en offentlig vejs formål er, den har man så brugt i Viborg og alt der ikke opfylder den, er private fællesveje.

Viborgs metode til udvælgelse af vejstrækninger, der skal nedklassificeres, må antages at være den mest hensigtsmæssige metode, da den ligger sig tættest op af vejlovgivningen. Derfor anbefales det ikke kun at arbejde med en negativ definition ud fra vejlovgivningen, men at tage udgangspunkt i Viborgs definition. Der er ingen grund til at samtlige 98 kommuner bruger kræfter på at udforme de

samme præmisser. Der behøves nødvendigvis ikke at bruge Viborgs som de står, men de kan tilpasses til lokale behov og ønsker.

Ydermere var der borgere der ikke viste forståelse for det økonomiske aspekt, særligt herunder hvilke service kommunen kan tilbyde for 11 millioner kroner. De besparelser der er blevet besluttet ved budgetforhandlingerne for budgettet 2011-2014 i Favrskov kommune, vidner om det har været en vanskelig beslutningsproces. Det fremgår yderligere, at i forhold til størrelsen på de andre besparelser der blev vedtaget ved budgetforhandlingerne i 2010, er besparelser på vejområdet i forbindelse med nedklassificeringen forholdsvis store. Men denne politiske prioritering, og den svære afvejning er ikke blevet kommunikeret ud i nedklassificeringsprocessen opstartsfasen. Det at Favrskov kommune holder borgermøder i forbindelse med kommunebudgettet, har ikke været nok til at få de berørte parter til at forstå hvor vanskelig den økonomiske disponering er. Hvilket må formodes at have bidraget til den manglende forståelse der har været fra de berørte parter.

I forbindelse med teorien om governance, så er økonomien en væsentlig del af nedklassificeringsprocessen, for de berørte parter. Netop af den årsag, at økonomien er en væsentlig del af den politiske beslutning og forvaltningen deraf.

Da kommunalbestyrelsen og de ansatte i forvaltningen arbejder med meget usikre estimater på den endelige økonomiske konsekvens af en nedklassificering, så bliver det en diskussion uden noget rigtigt svar.

5.3.2 Analyse af forvaltningsfase 2

Det fremgår af Teknik og Miljø's redegørelse at man har givet en basal, overordnet gennemgang af reglerne for nedklassificering, hvor der ikke er blevet redegjort for detaljerne. Hører lejere med til brugere er vejen? Hvad er forskellen på underretning og offentliggørelse og sådanne detaljer?

Af reaktionerne fra de berørte parter er det tydeligt at mange borgere sidder med en uretfærdighedsfølelse i forbindelse med offentliggørelsen, og pointen om de 900.000 danskere, der har takket nej til digital post, og må formodes ikke at tjekke kommunens hjemmeside, er vel reel nok. Det er i øvrigt de samme regler, der gælder i forbindelse med andre høringer, f.eks. vedtagelse af lokalplaner, dog har lokalplaner ikke på samme måde en direkte påvirkning af byrde/rettighed forholdet som en nedklassificering har, da der ikke er handlepligt på en lokalplan.

Derudover benytter Favrskov i høj grad sig af at linke til vejloven, fremfor VD's vejledning i vejloven, eller anden 3. part. Dette betyder at de berørte parter er presset ud i lovforklaring, hvilket resultatet af, er ret tydeligt. Det er også forhistorien for Favrskovs 2. eksterne erhvervelse af konsulentarbejde, redegørelsen fra Kromann Reuters.

5.3.3 Analyse af forvaltningsfase 3

Hvad den konkrete årsag til at Favrskov nu tilsyneladende arbejder hen i mod en opklassificering i stedet for den tidligere nedklassificering står ikke klart. Om det er fordi der er kommunevalg i 2017, eller om det var fordi opgaven simpelthen viste sig at være for svær, er ikke til at udrede. At det skyldes en ændring i de økonomiske forhold er jf. § 15 i VL ikke et sagligt argument. Det står klart at der har været en del elementer, der har været svære for Favrskov at planlægge for, dels Rambølls mangelfulde udførsel af tilstandsrapporterne, men også de massive protester fra de berørte parter.

I forhold til hvad, der kan læres fra casestudiet er det heller ikke vigtigt, eftersom Favrskov har været igennem hele processen, bortset fra den endelige nedklassificering. Hele Favrskovssagen tjener som et informationsrigt eksempel på hvor kompleks og vanskelig en nedklassificeringsproces kan blive.

Man kan groft dele de berørte parter klagepunkter op i to dele, fejl fra Favrskov kommune, og manglende forståelse fra de berørte parter. Det er efterhånden tydeligt at Favrskov har lavet en del fejl i behandlingen af nedklassificeringsprocessen. Fra små uhensigtsmæssigheder som ikke at have ordentligt styr på lovgivningen som ved det første borgermøde i Inside, til ikke at underrette alle brugere (lejere) af vejene.

Det står derfor klart, at forinden man indleder en nedklassificeringsproces, og særligt inden man inviterer til et borgermøde, så er det essentielt at have 100% styr på lovgivningen og konsekvenserne deraf. I samme omgang skal det siges at grundet nedklassificeringsprocessens komplekse karakter, og det faktum at man berører så mange forskellige parter i en nedklassificeringssag af det omfang Favrskov har valgt at nedklassificere, så er det umuligt at forberede sig på alt. En metode for at afbøde presset på en kommune, vil være at vælge et mindre antal veje af gangen.

Derudover skaber overlappet i lovgivningen tydeligvis en uklar situation for kommunen og de berørte parter.

5.4 anbefalinger

Ud fra analysen er det muligt at fremsætte en række anbefalinger der vil blive fremsat i følgende afsnit.

1. [Anbefaling: Tag udgangspunkt i vejlovens definition på en offentlig vej for udvælgelse af private fælles veje](#)

Det anbefales at tage udgangspunkt i Viborgs metode for udvælgelse af vejstrækninger der kan nedklassificeres. Dette sker fordi den forholder sig skrappt til vejlovgivningens krav til offentlige veje, og det er operationelt at vurdere om vejen opfylder nogle af Viborgs parametre. Fremtidige kommuner behøver ikke at benytte den 1:1, men den kan justeres således den tager højde for lokale forhold.

2. Anbefaling: Anerkend, at der ikke kan opstilles en absolut økonomisk redegørelse

Det anbefales at i forbindelse med en nedklassificeringsproces, at man fra kommunens side anerkender at det ikke er muligt at lave et præcist beløb for konsekvenserne af en nedklassificeringsproces. Eksemplet fra Favrskov viser hvor hurtigt diskussionen kommer til at handle om hvorvidt det er 1 million eller ej, der kan spares om året. Det essentielle er, at der er en engangsudgift, for at spare senere driftsomkostninger, så logisk set er der tale om en besparelse, før eller siden. Det er klart at kommunalbestyrelsen har brug for at vide omfanget, derfor kan man enten holde sådanne beregninger internt, eller understrege, at der er tale om estimer, og tydeliggøre grundprincippet om en engangsudgift for at nedklassificere i mod en årlig besparelse. I det hele taget ligger denne anbefaling sig op o teorien fra governance, om at engagerede borgere tager mere ansvar.

3. Anbefaling: Inddrag de berørte parter tidligere, og afsæt tid samt ressourcer til at oplyse forinden en nedklassificeringsproces

Det anbefales på baggrund af de massive og sene reaktioner fra de berørte parter i Favrskovsagen, at de berørte parter i højere grad involveres ift. governance, eller oplyses ift. offentlighedsloven forud for en nedklassificeringsproces. Ved at få de berørte parter til at forstå hvor hårdt presset kommunen er økonomisk, samt hvilken størrelsesorden den forventede besparelse er, og hvad der alternativt kan forventes af udgifter ved at opklassificere, samt hvad udgifter for en opklassificering kunne finansiere. På den måde er de berørte parter i højere grad oplyste om de bagvedliggende forudsætninger for nedklassificeringsprocessen, og det må forventes de berørte parter er mere forstående.

4. Anbefaling: Nedklassificer et begrænset antal vejstrækninger af gangen

Det anbefales at man nedklassificerer et mindre antal vejstrækninger af gangen. Dels for at have en mindre og mere medgørlig mængde berørte parter at forholde sig til. Men også dels fordi man løbende igennem nedklassificeringsprocessen vil lære ting. Disse lektioner vil der senere kunne drages nytte af. F.eks. Favrskovs fodfejl med ikke at sende tilstandsrapporter ud til lejere. Man vil ydermere slippe for den uheldige situation som i Favrskov, at man pludselig kommer i tanke om flere vejstrækninger eller stier, der skal nedklassificeres, som man så enten skal nedklassificere særskilt, eller forsøge at "snige" med i den oprindelige nedklassificeringsproces.

5. [Anbefaling: Tag udgangspunkt i de berørte parter forforståelse](#)

Det anbefales lidt i forlængelse af den 3. anbefaling, at man fra kommunen erkender at der er mange borgere, der ikke er bekendt med vejloven, eller juridisk metode. Derfor er det ikke alle, der vil få noget ud af vejloven, som eksempler fra Favrskovsagen viser, så kan det være decideret forvirrende for nogle af de berørte parter. Derfor anbefales det, at der henvises til fortolkninger af loven, evt. vejdirektoratets vejledning i vejloven, alternativt en anden 3. part. Dette for at kommunen ikke selv tager ansvaret for fortolkningen, men kan henvise til en 3. part.

6. [Anbefaling: Afgør om kommunalbestyrelsen virkelig er villig til at stå på mål for en nedklassificeringsproces](#)

Det anbefales at man forinden igangsættelse af nedklassificering gør sig klart at det formodentligt vil være en upopulær beslutning at igangsætte en nedklassificeringsproces. Eksemplet fra Favrskov viser hvorledes en kommunalbestyrelse kan ende med at spille tid og penge på en nedklassificering der formodentligt ikke bliver gennemført. Dermed har man ubejlelige de berørte parter unødvendigt og man ender med at spille ressourcer på noget der var tiltænkt at spare ressourcer. Det er politikernes ansvar at træffe beslutningerne på et veloplyst grundlag, til dette har de forvaltningen, og det er forvaltningens opgave at stille den nødvendige information til rådighed. Anbefalinger går også på ikke at undervurdere kompleksiteten af en nedklassificeringsproces og tidligere anbefalinger skulle gerne have den effekt at presset fra utilfredse berørte parter bliver mindre.

7. [Anbefaling: Fremstå så saglig som muligt](#)

Det anbefales at i mødet med offentligheden, at man fremstår så saglig som muligt, og ikke udtaler sig om punkter man ikke har 100% styr på. Det kan være nødvendigt at hyre en ekstern konsulent, som på Favrskovs 2. borgermøde, hvor man havde hyret en konsulent fra LE34 til at forsvare og forklare spidsfindighederne fra vejloven.

8. [Anbefaling: Frivillige aftaler](#)

En sidste anbefaling vil være at forsøge at gennemføre frivillige aftaler med de berørte parter.

Der er via vejlovens § 126 mulighed for kommunen at indgå frivillige aftaler mellem kommunen og de berørte parter. Ifg. Dokument 14/04295 fra VD, så er det muligt for kommunerne at indgå en aftale med grundejeren der kompensere for de 4 år. Formålet med 4-års bestemmelsen og tilstandsrapporten er netop at sikre grundejeren i mod at kommunen nedklassificere en vej, og kort tid efter kræver en dyr istandsættelse af vejen. På baggrund af dette vurderer VD, at det er muligt at

lave en formålsfortolkning af bestemmelserne der muliggør en fravigelse af procedurereglerne der tillader en aftale i mellem grundejeren og kommunen.

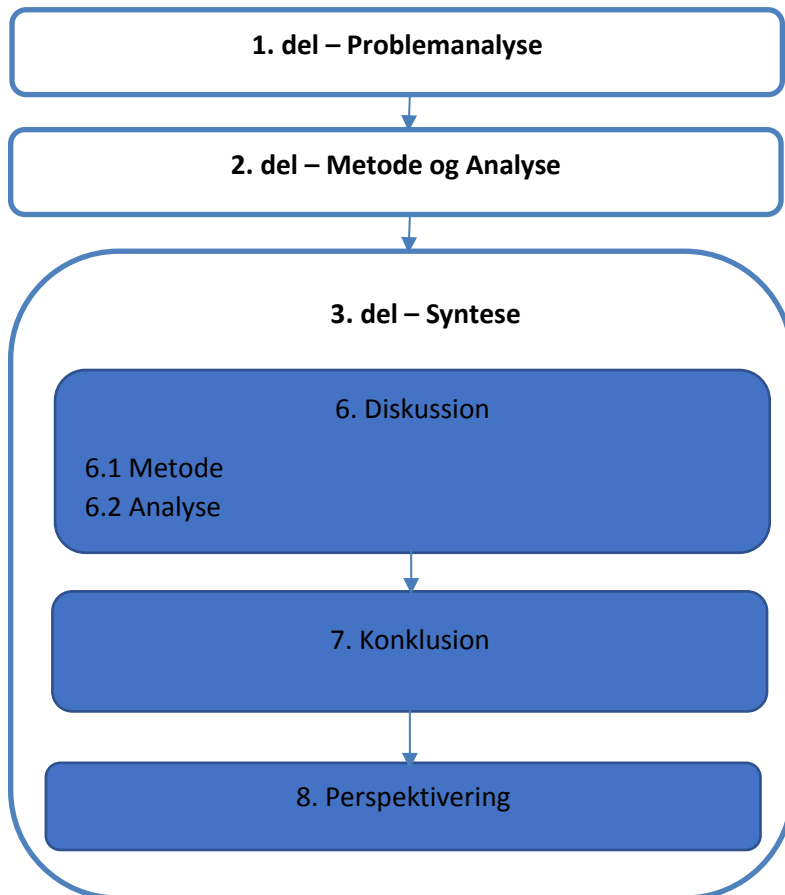
I tråd med de tidligere fremhævede fordele ved governance, så ville frivillige aftaler være oplagte at forsøge sig med. Kommunen kunne med udgangspunkt i tidligere anbefalinger om at nedklassificere et mindre antal i første omgang, starte ud med at nedklassificere de vejstrækninger der var mulige at indgå frivillige aftaler omkring.

En gulerod i forbindelse med en frivillig aftale kunne være at kommunen lagde vejen om til grusvej, eller var behjælpelig med skiltning og afspærring i forhold til uvedkommende trafik.

3.

DEL SYNTSE

Tredje og sidste del af projektet er syntesen. Den er delt op i tre dele som illustreret på Figur 5. Første del af diskussion, der forholder sig både til metoden og til analysen. Anden del er konklusionen, der er den direkte besvarelse af problemformuleringen og sidste del er perspektivering, der forholder sig til potentialerne for projektet.



FIGUR 5: OPBYGNING AF 3. DEL - SYNTESSEN

6 Diskussion

Følgende afsnit er diskussionen. Den starter med en diskussion af den valgte metode og dernæst en diskussion og analysen.

6.1 Metode

Den bærende metode for projektets anbefalinger har været en induktiv proces. I den forbindelse har casestudiet af Favrskov været en god case, grundet den store mængde af informationer, der har været tilgængeligt. Dog har den begrænsede afgrænsning ift. nedklassificeringsprocessen gjort, at undersøgelsen er blevet meget bred, og det til tider har været svært at afgrænse. Dels i forhold til hvilke elementer, der skal med i rapporten, men også i forhold til, hvor der så skal stoppes ift. udvalgte elementer.

Men valget af casestudie til at opdage besværligheder og til at lære af andre kommuners erfaring har vist sig at være brugbart.

Alternativt kunne der, ved at tage udgangspunkt i indsigelser i generel forstand, fra forskellige kommuner, så kunne anbefalingerne have været lavet på baggrund af statistisk generalisering. Dette havde krævet adgang til flere indsigelser end der har været ved dette projekt, men derigennem havde det været lettere at kunne argumentere for relevansen på anbefalingerne.

Dog redegør teorien for, at et fyldestgørende svar aldrig vil kunne gives, eftersom det kræver at alt undersøges.

Derudover har interviewene i foranalysen været en god metode til hurtigt at få bragt en masse forskellige problemstillinger på banen, der har tilladt opstarten af bevarelsen på den egentlige problemstilling. Dog havde en 2. runde interviews, med en mere kvalitativ tilgang, med fordel kunne været udført, således problemformuleringen kunne have været nærmere afgrænset i tråd med ovenstående vurderingen.

Ved at have vendt undersøgelse om, således der kun var taget udgangspunkt i en afgrænset gruppe, for eksempel IT, havde det været muligt at komme nærmere at "have alt med". Ved gennemgangen af Favrskovsproces, er der mange detaljer og elementer, der er udeladt, det har været meget op til en vurdering om hvorvidt det hører under forvaltningen, og om det har givet større forståelse af det større billede. Derfor er der endt med at blive undladt dispositioner fra forvaltningen, og den anden vej rundt, blevet taget elementer med, der ikke direkte er forvaltning, men som har betydning for forløbet eller forståelsen.

Alle anbefalinger kommer til at stå utestet, der kunne have være foretaget en form for deduktion af anbefalingerne, hvor man forinden havde adspurgt grundejere om deres syn på nedklassificeringen, klage muligheder osv. for derefter at give dem de oplysninger, der bliver anbefalet ift. til oplysning af de berørte parter og derefter foretaget et nyt interview af vedkomne, for at se om personen havde

rykket sig holdningsmæssigt. Der er heller ingen garanti for denne deduktive proces havde givet et retvisende billede, men det kunne have understøttet anbefalingerne.

Den eksplorative tilgang har gjort, at som undersøger har man været nødt til at give lidt slip, og følge undersøgelsen derhen hvor den har ført en.

Endeligt har den store forskel mellem hvorledes Favrskovsagen og randersmetoden er blevet dækket vist to ting. At der gennem et interview af den ansvarlige medarbejder, kan erhverves forholdsvist meget information om en nedklassificeringsproces, i forhold til at tage udgangspunkt i kommunens papirer og de berørte parter klager.

Dog må der så også tages det forbehold for Randersmetoden, at der er blevet oplyst det BA har ønsket at oplyse, BA har dermed haft mulighed for at styre hvilket billede der skal gives af Randersmetode. Hvorfor en 1:1 sammenligning med Favrskov ikke er retfærdig.

6.2 Analyse

Det er klart, at havde undersøgelsen haft et nærmere specificeret område, inden for nedklassificering, havde anbefalingerne ikke været af så generelt karakter, men nede på forvaltningen af paragraffer.

Det er tydeligt hvordan nogle berørte parter forforståelse blokerer for korrekt forståelse, men at det samtidigt ikke forhindrer dem i at agere.

Interviewene var en god hurtig metode til at komme i berøring med nogle forskellige problemstillinger, dog kunne der måske med fordel have været foretaget kvalitative interviews, som en 2. runde, for på den måde at få lidt mere kendskab til problemstillingerne.

Rapportens resultater og delkonklusionen er afhængige af det niveau som undersøgelsen har fundet sted på. Havde undersøgelsen taget udgangspunkt i statsligt niveau eller ud fra de berørte parter niveau, havde der formodentligt kommet helt andre anbefalinger til en lettere sagsgang.

Der kan argumenteres at det forhold at nedklassificeringen er sat på pause i Favrskov, er udtryk for en god demokratisk proces, hvor beslutningstagere har lyttet til borgerne i Favrskov. En sådan konklusion havde sat nedklassificeringsprocessen i et lidt andet, -og mindre falleret lys.

7 Konklusion

Der er gennem det kvalitative interview af BA fra Randers kommune, blevet redegjort for Randersmetoden. Derudover er der gennem et større casestudie af Favrskovsagen blevet redegjort for den uhensigtsmæssige proces Favrskov har været igennem. Det blev klarlagt hvordan Favrskovs valg om at nedklassificere samtlige veje endte med at blive mere end kommunen kunne klare.

Der er blevet redegjort for forskellene mellem Randersmetoden og Favrskovssagen, hvor der i Randers nedklassificeres en begrænset antal veje af gangen, således det ikke er mere omfattende end at man er i stand til at løfte alle opgaver internt i Randers Kommune. Dermed har man medarbejderen der har udarbejdet tilstandsrapporten indenfor rækkevidde til at trække på. Ydermere sikre det begrænsede antal veje, at Randers ikke kvæles i administration, men kan behandle vejene løbende.

Der er undervejs i Favrskovsagen blevet truffet nogle uhensigtsmæssige disponeringen af forvaltningen. Dette drejer sig ikke blot om mængden af veje der skulle nedklassificeres, men også i form af offentliggørelsen der skulle have indeholdt vejnavne, listen af veje der skulle nedklassificeres har været nede af kommunens hjemmeside, for at komme op igen med flere vejnavne og stier. Derudover har Favrskov kommunes ansvarlige forvaltning ikke i første omgang fået udsendt tilstandsrapporterne til alle de berørte parter, men kun ejerne.

Der er med udgangspunkt i Favrskovsagen, og de reaktioner den har affødt blevet opstillet 7 anbefalinger, der forventes at kunne hjælpe andre kommuner der i fremtiden påbegynder en nedklassificeringsproces. Særligt de berørte parter og deres forforståelse, er en "dark horse", da det ikke er til at forudsæ de berørte parters reaktion, og hvor mange ressourcer der skal til for at imødekomme disse. Derfor er det en mulighed der ikke er værd at misse, muligheden for at være pro-aktiv i forhold til de berørt parter, ved at oplyse dem i højere grad, forud for nedklassificeringen.

Det er blevet konkluderet og senere vist gennem eksempler fra Favrskovsagen, hvor vanskeligt det er at gennemføre en nedklassificeringsproces, hvis man kæmper i mod de berørte parter. Det er i den forbindelse konkluderet at kommunen formodentligt med fordel kunne engagere de berørte parter i langt højere grad, ift. beslutningsfasen og det økonomiske perspektiv. Derudover kan en kommune ikke forvente at de gænge berørte part, er i stand til at tolke lovtekst, derfor kan det få uhensigtsmæssige konsekvenser, blot at henvise til vejloven, der kan lede til en misforståelse af VL's bestemmelser fra de berørte parter. Derfor bør der ligges et øget fokus på kommunikationen med de berørte parter.

8 Perspektivering

Resultaterne for dette projekt vil kunne med fordel benyttes af andre kommuner der står forud for en nedklassificeringsproces. Dels indblikket i Randersmetoden sammenholdt med hvorledes det er blevet gjort i Favrskov. Men særligt de anbefalinger der er blevet.

Det er mit ønske at medarbejdere fra vej og trafik afdelinger rundt om i landet, falder over denne rapport i forbindelse med en forestående nedklassificeringsproces.

Således at andre kommuner kan lære af de fejl Favrskov kommune har lavet i forbindelse med deres nedklassificeringsproces.

Den politiske situation, med det nuværende parlamentariske grundlag, gør at der formentligt kommer flere nedklassificeringer i fremtiden. Dermed er der formodentligt mange kommuner rundt om i landet der kan benytte sig af resultaterne fra denne rapport.

Fremtidige kommune vil med garanti kunne lære et eller andet, og få inspiration til hvorledes opgaver skal løses, eller ikke løses i forbindelse med en nedklassificeringsproces.

Bibliografien

- Aggersbjerg, R. (2016). *Tommesensvej*. Hentet 17. 5 2016 fra http://tommesensvej.dk/pdf/procedure/Rene_Aggersbjerg_L34.pdf
- Andersson, O. G. (2016). *Grundejerforeningen Hagenstrupparken, Ulstrup – Tilstandsvurdering af vejbelægninger og beregning*. Teknologisk Institut.
- Andersson, O. G. (2016). *Grundejerforeningen Sofienlundparken, Ulstrup – Tilstandsvurdering af vejbelægninger og beregning*. Teknologisk Institut.
- Appelleon, B. (25. 05 2016). Nedklassificering i Randers. (J. Læsø, Interviewer)
- Aunsborg, C., Christensen, F. K., Schrøder, A. L., & Hvingel, L. T. (2012). *ABC-modellen*. Aalborg: Institut for planlægning AAU.
- Bilag reviderede blokke der ingår i budgetforhandlinger. (2010). *Budget 2011-2014 2.behandling*. Favrskov Kommune.
- Borgermøde. (25. May 2016). Noter fra Borgermøde i Favrskov. (J. Læsø, Interviewer)
- Brodersen, C. (6. 1 2017). Bellisvej indsigelse. *Indsigelse*.
- Brodersen, L. (2007). *Geokommunikation*. Tankegang a/s.
- Byrådspartier foreslår at droppe privatisering af veje. (6/12-2016). *FavrskovPosten*.
- Christensen, F. K. (21. 12 2015). Landinspektør. (J. Læsø, Interviewer)
- Christensen, J. L. (2015). *A descriptive case-study around the Planning Act regarding social justice and planning practice*. Aalborg: AAU.
- Christensen, M. L. (1994). [http://biblioteksarbejde.dk/art/BA41/christensen\(1994\).pdf](http://biblioteksarbejde.dk/art/BA41/christensen(1994).pdf).
- Danmarks statistik. (7 2016). *DST*. Hentet 7 2016 fra <http://www.dst.dk/da/Statistik/NytHtml?cid=18973>
- Diasshow til Borgermøde i Ulstrup. (25/5 2016). Favrskov.
- E., A. (1981). *Kommenteret Vejlov*.
- Ekelund, K. V., Helveg, L.-M., Jacobsen, J. V., & Jensen, S. A. (2011). *NEDKLASSIFICERING AF OFFENTLIGE VEJE -Et indgreb for at opnå besparelser eller retfærdighed?* Aalborg: AAU.
- Favrskov kommune. (7 2016). *Favrskov kommune*. Hentet 7 2016 fra <https://www.favrskov.dk/borger/vej-pas-og-koerekort/omklassificering-af-veje>
- Favrskov kommune. (25. May 2016). *Referat fra borgermøde i Ulstrup 25. maj 2016*. Hentet fra https://www.favrskov.dk/sites/default/files/referat_borgermoede_25._maj_2016_0.pdf
- Foreningen af rådgivende ingeniører. (2016). *State Of The Nation*. København: Rambøll.
- Helstrup, J. (6. 1 2017). Indsigelse for 24 husstande på Kornblomstvej, Kløvervej og Violvej.
- Initiativgruppen Tommesensvej. (u.d.). Referat 12/5-2016.
- IT Referat. (3/4-2016). IT.

- IT Referat. (12/5/2016). <http://tømmesensvej.dk/moeder.htm>. IT.
- IT referat 6/3-2016. (6. 3 2016). Hentet 7 2016 fra http://tømmesensvej.dk/pdf/igt/Dagsorden_2016_03_06.pdf
- IT referat. (6/7-2016). Initiativgruppen Tømmesensvej.
- Iversen, K. (3 2016). Vejside-sagen: Utroværdig politiker. *FavrskovPosten*.
- Jensen, A. F. (u.d.). *Filosoffen*. Hentet 9. 7 2016 fra [Filosoffen.dk](http://filosoffen.dk/2009/01/foucault-faenomenologi-og-hermeneutik/): <http://filosoffen.dk/2009/01/foucault-faenomenologi-og-hermeneutik/>
- Johansen, K. (27. 1 2016). Ney Veje: Venstre vil genforhandle privatiseringsaftale. *FavrskovPosten*.
- Johansen, K. (31. 7 2016). Venstre får Socialdemokraterne til at kigge på vejsidebomben igen. *FavrskovPosten*.
- Just, P. (11. 1 2017). 414 Høringssvar om vejene. *MidtjyllandsAvis*.
- Just, P. (9. Januar 2017). Vejprivatisering sat på pause. *MidtjyllandsAvis*.
- Jørgensen, L. R. (2012). *Den Gode Opgave*. Studiebogservice for Ministeriet for Børn og Undervisning, Kvalitets- og Tilsynsstyrelsen,.
- Jørgensen, M., & Phillips, L. (22). *Discourse Analysis as Theory and Method*. London: Sage.
- Kirkegaard, S. (1859). *Synspunktet for min Forfatter-Virksomhed. En ligefrem meddelse*. Reitzels.
- Knudsen, P. H. (7. 1 2016). *Vejlaug Tømmesensvej?* Hentet 7 2016 fra http://tømmesensvej.dk/pdf/igt/Vejlaug_Tømmesensvej.pdf
- Kromann Reumers. (2016). *JURIDISK REDEGØRELSE VEDRØRENDE HARMONISERING/OMKLASSIFICERING AF OFFENTLIGE VEJE I FAVRSKOV KOMMUNE*.
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2009). *InterView introduktion til et håndværk*. København: Hans Reitzels forlag.
- Læsø, J. (2016). *Nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje -Et explorativt casestudy*. Aalborg Universitet.
- Meyhoff, P. (26. 3 2016). Vejside-debat: Det er træls når ideologien skygger for fornuften. *FavrskovPosten*.
- Munk, E., & Hans Faarup, M. (2000). *Ejendomsændringer i det 21. Århundrede*. Den danske landinspektørforening.
- Neergaard, H. (2003). *Udvælgelse af cases i kvalitative undersøgelser*. Samfundslitteratur.
- Pedersen, E. M. (6. 3 2016). Hentet 7 2016 fra <http://tømmesensvej.dk/pdf/igt/Referat-06-03-2016.pdf>
- Petersen, C. B. (3. Juli 2015). Hjort indfører minusvækst i kommunerne. *Ritzau*.
- Politik Initiativgruppen Tømmesensvej. (2016). *Politik Initiativgruppens Tømmesensvej*. Hentet 17. 5 2016 fra [Initiativgruppens Tømmesensvej](http://tømmesensvej.dk/politik02.htm): <http://tømmesensvej.dk/politik02.htm>
- Ramhøj, L. (2014). *Private Fællesveje* (1st udg.).

- Ramian, K. (2012). *Casestudiet i praksis*. Hans Reitzels Forlag 2.udgave.
- Referat Farskov byråd. (12/10-2011). *Budget 2011-14 - 2. behandling*.
- Storgaard, L. (28. 1 2016). Veje: Hvorfor ikke lave samtlige private fællesveje til kommunale?
FavrskovPosten.
- Teknik og kultur Sekretariatet. (2017). *Rambøll møde dec Afgørelse aktindsigt*. Favrskov kommune.
- Teknik og Miljøudvalg; Favrskov. (15/3-2012). *Bilag 1 vedr. omklassificering og økonomi for omklassificering*. Favrskov kommune.
- Teknik og Miljøudvalget. (7/6-2012). *Omklassificering af kommunale veje til private fællesveje*. Favrskov kommune.
- Vejdirektoratet. (2016). *Vejledning i lov om offentlige veje - Samlet vejledning*. Vejdirektoratet.
- Viborg Kommune. (1. juni 2010). *Bilag 1 - Spørgsmål og svar i forbindelse med op-/nedklassificering af veje*.
- Yin, R. K. (2003). *Case Study Research Design and Methods*. London: SAGE.