

Udkast af 18. januar 2012

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets baggrund
2. Lovforslagets hovedindhold
 - 2.1. Indsættelse af formålsbestemmelse
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Lovforslagets indhold
 - 2.2. Statsveje
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Lovforslagets indhold
 - 2.3. Ophævelse af begrebet vejbestyrelse
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Lovforslagets indhold
 - 2.4. Ledninger og gæsteprincippet
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Lovforslagets indhold
 - 2.5. Fortegnelse over henvendelser fra borgerne
 - 2.5.1. Gældende ret
 - 2.5.2. Lovforslagets indhold
 - 2.6. Almene veje
 - 2.6.1. Gældende ret
 - 2.6.2. Lovforslagets indhold
 - 2.7. Istandsættelse ved opklassificering af private fællesveje til offentlige veje
 - 2.7.1. Gældende ret
 - 2.7.2. Lovforslagets indhold
 - 2.8. Ophævelse af ejendomsværdi som fordelingskriterium
 - 2.8.1. Gældende ret
 - 2.8.2. Lovforslagets indhold
 - 2.9. Arkæologiske forundersøgelser
 - 2.9.1. Gældende ret
 - 2.9.2. Lovforslagets indhold
 - 2.10. Øvrige ændringer
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. De administrative konsekvenser for borgerne
6. De miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets baggrund

Lovforslaget er et led i moderniseringen af lovgivningen inden for vejområdet. Målsætningen med lovforslaget er at forenkle og tydeliggøre lovgivningen samt at gennemføre administrative lettelser for staten og kommunerne, der som vejmyndighed administrerer henholdsvis statsvejene og kommunevejene. Det er endvidere en målsætning at gøre loven nemmere at forstå for borgerne.

Af de 73.950 km offentlige veje, der findes i Danmark pr. 1. januar 2012, administreres 3.791 km af staten og ca. 70.160 km af kommunerne.

Offentlig veje er veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter lov om offentlige veje (vejloven).

Den gældende vejlov, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, trådte i kraft den 1. april 1972. Der er løbende foretaget ændringer i loven, men loven anses på en række områder ikke længere for tidssvarende. Det er vurderet, at der er behov for en samlet modernisering af loven, og at denne modernisering mest hensigtsmæssigt gennemføres ved at udarbejde en ny lov.

Vejlovgivningen består i dag af fire hovedlove: lov om offentlige veje (vejloven), lov om private fællesveje (privatvejsloven), lov om grundejerbidrag til offentlige veje (vejbidragsloven) og lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje (vintervedligeholdelsesloven). Som et led i moderniseringen af vejlovgivningen er det hensigten, at reducere antallet af love på området fra de nuværende fire love til to hovedlove – lov om offentlige veje og lov om private fællesveje. Reduktionen er gennemført ved at indarbejde relevante bestemmelser for offentlige veje fra vejbidragsloven og vintervedligeholdelsesloven i dette lovforslag. Vejbidragsloven og vintervedligeholdelsesloven kan således ophæves, idet relevante bestemmelser for private fællesveje er indarbejdet i lov om private fællesveje, jf. lov nr. 1537 af 21. december 2010. Ved ophævelsen af vejbidragsloven og vintervedligeholdelsesloven forenkles administration af vejlovgivningen for staten og kommunerne samtidig med, at borgerne fremover alene skal orientere sig om reglerne vedrørende offentlige veje ét sted.

Transportministeriet har som en del af det lovforberedende arbejde i juni 2011 afholdt et interessentseminar med deltagelse af repræsentanter fra bl.a. Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Kommune, Parcelhusejernes Landsforening og Dansk Lednings-ejerforum. På seminaret og i forlængelse heraf har Transportministeriet modtaget en række forslag og ønsker til ændringer af loven. Forslagene er alle blevet gennemgået og vurderet i forbindelse med udarbejdelsen af det foreliggende lovforslag. En del af de fremsatte forslag er imødekommet og indarbejdet i dette lovforslag. En række forslag er dog ikke imødekommet, idet det ikke er fundet hensigtsmæssigt at medtage dem i lovforslaget.

Et af de forslag, der ikke er medtaget i lovforslaget, er et forslag fra Københavns Kommune om i vejloven at indføre særlige regler for hittegods på offentlige veje. Hittegodslovens regler, jf. lovbekendtgørelse nr. 733 af 9. juli 2009 gælder for håndtering af hittegods, uanset hvor det findes. En særregel, der kun gælder for vejarealer, vil kun i begrænset omfang afhjælpe kommunernes problemer med ting, der efterlades i det offentlige rum. En særregel om hittegods på vejene vil ikke omfatte hittegods, der findes i parker, skove eller andre udendørs arealer, som ikke har status af et vejareal. En særregel kan føre til praktiske pro-

blemer, hvis kommunerne skal forholde sig til flere forskellige procedurer og lovregler, alt efter hvor hittegodset findes. Herudover må der hos vejmyndighederne påregnes ekstra udgifter til opbevaring af genstandene i de 4 uger, som lov om hittegoods foreskriver.

Et andet forslag, der ikke er indarbejdet i lovforslaget, er et forslag fra Parcelhusejernes Landsforening, om at indføre en minimumsforpligtelse for kommunerne i forbindelse med snerydning af offentlige veje. Forslaget vurderes at gribe ind i kommunernes mulighed for selv at planlægge, hvilket serviceniveau kommunerne ønsker at yde. Idet forslaget endvidere vil medføre betydelige administrative og økonomiske konsekvenser for kommunerne, er forslaget ikke medtaget i det foreliggende lovforslag.

2. Lovforslagets hovedindhold

2.1. Indsættelse af formålsbestemmelse

2.1.1. Gældende ret

Hverken vejloven, vejbidragsloven eller vintervedligeholdelsesloven indeholder i dag formålsbestemmelser, ligesom det heller ikke er beskrevet, hvilke offentlige hensyn kommunerne skal varetage ved lovens administration.

2.1.2. Lovforslagets indhold

Det foreslås, at der indsættes en formålsbestemmelse, der præciserer lovens formål samt en bestemmelse, der beskriver, hvilke hensyn vejmyndighederne skal tage højde for ved administration af denne lov. Der henvises til forslagens §§ 1 og 3.

2.2. Statsveje

2.2.1. Gældende ret

I den gældende vejlovs § 1, stk. 2, inddeles de offentlige veje i hovedlandeveje og kommuneveje. Hovedlandevejene, hvorved forstås de statsligt ejede veje, administreres af Vejdirektoratet under Transportministeriet. Kommunevejene, der administreres af vedkommende kommunalbestyrelse, vil som hovedregel være ejet af kommunalbestyrelsen, jf. dog forslagens § 70, stk. 1.

2.2.2. Lovforslagets indhold

Med lovforslaget foreslås de statsligt ejede veje, der efter denne lov administreres af Vejdirektoratet, benævnt som statsveje.

2.3. Ophævelse af begrebet vejbestyrelse

2.3.1. Gældende ret

I den gældende vejlovs § 2, stk. 6, og privatvejslovens § 1, stk. 2, betegnes forvaltningsmyndigheden for vejene henholdsvis vejbestyrelse og vejmyndighed. En vejbestyrelse er forvaltningsmyndigheden for en offentlig vej og har som hovedregel ejerskabet til vejarealet. Kommunalbestyrelsen er forvaltningsmyndighed (vejmyndighed) for de private fællesveje i kommunen og kan eje vejarealet. Endvidere anvendes vejmyndighed som samlebetegnelse for vejbestyrelse og vejmyndighed. Sondringen anvendes ikke konsekvent, hverken af praktikere eller domstolene, og kan give anledning til misforståelser.

2.3.2. Lovforslagets indhold

Det foreslås, at begrebet "vejmyndighed" anvendes som betegnelse for den myndighed, der efter vejlovene – lov om offentlige veje og lov om private fællesveje – kan træffe afgørelser efter disse love, jf. forslaget § 4.

2.4. Ledninger og gæsteprincippet

2.4.1. Gældende ret

Vejlovens § 106 omhandler det såkaldte gæsteprincip. Det følger af vejlovens § 106, stk. 1, at arbejder på ledninger i eller over kommuneveje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med vejens regulering eller omlægning, bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særligt bestemt ved overenskomst eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Udgangspunktet for tilstedeværelsen af ledninger i vejareal efter gæsteprincippet er, at ledningsejeren har fået tilladelse til vederlagsfrit at placere sine ledninger m.v. i eller over vejarealet. Til gengæld skal ledningsejeren selv gennemføre og afholde udgifterne til arbejder på sine ledninger i eller over vejarealet, hvis det er nødvendigt af hensyn til gennemførelse af et arbejde, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage. En tilsvarende bestemmelse findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Det i vejloven lovfæstede gæsteprincip er en anerkendelse af ledningsejerens forventning om at kunne placere sine ledninger i eller over vejarealet, da såvel vejen som ledningen skal føres til slutbrugeren, borgeren.

Formålet, til hvilket ledningen er placeret i eller over vejarealet, er uden betydning for anvendelsen af princippet. Det er således uden betydning, om ledningen alene tjener et snævert privat formål, et forsyningshensyn eller om den er en del af vejens udstyr, f.eks. ledning til vejbelysning eller vejafvanding. Afgørende for anvendelsen af princippet er, at ledningen må anses som gæst i vejarealet, dvs. at ledningen ejes af en anden end vejmyndigheden.

Højesteret har i en dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978H - M3-dommen) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Dette gælder uanset om erhververen er privat eller offentligt og uanset om overdragelsen sker i fri handel eller ved ekspropriation. I overensstemmelse hermed er udgangspunktet, at arealejerens ret til at kræve ledningsarbejder betalt af ledningsejer også gælder for senere erhververe af ejendommen. Gæsteprincippet er udtrykt i vejlovens § 106. Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage. Højesteret har endvidere i den nævnte dom udtalt, at vejlovens § 106 ikke indskrænker gæsteprincippet, og at vejmyndigheden derfor ikke er afskåret fra at påberåbe sig princippet i tilfælde, hvor led-

ningen ligger i et areal, der ikke var vejareal inden erhvervelsen.

Hvis en ejendom med en ledning, der ligger på gæsteprincippets vilkår, erhverves i forbindelse med et vejprojekt, vil ledningsejeren derfor skulle respektere, at vejmyndigheden kan kræve ledningsarbejder udført for ledningsejerens regning, når det er nødvendigt til gennemførelse af et arbejde, som ligger inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

Ved en række større sammensatte projekter er det uden betydning for ledningsejerens pligt, hvilken del af projektet der har medført, at der må foretages arbejder på ledningen. Dette er kommet til udtryk i UfR 2007.3009H (Flintholm-dommen) og UfR 2010.570H (Toppevad Bro-dommen). I Flintholm-dommen, der handlede om ledningsomlægninger i forbindelse med anlæg af en ny station, herunder af vej, udtalte Højesteret, at ”vejlovens § 106 finder anvendelse på ledningsarbejder i veje udført i forbindelse med et sådant sammensat anlægsprojekt, selv om projektet ikke er begrundet i vejformål, og uanset hvilke dele af projektet der har nødvendiggjort ledningsarbejderne.”

Højesteret har i UfR 2006.1391H (Greve Centervej-dommen), der handlede om flytning af ledninger i forbindelse med etablering af støjafskærmning, og i sagen om Toppevad Bro, der handlede om omlægning af ledninger i forbindelse med udvidelse af rørunderføringen af en å under en vejbro og etablering af en faunapassage, udtalt, at gæsteprincippet kunne gøres gældende over for ledningsejere i tilfælde, hvor vejmyndigheden iværksatte arbejder på vejarealet af hensyn til vejens forhold til naturen, herunder hensyn til at afbøde vejens indgreb i natur, tilstand og faunaen.

2.4.2. Lovforslagets indhold

Den gældende ordning, som beskrevet i pkt. 2.4.1. foreslås videreført. Retsstillingen er i dag dog uafklaret i den situation, hvor et anlægsprojekt ændres og fordyres på grund af de ledninger, der ligger som gæst.

Det ligger fast efter den gældende § 106, stk. 1, at ledningsejeren skal flytte sine ledninger og afholde udgifterne hertil, hvis det er nødvendigt i forbindelse med et arbejde, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage. Flytning af ledningen er dog ikke i alle tilfælde den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige løsning. Der kan være tilfælde, hvor det samfundsmæssigt er billigere at ændre i vejmyndighedens projekt og derved at undgå en flytning af ledningen. Der kan være tale om en større eller mindre ændring af vejmyndighedens arbejde, f.eks. en rykning af vejen i forhold til det projekterede eller forstærkningsarbejder for at sikre ledninger i deres nuværende placering. Dette vil typisk medføre en fordyrelse af vejmyndighedens projekterede arbejde. Da ledningsejeren efter den gældende § 106, stk. 1, har pligt til at betale for en flytning af ledningen, forekommer det rimeligt, at ledningsejeren afholder udgiften til fordyrelsen, forudsat at denne er mindre end udgiften til flytningen af ledningen. Ud fra en samlet samfundsøkonomisk vurdering er dette vurderet mest hensigtsmæssigt. Der henvises til forslaget § 92, stk. 2.

Hvis ledningsejeren skal have mulighed for at påvirke, hvilken teknisk model der vælges for at sikre ledningerne, er det vigtigt at understrege, at vejmyndigheden har pligt til at drøfte sagen med ledningsejerne, inden vejmyndighedens arbejde er færdigplanlagt. Der henvises

til lovforslagets § 93.

2.5. Fortegnelse over henvendelser fra borgerne

2.5.1. Gældende ret

I henhold til gældende ret, herunder den almindelige forvaltningsret, er vejmyndigheden ikke forpligtet til at notere indberetninger fra borgerne om forhold vedrørende de offentlige veje. Det vil dog i de fleste tilfælde være god forvaltningsskik at gøre notat om borgernes indberetninger.

2.5.2. Lovforslagets indhold

På interessentseminaret i juni 2011 i forbindelse med forberedelsen af lovforslaget stillede Parcelhusejernes Landsforening forslag om, at vejmyndighederne skulle have pligt til at føre et register over henvendelser fra borgere om forhold på vejene

Der vurderes at være trafiksikkerhedsmæssige gevinster ved at forpligte vejmyndigheden til at føre en fortegnelse over henvendelser, der vedrører forhold på de offentlige veje, der er til fare for færdslen. På denne baggrund foreslås det i forslagets § 26, at vejmyndighederne skal føre en sådan fortegnelse.

2.6. Almene veje

2.6.1. Gældende ret

En almen vej eller almen sti er et færdselsareal, der ikke administreres af staten eller kommunalbestyrelserne i henhold til lov, vedtægt eller deklARATION, og som er åbne for almenheden.

2.6.2. Lovforslagets indhold

Det har siden vejbestyrelsesloven af 21. juni 1867 været forudsat i vejlovgivningen, at kommunerne, når de stødte på almene veje, enten skulle optage dem som offentlige veje, gøre dem til private fællesveje eller helt nedlægge dem.

Det har været drøftet med Kommunernes Landsforening og Kommunalteknisk Chefforening, om der eksisterer et behov for at opretholde begrebet "almene veje". Da dette ikke ses at være tilfældet foreslås det, at begrebet "almene veje" ophæves. Hvis der mod forventning skulle optræde en almen vej eller almen sti, og der måtte være en særlig offentligretlig interesse for disse vejarealer, vil de kunne overtages som offentlige veje eller offentlige stier efter reglerne i dette lovforslags kap. 10 om ekspropriation m.m. eller ved køb.

2.7. Opklassificering og nedklassificering af private fællesveje til offentlige veje

2.7.1. Gældende ret

Vejbidragsloven indeholder i § 3, stk. 1, nr. 2, en hjemmel for vejbestyrelsen til at pålægge ejere af ejendomme, der grænser til en privat fællesvej i byer eller bymæssige områder, at afholde udgifterne helt eller delvist til udbygningen af en privat fællesvej i forbindelse med vejens optagelse som offentlig vej – typisk kommunevej.

I den nye privatvejslov er der i § 49, stk. 5, indført en ny bestemmelse, som pålægger kom-

municipalbestyrelsen at afholde udgifterne til istandsættelsen af en privat fællesvej, når istandsættelse skyldes hensynet til den almene færdsels tarv.

I privatvejslovens § 49, stk. 6, findes endnu en ny bestemmelse, hvorefter kommunalbestyrelsen kan afholde udgifterne helt eller delvist, når bestemmelsen om den private fællesvejs istandsættelse hovedsagelig skyldes hensynet til den almene færdsel.

I vejloven

Vejlovens § 23 giver kommunalbestyrelsen ansvaret for anlæg og nedlæggelse af kommunale veje.

I vejlovens § 90 beskrives reglerne for nedlæggelse af offentlige og almene veje. Der stilles krav om udarbejdelse af en tilstandsrapport, der skal sendes i høring hos de berørte borgere. Kommunen kan tidligst nedlægge den offentlige vej 4 år efter, at den har offentliggjort at den agter at nedlægge veje, ligesom den senest 6 år efter offentliggørelsen skal have truffet afgørelse herom. Hele afgørelsen inkl. den endelige tilstandsrapport og det kommunale faktiske skøn kan prøves af Vejdirektoratet. Hvis sagen påklages kan kommunen først træffe sin afgørelse, når afgørelsen på klagen foreligger.

2.7.2. Lovforslagets indhold

For at bringe vejloven i overensstemmelse med bestemmelserne i privatvejslovens § 49, stk. 5 og 6, foreslås bestemmelsen i vejbidragslovens § 3, stk. 1, nr. 2, ikke videreført i den nye lov om offentlige veje.

Da fristerne vanskeliggør en smidig planlægning af det kommunale vejnet foreslås fristerne nedsat til 1 henholdsvis 2 år, dog således, at beslutningen skal ske som led i en konkret samlet trafikale vurdering i kommunen. Samtidigt ændres prøvelsesmulighederne, så det alene er retlige spørgsmål, der kan prøves.

2.8. Ophævelse af ejendomsværdi som fordelingskriterium

2.8.1. Gældende ret

Vejmyndigheden skal fordele vejbidraget mellem grundejerne på grundlag af; 1) ejendommens facade mod vejen, 2) størrelsen af ejendommens arealer, og 3) måden, hvorpå ejendommen benyttes eller forventes at blive benyttet, *eller* ejendomsværdien, jf. vejbidragslovens § 11, stk. 1, og privatvejslovens § 51, stk. 1. For ejendomme, der ikke er sat til grundværdi, skal benyttelsesmåden anvendes, jf. vejbidragslovens § 11, stk. 1, nr. 3, og privatvejslovens § 51, stk. 2.

Det første kriterium, facadelængden, skal indgå i fordelingen med en faktor på mindst 10 %, mens de to øvrige kriterier hver skal indgå med en faktor på mindst 25 %, jf. vejbidragslovens § 11, stk. 2. Kommunen afgør, hvordan de resterende 40 % fordeles mellem de ovennævnte, lovbundne kriterier.

Hvis vejmyndigheden ønsker at vælge kriteriet ejendomsværdi, og en eller flere ejendomme ikke er sat til ejendomsværdi, vil vejmyndigheden i første omgang skulle fordele udgifterne mellem grundejerne ved anvendelse af det eneste fælles kriterium "ejendommens benyttelse" for herefter at omfordele bidraget for ejendomme, der er sat til ejendomsværdi.

Som fordelingskriterium anvendes ejendomsværdien i dag kun undtagelsesvist i andre kommuner end København.

2.8.2. Lovforslagets indhold

Idet fordelingskriteriet "ejendomsværdi" ikke anvendes i særlig udbredt omfang, og idet det i flere tilfælde ikke kan anvendes på alle ejendomme, foreslås det, at dette kriterium ikke videreføres. Det vurderes som unødigt administrativt besværligt og ses ikke at tilføre udgiftsfordelingen en større retfærdighed eller hensigtsmæssighed end kriteriet "ejendommens benyttelse".

2.9. Arkæologiske forundersøgelser.

2.9.1. Gældende ret

Hverken den gældende vejlov eller lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom indeholder hjemmel for anlægsmyndigheden til at gennemføre arkæologiske forundersøgelser, før der er truffet en ekspropriationsbeslutning eller er vedtaget en anlægslov for projektet.

Efter § 3 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom kan anlægsmyndigheden, når der er givet hjemmel til ekspropriation, foretage de nødvendige forberedende undersøgelser på privat ejendom.

Af vejlovens § 45 fremgår, at enhver grundejer skal tåle, at vejbestyrelsen foretager forberedende opmålinger, nivellementer m.v. Hverken vejloven eller lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom indeholder bestemmelser om arkæologiske forundersøgelser, hvorfor disse typisk laves ved frivillige aftaler med de private eller foretages på et langt senere tidspunkt i processen, når der er foretaget ekspropriation. Dette kan medføre, at anlægsprocessen forsinkes, samt at projektet fordyres.

En egentlig arkæologisk udgravning er typisk mere omfattende end arkæologiske forundersøgelser. Sådanne udgravninger vil derfor kun blive udført, hvis der er sikkerhed for, at et givet projekt skal forløbe på en sådan måde, at det vil påvirke væsentlige fortidsminder. En egentlig arkæologisk udgravning vil derfor først blive gennemført efter, at ekspropriationsbeslutningen, jf. forslaget § 106, er truffet.

2.9.2. Lovforslagets indhold

I forbindelse med projektering af nye vejanlæg eller ændringer af bestående vejanlæg vil de indledende undersøgelser kunne indikere, om der er sandsynlighed for at støde på arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejderne.

Hvis det vurderes, at der er behov for at foretage arkæologiske forundersøgelser, er det mest hensigtsmæssigt, at disse undersøgelser gennemføres, før detailprojekteringen og før anlægsarbejderne påbegyndes, således at den tid, der anvendes til undersøgelserne, ikke belaster et projekts økonomi mere end nødvendigt.

Det er derfor hensigtsmæssigt, at disse arkæologiske forundersøgelser kan påbegyndes tidligt, og så vidt muligt allerede inden der foreligger en færdig detailprojektering for anlæg-

get.

Fastlæggelsen af behovet for arkæologiske forundersøgelser vil foregå i samarbejde med Kulturarvsstyrelsen og de lokale statsanerkendte museer.

De nævnte arkæologiske forundersøgelser vil kunne medføre, at f.eks. landbrugsarealer ikke vil kunne benyttes i en kortere eller længere periode. Der er derfor behov for en hjemmel til at kunne foretage disse undersøgelser, selvom de medfører ulemper for ejerne af de pågældende arealer, og det derfor typisk ikke er muligt at opnå en frivillig aftale med lodsejeren om at kunne disponere over et givent område.

Det foreslås derfor, at der skabes hjemmel i vejloven og i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom til at foretage de nævnte arkæologiske forundersøgelser

Hvis grundejeren lider et tab ved de hidtil almindelige, vejtekniske og ved de arkæologiske forundersøgelser, og der ikke kan opnås enighed med ejeren om erstatning herfor, fastsættes denne af taksationsmyndighederne, jf. forslaget § § 109-110.

I forbindelse med ekspropriationer til statsveje, der gennemføres efter bestemmelserne i vejloven, fastsættes erstatningen efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

2.10. Øvrige ændringer

Vejmyndigheden kan efter bestemmelsen i § 107, stk. 1, opkræve en afgift for benyttelse af særligt indrettede offentlige parkeringspladser og -anlæg for motorkøretøjer. I § 107, stk. 2, kan der opkræves en afgift for at begrænse parkering på bestemte steder. Afgiften kan sættes i forhold til det tidsrum, i hvilket motorkøretøjerne holder parkeret. Kravet vedrørende parkeringsafgifter efter § 107, stk. 2, er, at de skal være trafikalt begrundet og have et trafikadfærdsregulerende formål.

Det foreslås, at de gældende bestemmelser i § 107 videreføres, dog således at der gives mulighed for, at parkeringsafgiften kan differentieres i forhold til formålet med parkeringen, varetagelse af miljøhensyn og andre lignende hensyn. Der henvises til forslaget § 95.

Efter vintervedligeholdelseslovens § 14 og privatvejslovens § 84 kan en grundejer overdrage pligten til at renholde og snerydde til en anden. I vintervedligeholdelsesloven kan pligten alene overdrages til en fysisk person, hvorimod privatvejsloven åbner op for at overdragelsen kan ske til en juridisk person. Personen skal indmeldes til kommunen efter skriftlig aftale. Såfremt grundejeren har overdraget sin pligt og dermed et eventuelt erstatningsansvar til tredjemand, er det grundejeren, der skal dokumentere det.

Det foreslås, at de gældende bestemmelser i vintervedligeholdelseslovens § 14 og privatvejslovens § 84 ophæves. Der ses ikke at være en offentligretlig interesse, der står mål med det administrative arbejde, i at fastholde, at vejmyndigheden skal godkende overdragelse af pligter til vintervedligeholdelse og renholdelse fra grundejeren til en anden fysisk eller juridisk person.

Efter den gældende vejbidragslov og den gældende vintervedligeholdelseslov er det i relation til borgernes pligter til ved vejbidrag at afholde udgifter til anlæg eller udvidelse af offentlige veje, jf. vejbidragslovens § 3, eller forpligtelser efter vintervedligeholdelseslovens § 5 uden betydning for borgernes pligter, om der er eller lovligt kan etableres adgang fra ejendommen til vejen. Begge love indeholder i deres respektive § 6, stk. 1, en undtagelse for ejere af ejendomme, der grænser til vejstrækninger, hvortil der i henhold til adgangsbestemmelser, der er etableret af færdselsmæssige grunde, og som kan håndhæves af det offentlige, ikke er og heller ikke kan etableres direkte adgang fra ejendommen. Disse adgangsbestemmelser, som ikke kan antages alene at være adgangsbestemmelser fastsat efter den gældende vejlovs §§ 72-73, har ofte givet anledning til tvivl om anvendelsen af denne undtagelsesbestemmelse. Dette skyldes først og fremmest manglende præcision og begrundelse for en række adgangsbestemmelser fastsat på andet grundlag, f.eks. i lokalplaner.

Da det ikke anses for rimeligt, at grundejerne skal bære risikoen for myndighedernes manglende præcision i fastsættelse af forskellige bestemmelser om adgange fra ejendomme til vejen, foreslås med dette lovforslag en administrativt lettere og for borgerne mere indlysende ordning. Det foreslås, at det som hovedregel fremover skal være en betingelse for at blive pålagt forpligtelser som ejer af en ejendom, der grænser til en offentlig vej, at vedkommende grundejer har eller lovligt – efter ansøgning – kan etablere en adgang fra sin ejendom til den pågældende vej. Ejere af ejendomme, der ikke har og heller ikke lovligt kan etablere adgang til vejen, kan ikke hævdes at have en sådan interesse i vejen, at det er rimeligt, at vejmyndigheden kan overføre sine pligter til at afholde udgifterne til anlæg m.m. og vintervedligeholdelse m.m. til grundejeren.

Den gældende vejlov indeholder i § 32 følgende bestemmelse: ”Når et vejanlæg er optaget på en vejplan, kan vejbestyrelsen sikre dets gennemførelse ved anvendelse af de bestemmelser, der er angivet i denne lovs § 35, samt erhverve ejendomme efter reglerne i denne lovs kap. 5, når dette skønnes nødvendigt for at undgå urimelige omkostninger ved en senere gennemførelse af anlægget.” Bestemmelsen viderefører ifølge de særlige bemærkninger til lovforslaget fra 9. marts 1971 den da gældende § 21, i lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje. Endvidere tilsigter bestemmelsen ifølge bemærkningerne at klargøre, at der i visse tilfælde kan erhverves ejendomme om fornødent ved ekspropriation til veje, som er optaget på en vejplan, selv om det aktuelle vejanlæg ikke er endeligt besluttet af vedkommende myndighed.

Bestemmelsen i den gældende vejlovs § 32 er, så vidt Transportministeriet er bekendt, ikke blevet anvendt. Det foreslås derfor, at bestemmelsen ophæves.

Ifølge vejbidragslovens § 4, stk. 5, kan vejbestyrelsen i forbindelse med et vejanlæg, der helt eller delvist bekostes af de tilgrænsende grundejere, jf. vejbidragslovens § 3, stk. 1, medregne et administrationstillæg på højst 9 pct. af anlægsudgifterne. Renter kan ikke medregnes. Eventuelle udgifter til bistand af rådgivende ingeniør (og andre eksterne konsulenter) kan medregnes efter regning, men administrationstillægget kan da ikke medregnes for den del af arbejdet, hvortil rådgivende ingeniørbistand har været benyttet. Denne bestemmelse, der også har været flittigt benyttet ved istandsættelse af private fællesveje i byer og bymæssige områder som et samlet arbejde, har givet anledning til fortolkningstvivl. Vanskelighederne har især bestået i at sondre skarpt mellem administrative udgifter og anlægsudgifter i relation til brugen af eksterne konsulenter. Bestemmelsen i vejbidragslovens § 4, stk. 5, er se-

nest videreført med visse ændringer i den nye privatvejslovs § 53, stk. 1.

Med lovforslagets § 44 og konsekvensrettelserne i lov nr. 1537 om private fællesveje, jf. forslagens § 146, nr. 15, sikres det, at grundejerne ikke pålægges udgifter til kommunernes administration, der i væsentlig grad overstiger udgifterne til selve anlægsprojektet. Som hidtil kan vejmyndigheden medregne et administrationstillæg på højst 9 pct. af anlægsudgifterne, med de undtagelser der er nævnt i forslagens §§ 37-38. I det omfang der har været anvendt eksterne konsulenter til projekteringen af anlægget, indgår denne udgift efter regning i anlægsudgifterne.

Vejmyndigheden kan dog maksimalt opkræve et administrationstillæg svarende til de administrative udgifter, vejmyndigheden har haft ved projektet, herunder udgiften til eksterne konsulenter anvendt til administrative opgaver. Disse udgifter skal kunne dokumenteres. Der henvises nærmere til de særlige bemærkninger til forslagens § 44. Vejmyndigheden kan dog efter aftale med de bidragspligtige grundejere opkræve udgiften til eksterne konsulenter anvendt til administrative opgaver, ud over de nævnte 9 pct.

Den gældende vejlov indeholder en række bestemmelser om, at vejbestyrelsen skal offentliggøre beslutninger i stedlige blade efter vejbestyrelsens bestemmelse, samt at en række mere varige indgreb skal kundgøres i Statstidende.

Med lovforslaget foreslås, at de gældende formkrav til offentliggørelse af en vejbestyrelses beslutninger m.m. i henhold til loven ophæves. Fremover får den enkelte vejmyndighed ret til at bestemme den offentliggørelsesmåde, som skønnes bedst egnet til at sikre udbredelsen af de beslutninger m.m., der er tale om. Ændringen er en administrativ lettelse for vejmyndigheden og muliggør en smidigere offentliggørelse af gældende og ajourførte bestemmelser i f.eks. kommunens vinterregulativ. Ophævelsen af formkravet til offentliggørelse af vejmyndighedens beslutninger svarer til ændringerne i bl.a. lov nr. 1537 om private fællesveje og bestemmelser i lov om kommunernes styrelse og regionsloven. Borgere, der berøres direkte og individuelt af en vejmyndigheds afgørelser og beslutninger vil som hidtil efter den almindelige forvaltningsret skulle have meddelt vejbestyrelsens beslutning/afgørelse særskilt. Der henvises til lovforslagets §§ 25, 32, 53, 61, 65, 71, 72, 95, 104, 128.

Forholdet mellem vej og bane er i dag reguleret i vejloven i kapitel 7 og § 104. Fremover vil området blive reguleret i jernbaneloven. Derfor foreslås bestemmelserne udtaget af dette forslag og vil indgå – i omskrevet form – i det kommende forslag til lov om jernbaner.

Lovforslaget indeholder i øvrigt en række sproglige ændringer og moderniseringer.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indeholder en række ændringer, som forventes at medføre administrative lettelser for staten og kommunerne, der er vejmyndigheder for henholdsvis statsvejene og kommunevejene.

[Nærmere økonomisk af vurdering af lovforslaget anføres her]

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. De administrative konsekvenser for borgerne

Idet lovforslaget skal bidrage til at klargøre lovgivningen om offentlige veje, forventes lovforslaget at gøre det lettere for borgerne at forstå og indrette sig på lovgivningen.

6. De miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen konsekvenser for miljøet

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Lovforslaget har i perioden 18. januar 2012 – 20. februar 2012 været offentliggjort på Høringsportalen.dk og sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Advokatsamfundet, CFL cargo Danmark ApS, COWI, Danske Advokater, Danske Boligadvokater, Den Danske Landinspektørforening, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dong Energy, Dansk Erhverv, De Ledende Landinspektører, Dansk Logistik og Transport – DTL, Dansk Industri, Dansk Ledningsejerforum, Danske Regioner, Danske Speditører, Energinet.dk, FDM, Fritidshusejernes Landsforening, Grundejeren.dk, HK Trafik & Jernbane, HMN I/S, Institut for planlægning – Aalborg Universitet, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, Kommunernes Landsforening, Kommunal Teknisk Chefforening, Kommunal Vejteknisk Forening, Kort- og Matrikelstyrelsen, Københavns Universitet – Institut for geografi og geologi, Landbrug og Fødevarer, Parcelhusejernes Landsforening, Rigspolitichefen SEAS NVE, Rambøll, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Teknologisk Institut, Videncentret for landbrug, Aalborg Universitet – sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning

9. Sammenfattende skema

| | Positive konsekvenser/mindre udgifter | Negative konsekvenser/merudgifter |
|--|---|-----------------------------------|
| Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner | | Ingen |
| Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner | | Ingen |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet | Ingen | Ingen |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet | Ingen | Ingen |
| Administrative konsekvenser for borgerne | | Ingen |
| Miljømæssige konsekvenser | Ingen | Ingen |
| Forholdet til EU-retten | Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter | |

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede bestemmelse er ny, og fremhæver, hvilke formål det særligt er hensigten at tilgodese med loven.

Til § 2

Den foreslåede bestemmelse er ny og fastslår lovens anvendelsesområde, som offentlige veje og stier. Begrebet offentlige veje er defineret i forslaget § 5.

Til § 3

Den foreslåede bestemmelse er ny og fremhæver, hvilke hensyn vejmyndighederne særligt skal tilgodese i deres administration af lovens bestemmelser. Vejmyndighederne skal herudover være opmærksomme på konsekvenserne for miljø, flora, fauna, landskabsmæssig og bymæssige værdier, samfundsøkonomien, samt hensynet til vejens naboer. Dermed præciseres det for vejmyndighederne, hvilke hensyn der skal lægges vægt på i begrundelserne for tilladelser m.v. i henhold til denne lov.

Til § 4

Den foreslåede bestemmelse definerer begrebet vejmyndighed, som det anvendes i loven. Vejmyndighederne administrerer de offentlige veje og stier. Tidligere skelnedes der mellem vejbestyrelse og vejmyndighed, hvor vejbestyrelsen også havde ejerskabet til vejarealet til forskel fra vejmyndigheden. Denne skelnen vurderes som meget teoretisk og medførte i praksis en del forvirring omkring ansvarsforhold. Derfor foreslås begreberne slået sammen til vejmyndighed, som et samlet begreb.

Til § 5

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af definitionen i § 1 i den gældende vejlov. Loven gælder for offentlige veje, som defineres som veje, gader m.v., der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune i henhold til denne lov. De offentlige veje inddeles i 2 kategorier; statsveje (tidligere hovedlandeveje) og kommuneveje.

Til § 6

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af definitionen i den gældende vejlovs § 96. Ved offentlige stier forstås alene de stier der ikke udgør en del af en offentlig vej.

Til § 7

Den foreslåede bestemmelse er ny og indeholder definitionen på en vejplan. Definitionen er i overensstemmelse med gældende praksis.

Formålet med vejmyndighedens vejplan er, at de planlagte vejanlæg kan indgå i den sammenfattende planlægning i området, og at vejmyndigheden kan sikre vejanlæggets gennemførelse med byggelinje og overtagelse af ejendomme efter dette forslags kapitel 10, når dette skønnes nødvendigt for at undgå urimelige omkostninger ved et senere vejanlæg.

Til § 8

Den foreslåede bestemmelse er ny og fastlægger definitionen på begrebet byer og bymæssige områder. Definitionen svarer til den definition, der findes i privatvejslovens § 3.

Til §§ 9-10

Definitioner på adgange til offentlig vej er en videreførelse af de hidtil gældende definitioner i § 68 i vejloven. Disse definitioner er ligeledes anvendt i § 10, nr. 11 og 12, i privatvejsloven.

Til § 11

Den foreslåede bestemmelse er ny og indeholder definitionen på byggelinjer. Definitionen er i overensstemmelse med gældende praksis. Byggelinjer pålægges efter de foreslåede bestemmelser i §§ 50-51.

Formålet med byggelinjen er dels at give vejmyndigheden et redskab til at sikre hensynet til trafikken på bestående veje ved at holde bebyggelse og aktiviteter på naboarealer i en passende afstand, og dels at undgå unødige omkostninger for eller vanskeliggørelse af et senere vejanlæg. Byggelinjen betyder, at ejeren af et areal med byggelinje får en begrænsning i sin råden over dette

Til § 12

Bestemmelsen er en videreførelse af definitionen i § 1, stk. 4, i lov om grundejerbidrag til offentlige veje (vejbidragsloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1104 af 16. september 2010.

Til § 13

De foreslåede bestemmelser svarer til den gældende vejlovs § 2, stk. 1. Transportministeren er øverste administrative myndighed for statsvejene. Den tidligere betegnelse ”hovedlandeveje” udgår, idet samtlige hovedlandeveje i dag er statslige. Hovedlandevejene benævnes herefter som statsveje. Der henvises til de almindelige bemærkninger, punkt 2.2.

Til § 14

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 7, stk. 1 og 2. Bestemmelsen beskriver transportministerens ansvar for den overordnede vej- og trafikplanlægning og for, at der foretages de undersøgelser, der er nødvendige herfor.

Til § 15

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 2, stk. 4. Administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet under Transportministeriet. Direktoratet varetager de opgaver, der efter dette forslag er tillagt transportministeren. De nærmere regler for Vejdirektoratets arbejde er fastslagt i bekendtgørelsesform, jf. bekendtgørelse nr. 756 af 22. juli 2005 om opgaver og beføjelser i Vejdirektoratet.

De beføjelser, der i øvrigt ved loven er tillagt transportministeren, varetages af ministeriets departement i det omfang, de ikke efter særlig bemyndigelse er henlagt til Vejdirektoratet eller andre vejmyndigheder.

Til § 16

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 2, stk. 5. Kommunalbestyrelserne er administrative myndighed (vejmyndighed) for kommunevejene.

Til § 17

Det foreslåede stk. 1 svarer til den gældende vejlovs § 10, stk. 1. Efter bestemmelsen har vejmyndighederne pligt til at holde deres veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Det er op til vejmyndigheden at vurdere, hvilke arbejder der skal igangsættes på deres veje.

Bestemmelsen fastslår princippet om principielt ligestillede vejmyndigheder, som hver for sig har såvel det forvaltningsmæssige som det økonomiske ansvar for deres veje.

Efter den gældende § 10, stk. 2, bestemmer vejmyndigheden, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje, og afholder udgifterne hertil, medmindre andet er bestemt.

Bestemmelsen har ikke været til hinder for, at der på visse begrænsede områder indgås aftaler mellem vejmyndigheden og private grundejere om finansiering af arbejder eller af anlæg på offentlige veje. I praksis har bestemmelsen i den gældende vejlovs § 10 dog været tolket således, at det ikke var muligt at aftale, at private eller juridiske personer yder bidrag til, eller finansierer drift eller vedligeholdelse af disse anlæg. Med det foreslåede i stk. 2, tydeliggøres det nu, at der ved aftaler mellem vejmyndigheden og den private eller juridiske person kan ydes bidrag til drift eller vedligeholdelse på offentlige veje.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 viderefører den gældende vejlovs § 10, stk. 3 med den ændring, at bestemmelsen nu giver Vejdirektoratet mulighed for, ligesom det hidtil har været gældende for kommunerne, at byde ind på opgaver, der er udbudt i licitation af andre vejmyndigheder. Bestemmelsen vil skabe en sikker hjemmel for Vejdirektoratet til at byde på opgaver hos de kommunale vejmyndigheder med de særlige kompetencer, som er udviklet som led i Vejdirektoratets ordinære virksomhed. Dette kan bl.a. bestå i rådgivningsydelser med henblik på at optimere den kommunale vejmyndigheds drift af kommunevejene, trafiktællinger til brug for planlægning af vedligeholdelses- og istandsættelsesplaner m.m.

Det foreslåede stk. 4, er en videreførelse af den gældende vejlovs § 11.

Til § 18

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 19, der dog nu foreslås opdelt i 3 stykker. Hovedreglen fremgår af stk. 1, hvorefter udgifter til belysning på statsvejnettet afholdes af staten. Som undtagelse hertil fremgår det af stk. 2, at belysning på de dele af statsvejene, der løber gennem tæt, sammenhængende bymæssig bebyggelse afholdes af de relevante kommunalbestyrelser. Efter det foreslåede stk. 3 gælder dette dog ikke, hvis formålet med belysningen er at sikre trafikikkerheden på statsvejen, hvorefter staten afholder udgiften. Forskellen skal ses i sammenhæng med, hvilket formål belysningen har i de forskellige områder vejen løber igennem. Ofte vil vejbelysning i byer have et tryghedsskabende og kriminalpræventivt formål, som det er rimeligt at kommunen dækker udgifterne til. Er formålet derimod, at sikkerheden for den kørende trafik på vejen skal højes gennem vejbelysning, afholdes udgiften af staten.

Til § 19

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 13. Efter denne bestemmelse kan vejmyndigheden beslutte, at nye offentlige veje forbeholdes for visse arter af færdsel, for eksempel på motorveje og motortrafikveje. Tilsvarende beslutning kan træffes for eksisterende veje, der ombygges til den ændrede trafik.

Bestemmelsen foreslås udvidet med en mulighed for, at vejmyndigheden kan træffe en sådan beslutning uden at ombygge vejen. Udvidelsen skyldes, at der har vist sig et praktisk behov herfor.

Efter bestemmelsen træffes disse beslutninger af vejmyndigheden efter forhandling med politiet. For statsveje træffes beslutningen dog af transportministeren efter forhandling med justitsministeren

Til § 20

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 14. Den foreslåede bestemmelse foreskriver proceduren for anlæg, oprettelse og nedlæggelse af statsveje. Bestemmelsen fastslår, at oprettelsen af nye statsveje og nedlæggelse af eksisterende statsveje, for eksempel ved nedklassificering til kommunevej, privat vej eller fuldstændig nedlæggelse af arealet som færdselsareal, skal ske ved lov. Forslagets stk. 2 henlægger dog beslutningen om mindre forlægninger, regulering af vejkryds m.v. til Vejdirektoratet.

Forslagets stk. 3 og 4 foreskriver forhandlingsproceduren med de vejmyndigheder, som vil blive berørt planerne om nedlæggelse og anlæg af statsveje. Ved tvister mellem Vejdirektoratet og en anden vejmyndighed om disse beslutninger, fastsætter transportministeren vilkår for overgangen af vejen fra statsvej til kommunevej.

Til § 21

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 18. Efter den gældende bestemmelse kan transportministeren bemyndige kommunale vejmyndigheder til at varetage visse af de opgaver på statsvejene, som ellers er henlagt til Vejdirektoratet. De opgaver, der også efter den foreslåede bestemmelse kan udføres af kommunerne efter bemyndigelse, er tilladelser og dispensationer på statsveje, som gives efter denne lov. Ofte vil kommunerne have den mest direkte tilknytning til de problemer, som rejses ved ansøgninger om tilladelser og dispensationer, og det synes derfor mest hensigtsmæssigt, at kommunerne i visse situationer kan udøve den besluttende myndighed i forhold til disse.

Til § 22

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 17 om de supplerende anlæg, som er nødvendige ved motorveje. Når en statsvej er eller forventes at blive klassificeret som motorvej, skal Vejdirektoratet sørge for, at der i forbindelse med vejen bliver oprettet for eksempel rasteplasser, parkeringspladser, tankanlæg, paskontrolposter, restaurations- og hotelvirksomhed m.v. til brug for trafikanterne m.v. Forslagets stk. 2 fastslår, at transportministeren til disse formål kan lade andre drive de virksomheder, anlæg eller bygninger, der er anlagt på arealer, der er erhvervet til formålet i stk. 1. Erhvervelsen af areal til anlæggene kan om nødvendigt ske ved ekspropriation efter reglerne i forslagets kapitel 10.

Til § 23

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 23, idet det dog er præciseret, at anlæg og nedlæggelse af offentlige veje og optagelse af private fællesveje skal ske efter en samlet konkret, trafikalt planlægning. Da det er fremhævet, at der skal være tale om trafikalt planlægning, vil en beslutning efter § 23, der alene er begrundet i økonomiske hensyn, ikke være lovlig. Anlæg og nedlæggelse af offentlige veje samt optagelse af private fællesveje som offentlige skal således ske som et led i den øvrige trafikale planlægning i kommunen.

Bestemmelsen fastslår, at kompetencen til at beslutte, at nye kommuneveje skal anlægges, eller bestående kommuneveje skal nedlægges eller nedklassificeres som led i den almindelige trafikplanlægning, ligger hos kommunalbestyrelserne. Kommunerne skal fortsat iagttage bestemmelserne om forhandling med andre vejmyndigheder, hvis de planlagte anlæg m.v. vil få betydning for andre vejmyndigheders vejnet, jf. forslagets § 29.

Bestemmelsen giver samtidig hjemmel for kommunen til at beslutte at optage private fællesveje som kommuneveje.

Af den gældende vejlovs § 90 følger, at kommunen i forbindelse med en beslutning om nedlæggelse af en vej som kommunevej kan beslutte, at vejen skal overgå (nedklassificeres) til privat fællesvej. Der er ikke i den gældende vejlov eller privatvejslov nærmere regler om, hvornår en vej skal være offentlig vej eller privat fællesvej.

Spørgsmålet, om en vej skal være kommunevej eller privat fællesvej, beror på kommunens skøn, først og fremmest over vejens betydning for den almindelige færdsel.

Hvis det lægges til grund, at en vej overvejende anvendes til færdsel, der ikke har ærinde eller betjener ejendomme ved den pågældende vej og heller ikke er lokaltrafik, fordi den

pågældende vej indgår i et afgrænset net af flere veje, bør en sådan vej i almindelighed være offentlig.

Det forudsættes, at kommunen i forbindelse med sin administration af vejområdet jævnlige vurderer, om der af hensyn til den almindelige færdsel er grundlag for at optage private fællesveje som kommuneveje, jf. også privatvejslovens § 58, stk. 3.

Til § 24

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 7, stk. 3 om transportministerens mulighed for at oprette databaser, der indeholder oplysning om det offentlige vejnet.

Til § 25

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 8. Bestemmelsen pålægger vejmyndighederne at føre en offentlig tilgængelig vejfortegnelse over deres offentlige veje. Fortegnelserne har fortsat betydning for den samlede vejadministration, andre planmyndigheder og grundejere. Det er derfor fortsat vigtigt, at fortegnelserne føres på en sådan måde, at de til enhver tid giver et klart billede af de pågældende vejes retlige status. Kommunerne har siden 1. januar 1974 haft pligt til at foretage en offentliggørelse af de kommunale vejfortegnelser. Denne pligt er nu fremhævet i den foreslåede bestemmelse. Den gældende hjemmel til at ministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af vej- og stifortegnelser foreslås udtaget. Dette skyldes, at der generelt ikke stilles specifikke krav til formen for offentliggørelse, men alene at denne sker. Der henvises til de almindelige bemærkninger, punkt 2.10. Hjemlen er ikke udnyttet og kan ikke forestilles udnyttet.

Til § 26

Den foreslåede bestemmelse er ny og pålægger vejmyndighederne at føre en fortegnelse over henvendelser fra borgerne om forhold på samtlige veje under deres administration, der kan være til fare for færdslen.

Med begrebet "til fare for færdslen" menes for eksempel huller i vejene, ødelagt eller beskadiget vejmateriel, tabt gods eller andre lignende forhold, der enten kan skabe farlige situationer for trafikken eller fodgængere, eller kan medføre udgifter til akut udbedring og lignende.

Fortegnelsen foreslås indført, da der ikke på nuværende tidspunkt er regler, der pålægger vejmyndighederne at notere sådanne henvendelser, da de fleste henvendelser om sådanne forhold vil falde under kategorien faktisk forvaltningsvirksomhed, og dermed uden for området for notatpligt i medfør af forvaltnings- og offentlighedsloven. Det er dog i de fleste tilfælde være i overensstemmelse med god forvaltningsskik at notere henvendelser fra borgerne vedrørende forhold på de offentlige veje.

Til § 27

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 26. Vejplanlægningen er henlagt til de enkelte vejmyndigheder hver for deres vejnet. Dette planarbejde forudsættes at foregå i snæver tilknytning til den sammenfattende planlægning i området.

Til § 28

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 27, stk. 1 om at vejplaner for statsveje stadfæstes af transportministeren.

Til § 29

Den foreslåede bestemmelse er en sammenskrivning af bestemmelserne i den gældende vejlovs §§ 27, stk. 2, 28 og 29 om vejmyndighedernes indbyrdes pligt til at høre hinanden, inden der iværksættes planlægning på vejområdet. Reglen skal medvirke til, at der mellem vejmyndighederne sker den nødvendige, gensidige koordination om den overordnede vejplanlægning.

Ved vejplanernes forelæggelse for kommunalbestyrelserne forudsættes det, at disse samtidig tager stilling til projektet som planmyndighed efter kommuneplanlovgivningen. Herved får de lejlighed til at vurdere projektet i forhold til kommuneplaner samt lokalplaner/ byplanvedtægter, og foretage ajourføring af disse i det omfang, dette er påkrævet.

Vejmyndighederne er i deres planlægning principielt ligestillede, og det forudsættes derfor, at de relevante vejmyndigheder inddrages på et så tidligt tidspunkt i planlægningsprocessen, at der kan drages maksimal fordel af koordinationen.

Vejmyndighederne skal, som den foreslåede bestemmelse er affattet, give andre vejmyndigheder adgang til at udtale sig om et planlagt projekt, hvis dette projekt vil få forbindelse til eller skære bestående eller planlagte veje i en anden vejmyndigheds område.

Forslagets stk. 3 pålægger endvidere kommunerne at sende et planlagt projekt i høring hos Vejdirektoratet, hvis projektet vil skære eller få forbindelse med en bestående eller planlagt statsvej eller rutenummereret vej. Det bemærkes, at en rutenummereret vej også kan være en kommunevej.

Til § 30

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 30, stk. 1. Bestemmelsen fastslår, at vejmyndighederne først kan lade et planlagt vejanlæg optage på myndighedens vejplan, når de relevante myndigheder efter den foreslåede § 29 har haft adgang til at udtale sig om projektet.

Til § 31

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 33. Vejmyndighederne skal efter denne bestemmelse høre andre berørte vejmyndigheder, jf. den foreslåede

de § 29, hvis vejmyndigheden ønsker at opgive et vejanlæg, der er optaget på myndighedens vejplan.

Til § 32

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 31. Transportministerens bemyndigelse til at fastsætte forskrifter om offentliggørelse af vejmyndighedernes vejplaner er ikke aktuelt udnyttet.

Sektorlovgivningens offentlighedsregler suppleres af de offentlighedsregler, der indgår i udarbejdelse af region-, kommune- og lokalplaner. Disse offentlighedsregler er baggrunden for, at ministeren ikke pt. har udnyttet sin hjemmel efter den gældende vejlovs § 31 til at fastsætte forskrifter for udarbejdelse af vejplanfortegnelser og offentliggørelse af disse.

Til § 33

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 24 med en større udvidelse i anvendelsesområdet. Bestemmelsen pålægger kommunerne at høre Vejdirektoratet og andre vejmyndigheder, inden der for en kommunevej træffes beslutning om anlæg, nedlæggelse, forlægning, større arbejde eller væsentlige ændringer af tværprofilet, der kan få betydning for vejens kapacitet og fremkommelighed, hvis vejen skærer, vil skære eller har eller får forbindelse med en statsvej eller en rutenummereret vej. Den gældende vejlovs § 24 pålægger kun kommunerne at høre Vejdirektoratet inden sådanne beslutninger træffes. Med den foreslåede ændring pålægges kommunerne også at høre andre kommunale vejmyndigheder i disse situationer.

Bestemmelsens anvendelsesområde ligger, i modsætning til de foranstående bestemmelser, tidsmæssigt efter et anlæg er optaget på vejplan. Ofte vil der derfor være tale om foranstaltninger, der træffes på bestående veje. Bestemmelsen har ligesom de foranstående bestemmelser til formål at bidrage til den overordnede koordination mellem vejmyndighederne, inden større anlæg, omlægninger eller lignende iværksættes på kommuneveje. Ændringer af denne art kan medføre betydelig påvirkning af de omkringliggende vejnet, hvad enten der er tale om stats- eller kommuneveje.

Forslagets stk. 2 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 16, som pålægger Vejdirektoratet at høre relevante vejmyndigheder inden anlægsarbejdet på en større, projekteret statsvej igangsættes.

Til § 34

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 6, stk. 2. Ved bestemmelsen er der tillagt ministeren hjemmel til at fastsætte regler for fordeling af udgifter til vejforanstaltninger i kryds mellem to veje under forskellige vejmyndigheder.

Til § 35

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende § 3 i vejbidragsloven. Vejbidrag pålægges af vejmyndigheden, dvs. Vejdirektoratet for statsveje og kommunalbestyrelsen for kommuneveje. I henhold til forslaget § 49 kan den pågældende kommunalbestyrelse bistå Vejdirektoratet med administrationen heraf, når der skal pålægges vejbidrag ved statsveje. Dette er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 19.

Det er en betingelse for, at en ejendom kan pålægges vejbidrag, at ejendommen grænser til eller kommer til at grænse til den omhandlede offentlige vej.

Det er ejerne af disse ejendomme, og som hovedregel kun disse, der kan pålægges bidrag. Vejbidrag kan ikke pålægges brugere af vejen, hvis deres ejendom ikke grænser til eller kommer til at grænse til vejen. Dog kan flere veje, jf. forslaget § 43, der i færdselsmæssig henseende udgør en enhed, behandles under ét med hensyn til bidragspåligningen. I denne situation vil bidraget vedrøre samtlige veje omfattet af afgørelsen, og udgifterne pålægges grundejere, hvis ejendom grænser til blot en af de berørte vejstrækninger.

Ved en ejendom forstås det matrikulerede grundareal. Vejlovgivningens ejendomsbegreb er således identisk med udstykningslovens ejendomsbegreb, jf. § 2 i lov om udstykning og anden registrering i matriklen, jf. lovbekendtgørelse nr. 494 af 12. juni 2003, med senere ændringer (udstykningsloven).

En ejendom betragtes som grænsende til vejen, selv om der mellem ejendommen og vejanlægget er f.eks. en græsribat eller et skråningsareal, der er en del af det offentlige vejareal. Fra bestemmelsen om, at de tilgrænsende grundejere kan pålægges vejbidrag, gælder der undtagelser efter reglerne i forslaget §§ 39-41.

Vejbidrag kan efter forslaget § 35 pålægges i to typer tilfælde, nemlig helt eller delvist til dækning af udgifterne til 1) anlæg af nye offentlige veje, og 2) udvidelse af de befæstede arealer i eksisterende veje.

De to situationer svarer til de eksisterende bestemmelser i den gældende vejbidragslovs § 3, stk. 1, nr. 1 og 3.

Der vil herefter kun kunne pålægges vejbidrag til anlæg af nye offentlige veje og til udbygning af allerede eksisterende offentlige veje.

Efter bestemmelserne i forslaget § 35 kan vejmyndigheden til enhver tid pålægge grundejerne bidrag - herunder også til fornødne jordarbejder - til udvidelse af de befæstede arealer i offentlige veje til den i forslaget § 38 angivne maksimale bredde. For at et vejareal kan anses for befæstet, skal vejmyndigheden have foretaget handlinger med henblik på at gøre vejarealet egnet til den særlige brug. Vejarealer, der mere lejlighedsvis har fået tilkørt grus eller er gået i græs, betragtes efter praksis ikke som befæstede arealer.

Bestemmelsen gælder uden hensyn til, om der tidligere er pålagt bidrag til vejen. Med de i forslaget § 39 angivne begrænsninger kan bidrag kræves til enhver udgift ved vejudvidel-

sen, ligesom der vil kunne kræves bidrag til en udvidelse af det befæstede areal, selv om der dermed er forbundet arealerhvervelse. Selve arealerhvervelsen kan der dog ikke kræves bidrag til, jf. forslaget § 38, stk. 3.

Bestemmelsen giver ikke vejmyndigheden hjemmel til at pålægge vejbidrag til en ændring eller en forbedring af en bestående belægning, selv om denne er af midlertidig karakter. Beslutningen om pålæg af vejbidrag skal efter forslaget § 35, stk. 2, træffes i forbindelse med gennemførelsen af arbejdet. Vejbidraget kan opkræves a conto, inden arbejdet er afsluttet.

Til § 36

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende § 2 i vejbidragsloven, dog således, at der i stk. 4 er indsat en hjemmel for transportministeren til at fastsætte særlige regler om, hvornår der kan opkræves vejbidrag til statsveje, og nærmere begrænsninger i bidragspligten. Denne hjemmelsbestemmelse er ny og indsættes med henblik på at give transportministeren et smidigt redskab til at tilpasse vejbidragsbestemmelserne til den almindelige samfundsudvikling.

Bestemmelsen i forslaget § 36 definerer de veje, hvor reglerne om vejbidrag finder anvendelse. Reglerne kan således anvendes på kommuneveje i de områder, der er omfattet af bestemmelserne i privatvejslovens afsnit III, det vil sige i byer eller bymæssige områder. Derudover kan reglerne også anvendes på andre stedligt begrænsede områder, hvor reglerne i afsnit III er indført efter kommunalbestyrelsens bestemmelse, eksempelvis sommerhusområder og mindre bysamfund i landzoneområder. Det er således en forudsætning, at vejen ligger i et område, der administreres efter privatvejslovens kapitel III.

For statsveje, der løber igennem et område, hvor der er eller er planlagt en samlet bebyggelse, f.eks. et udlagt parcelhuskvarter eller lignende, kan vejbidrag kun pålægges i begrænset omfang, nemlig til nye fortovsanlæg, men ikke ud over 2,5 m i hver side og til holdebane og parkeringsanlæg inden for en bredde af i alt 6 m. Det er i denne situation uden betydning, om området administreres efter privatvejslovens afsnit III. Baggrunden for bestemmelsen er, at såvel fortovsanlæg som holdebaner og parkeringsanlæg fortrinsvis tjener grundejernes interesser.

Til § 37

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 4, stk. 3-5. Bestemmelsen beskriver en række foranstaltninger, hvor udgifterne til etablering kan medregnes til vejbidraget.

Den foreslåede § 37, stk. 1, fastslår, at udgifter til normal belysning kan regnes med i anlægsudgifterne. Det er en forudsætning, at belysningen opsættes i forbindelse med et af de i forslaget § 33, stk. 1, nævnte arbejder. Det foreslås, at der indsættes en beskrivelse af hvilke udgifter til vandafledning, der kan medregnes i de udgifter, hvortil der kan kræves bidrag. Der er ikke sket nogen ændring af bestemmelsen.

I forslaget § 37, stk. 2, er indsat hjemmel til at udstede nærmere regler om hvorledes betalingen af vejbidrag kan ske. Dette skyldes, at den gældende vejbidragslov indeholder en række komplicerede og meget detaljerede bestemmelser om pålæg af renter ved for sen betaling, afdragsstørrelser m.v., som skønnes mere velegnet til bekendtgørelser. Principperne i §§ 14, 15, 16 og 18 i den gældende vejbidragslov forudsættes videreført.

Til § 38

Den foreslåede bestemmelse i § 38 beskriver begrænsninger i de udgifter, der kan kræves bidrag til. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 4, stk. 1 og 2.

Efter forslaget § 38, stk. 1, kan der ikke kræves bidrag til vejanlæg i større bredde end 20 m. Hvis anlægsbredden er større end 20 meter, må det antages, at vejanlægget primært etableres af hensyn til den gennemgående færdsel, snarere end hensynet til vejens umiddelbare naboer.

Af forslaget § 38, stk. 2, fremgår, at der for ejendomme, der ved lokalplan eller anden bestemmelse er forbeholdt boligbebyggelse med en- eller tofamilieshuse, ikke kan kræves bidrag til vejanlæg i større bredde end 12 m, og heraf kan højst 6 m vedrøre kørebane og højst 6 m vejens øvrige dele (fortov, cykelsti, rabat m.v.). Begrundelsen for denne indskrænkning er, at ejendommens anvendelse til parcelhusbyggeri kun nødvendiggør en almindelig boligvej.

Bestemmelsen om, at der kun kan opkræves grundejerbidrag til anlægsarbejder på 6 m til kørebane og 6 m til vejens øvrige dele, når en vej alene betjener områder med parcel- og rækkehuse m.v., er mindre hensigtsmæssig, når et vejsystem planlægges under et med stamveje, fordelingsveje og boligveje. I disse tilfælde vil stamvejene ofte have en større bredde, således at de øvrige veje, navnlig boligvejene, kan anlægges med væsentlig mindre bredde. Da grundejerne herved opnår en større trafikikkerhed og et bedre trafikmiljø i deres nærområde, vurderes det rimeligt, at videreføre muligheden for, at der kan pålægges vejbidrag for det samlede vejsystem, dog maksimalt til vejbredder op til 20 m.

Denne mulighed bør dog kun anvendes, hvis den gennemsnitlige vejbredde i systemet ikke væsentligt overstiger den normale grænse på 6 + 6 m. Såfremt vejens bredde overskrider de begrænsninger, der er angivet i forslaget § 38, stk. 1, må grundejernes bidrag beregnes efter forholdet mellem den faktiske anlægsbredde og den maksimale bredde, der er beskrevet i loven.

Efter forslaget § 38, stk. 3, kan udgifter til arealerhvervelser eller til erstatning for servitutpålæg eller ulemper ikke medregnes i de udgifter, der kræves dækket af vejbidrag.

Det samme gælder udgifter ved større reguleringer af vejens længdeprofil, herunder anlæg af støttemure. Sådanne reguleringer må antages i særlig grad at skulle tjene den gennemgående færdsel og ikke udnyttelsen af de tilgrænsende ejendomme.

Til § 39

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 5.

Ved bidragspåligningen skal der efter forslaget § 39, stk. 1, bortses fra vandarealer langs vejen, der ikke er ansat til ejendomsværdi, jf. bestemmelserne i lov om vurdering af landets faste ejendomme. Dette vil navnlig gælde offentlige vandløb og søer.

Når der ved en vej er vand- eller vejarealer, der i henhold til stk. 1 ikke kan pålægges bidrag, vil de øvrige bidragspligtige grundejeres bidrag øges tilsvarende.

Vejbidrag kan heller ikke pålægges offentlige veje og private fællesveje, der støder op til vejen. Det vil sige, at disse vejarealer ikke anses for ejendomme i relation til bestemmelserne om vejbidrag.

Begrundelse herfor er, at der til disse veje enten som offentlige veje selvstændigt kan opkræves bidrag fra de tilgrænsende ejere, eller at de som private veje skal vedligeholdes af grundejerne.

Ved korte private fællesveje eller fællesstier, der alene udmunder i den offentlige vej, kan dette princip dog fraviges, idet de vedligeholdelsespligtige grundejere af disse vejarealer har en stor interesse i, at forbindelsesvejen ned til deres blinde vænge eller lign. er i god stand. I disse tilfælde kan vejmyndigheden anse den korte vej som en ejendom, der grænser til den offentlige vej, der skal anlægges eller udvides. Bidraget fordeles i denne situation mellem ejerne af de ejendomme, der grænser til vejen efter reglerne i forslaget §§ 45-46.

Til § 40

Vejbidrag kan ifølge forslaget § 40, stk. 1, ikke pålægges ejere af ejendomme, hvor der ikke er eller lovligt kan etableres adgang til vejen. Dette er en forenkling i forhold til tidligere, hvor fritagelsen kun gjaldt, hvor der ikke var eller kunne etableres adgang fra ejendommen til vejen af færdselsmæssige grunde, som blev håndhævet af det offentlige. For borgeren, der evt. skal betale vejbidraget, må det forhold, at vedkommende ikke lovligt kan etablere en adgang til vejen, være tilstrækkelig begrundelse for ikke at kunne blive pålagt vejbidrag. Ejere af ejendomme, der har adgang til en vej med adgangsbestemmelser, bør ikke have denne fritagelse, og kan derfor pålægges fuldt bidrag.

Ejere af ejendomme kan dog pålægges bidrag, hvis vejen er led i et samlet vejssystem til udelukkende eller overvejende trafikbetjening af et udstykningsområde, uanset om der er eller lovligt kan etableres adgang til vejen. Bestemmelsen skyldes, at udstykninger ofte bygger på et system af hovedfordelingsveje, fordelingsveje og stamveje, der alle er facadeløse, idet parcellerne kun får adgang til boligveje. Hvis hovedreglen skulle følges, ville det ikke være muligt at fordele udgifterne til de facadeløse veje på de ejendomme, til hvis fordel vejanlægget er udført. Bestemmelsen svarer til den gældende vejbidragslovs § 6, stk. 2.

Vejbidrag kan endvidere efter forslaget § 40, stk. 2, pålægges ejendomme med adgangsbestemmelser i tilfælde, hvor ejendommens beliggenhed ved vejen i særlig grad udnyttes - f.eks. ved bebyggelse, ved udstillingsvinduer eller lignende - til trods for den manglende adgang. Bidraget må her fastsættes i forhold til det omfang, ejendommens ejer faktisk udnytter beliggenheden ved vejen. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 6, stk. 3.

Endelig kan der pålægges bidrag, hvis adgangsbestemmelser eller andre bestemmelser - eksempelvis truffet ved ekspropriation eller ved lokalplan - om en ejendoms adgangsforhold medfører, at ejendommen kun har en begrænset adgang til vejen. I de tilfælde skal bidraget efter forslaget § 40, stk. 3, nedsættes forholdsmæssigt svarende til de begrænsede adgangsmuligheder for den enkelte ejendom. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 6, stk. 4.

Stk. 4 indeholder regler om bortfald eller nedsættelse af resterende vejbidrag - herunder allerede betalt vejbidrag - hvis der efter påligningen indtræder en situation, der ifølge forslaget § 3 kunne have givet anledning til bortfald eller nedsættelse af bidraget. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 7.

Forslagets stk. 5 sikrer, at der er hjemmel til at genoptage vejbidragsfordelingen, hvis de forhold, der har medført fritagelse for eller nedsættelse af vejbidraget i henhold til stk. 3 og 4, ændres inden for en periode af 15 år i et sådant omfang, at vejbidraget efter vejmyndighedens vurdering bør revurderes. I de situationer kan der pålægges eller forhøjes vejbidrag, men med de reduktioner, der skyldes den periode, der er gået. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 9, stk. 2.

Til § 41

En særlig begrænsning af bidragspligten for jernbaner og lufthavne er fastsat i den foreslåede § 41. De nævnte anlæg skal kun betale vejbidrag i det omfang, dele af det samlede anlæg kan udnytte vejens tilstedeværelse som en fordel. Dette vil typisk være tilfældet på strækninger med stationsanlæg, arealer udlejet til private og i alle tilfælde, hvor der er overgange og overkørsler til anlægget. Omvendt vil anlægget være afskåret fra at udnytte vejens tilstedeværelse ud for selve driftsarealet (spor, startbaner m.v.). Det bidragspligtige areal, skal fastlægges efter forslaget § 46, stk. 6, dvs. på grundlag af facadelængden og den faktiske grunddybde, dog højst 40 m fra vejen. Bestemmelsen svarer til den gældende vejbidragslovs §§ 8 og 11, stk. 6, med den ændring, at jernbane og lufthavne ikke længere kan give afkald på en vejadgang.

Til § 42

I den foreslåede § 42 fastslås det generelt, at hvis vejbidrag som følge af reglerne i forslaget §§ 38-41 ikke kan pålægges samtlige tilgrænsende grundejere eller eventuelt kun i reduceret omfang, skal vejmyndigheden for den pågældende vej afholde de beløb, der ikke kan opkræves. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 9, stk. 1.

Til § 43

Som en undtagelse fra hovedreglen i forslaget § 35 om, at vejbidrag skal pålægges ejerne af de til vejen grænsende grunde, gives der ved forslaget § 43 mulighed for at pålægge vejbidrag for flere veje under et, når disse udgør en færdselsmæssig enhed. Dette forudsætter dog, at der samtidig træffes beslutning om at udføre arbejder på samtlige veje, der omfattes af vejbidraget. Det kan dog bestemmes, at dele af arbejderne, f.eks. vedrørende enkelte vejstrækninger, først skal udføres senere, jf. forslaget § 46. Der findes ikke særlige retningslinjer for, hvornår sådanne veje, som udgør en færdselsmæssig enhed, betragtes som en eller flere veje. Når flere veje løber i forlængelse af hinanden og i et udstykningsområde med et samlet vejsystem, vil det dog være rimeligt at karakterisere systemet som "en færdselsmæssig enhed". Bestemmelsen svarer til den gældende vejbidragslovs § 10.

Til § 44

Bestemmelsen er ny og afløser den gældende vejbidragslovs § 4, stk. 5. Endvidere skal den nye fortolkning anvendes på private fællesveje, hvor bestemmelsen i § 53, stk. 1 og 2 affattes og fortolkes i overensstemmelse med vejloven, jf. forslaget § 146, nr. 15.

Med forslaget § 44 og konsekvensrettelserne i lov nr. 1537 om private fællesveje, jf. forslaget § 146, nr. 15 sikres det, at grundejerne ikke pålægges udgifter til kommunernes administration, der i væsentlig grad overstiger udgifterne til selve anlægsprojektet.

Som hidtil kan vejmyndigheden medregne et administrationstillæg på højst 9 pct. af anlægsudgifterne, med de undtagelser der følger af forslaget §§ 38-39. I det omfang der har været anvendt eksterne konsulenter til projekteringen af anlægget, indgår denne udgift efter regning i anlægsudgifterne.

Vejmyndigheden kan maksimalt opkræve et administrationstillæg svarende til de faktiske administrative udgifter, vejmyndigheden har haft ved projektet, herunder udgiften til eksterne konsulenter anvendt til administrative opgaver. Disse udgifter skal kunne dokumenteres.

I forbindelse med opgørelsen af vejmyndighedens egne administrative udgifter kan vejmyndigheden medregne samtlige udgifter, der er forbundet med administrationen af det pågældende vejprojekt, herunder lønnen til vejmyndighedens ansatte, så længe vejmyndigheden herved ikke oppebærer indtægter til dækning af sin øvrige drift.

I det omfang eksterne konsulenter har været anvendt til administrative opgaver, f.eks. tilsyn med anlægsarbejdet, udfærdigelse af udgiftsfordeling, praktisk gennemførelse af høringer m.v., indgår denne udgift i vejmyndighedens dokumentation for, at der rent faktisk har været administrative omkostninger svarende til mindst det opkrævede administrationstillæg.

Vejmyndigheden kan dog efter aftale med de bidragspligtige grundejere opkræve udgiften til anvendt til administrative opgaver, ud over de nævnte 9 pct.

Til § 45

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejbidragslovs § 12 med den ændring, at hovedreglen ved bidragsfordelingen fremover vil være aftale mellem de berørte parter. Kun hvis aftale ikke kan opnås, kan bestemmelserne i forslagets §§ 46 og 47 anvendes.

Til § 46

Da størrelsen af vejbidraget for de enkelte ejendomme bør afhænge af den betydning, vejen har for disse, gælder det efter forslagets § 46, stk. 1, at vejbidraget skal fordeles mellem de bidragspligtige grundejere på grundlag af:

1. ejendommens facadelængde mod vejen
2. størrelsen af ejendommenes arealer og
3. måden, hvorpå ejendommene benyttes eller må forventes benyttet.

I den gældende vejbidragslovs § 11, stk. 1, nr. 3, kan vejmyndigheden alternativt vælge at fordele på grundlag af ejendomsværdien. Dette fordelingskriterium foreslås ikke videreført, da visse ejendomme ikke er sat til ejendomsværdi, jf. bestemmelserne i lov om vurdering af landets faste ejendomme. I disse tilfælde vil vejmyndigheden derfor skulle fordele efter ejendommens benyttelse, for så eventuelt at foretage en omfordeling efter ejendomsværdikriteriet for de ejendomme, der er sat til ejendomsværdi. Reglen vurderes som unødigt omstændig.

I den gældende praksis har vist, at anvendelse af blot et enkelt fordelingskriterium kan resultere i mindre rimelige resultater, idet hverken facadelængden eller arealet entydigt kan tages som udtryk for det slid, ejeren af ejendommen foretager på vejen, eller de forventninger, som ejeren af en given ejendomstype generelt vurderes at have til vejens standard. Dette er baggrunden for, at det i forslagets § 46, stk. 2, foreslås videreført, at de respektive fordelingskriterier - areal, facadelængde og benyttelse - skal anvendes med en vis mindstevægt, nemlig facadelængde 10 pct., areal 25 pct. og benyttelse 25 pct. Vejmyndigheden afgør, hvordan de resterende 40 pct. fordeles på de tre kriterier.

Bestemmelsen i forslagets § 46, stk. 3, er en videreførelse af bestemmelsen i den gældende vejbidragslovs § 11, stk. 3, dog med den ændring, at bestemmelsen nu skal anvendes, hvor ejendommens benyttelse indgår som kriterium. I den gældende vejbidragslovs § 11, stk. 3, finder bestemmelsen kun anvendelse, når ejendomsværdien indgår som kriterium. Der ses ikke at være vægtige grunde, der taler for at fastholde, at denne særlige regel ikke skulle kunne anvendes med samme berettigelse, når udgiftsfordelingen sker på grundlag af kriteriet "ejendommens benyttelse".

Efter forslagets § 46, stk. 4, kan fordeling af vejbidrag foretages efter areal eller med ensartede beløb pr. parcel, når der i henhold til kommuneplan, lokalplan eller byplanvedtægt kun vil blive tilladt en ganske ensartet benyttelse af de ejendomme, der grænser til vejen. Baggrunden herfor er, at det må antages, at disse ejendomme har den samme benyttelse af vejen og forventninger til vejens stand.

Efter forslagets § 46, stk. 5, har ejere af ejendomme, der grænser til anden vej end de veje, der er omfattet af afgørelsen, krav på et passende reduceret bidrag. Pålæg af fuldt bidrag til

de to eller flere veje, hvortil en sådan ejendom grænser, kan være urimeligt tyngende for ejendommens ejer.

Hvis en hjørnegrund efter forslagets § 40, stk. 1, 1. pkt., er fritaget for vejbidrag til en adgangsbegrænset vej, eller grænser til en privat fællesvej eller privat fællessti, som ejeren kan dokumentere, at vedkommende ikke har vejret til, jf. § 44, 2. pkt. i lov om private fællesveje, medfører grundens facade mod denne vej ikke reduktion af bidrag til anden offentlig vej, jf. forslagets § 46, stk. 5, 2. pkt.

Ifølge forslagets § 46, stk. 6, fastsættes arealstørrelsen for de ejendomme, der benyttes til landbrug, skovbrug, frilandsgartneri, herunder frugtplantage, efter facadelængden og den faktiske grunddybde, dog højst 40 m fra vejen. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 11, stk. 6.

Vejmyndigheden kan i de tilfælde, der er nævnt i forslagets § 46, stk. 6, fravige den normale 40 m grænse. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 11, stk. 6, 2. pkt.

Til § 47

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 17. Efter forslagets § 47 kan vejmyndigheden foretage en omfordeling af de resterende vejbidrag, hvis omstændigheder, der blev taget i betragtning ved fordelingen, er ændret væsentligt. Der kan være rimeligt grundlag for en sådan omfordeling, når ændrede forhold har til følge, at nogle grundejeres andele bliver uforholdsmæssig store i forhold til andre - tilsvarende - grundejeres andele.

Til § 48

Som i det øvrige forslag skal beslutning om vejbidrag offentliggøres. Den foreslåede bestemmelse erstatter de meget omfattende procedureregler i den gældende vejbidragslovs § 13. De direkte berørte skal høres med en 4 ugers frist til indsigelser. Først efter udløbet af denne frist kan der ske endelig beslutning om pålæg eller omfordeling af vejbidrag. Derudover gælder de almindelige forvaltningsretlige principper, herunder om fornyet høring, hvis der skulle fremkomme nye oplysninger af væsentlig betydning.

Til § 49

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 19 og fastslår, at de relevante kommuner varetager administrationen af pålæg og opkrævning af vejbidrag for Vejdirektoratet.

Til § 50

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 34. Bestemmelsen indeholder regler om pålæg af byggelinjer ved bestående offentlige veje til sikring af muligheden for udvidelse af vejen til større bredde, eller af hensyn til færdslen i øvrigt.

Formålet med en byggelinje efter denne bestemmelse er at billiggøre en senere vejudvidelse for det offentlige og sikre grundejeren mod senere krav om nedrivning af bygninger m.v., der lige så godt kan placeres andre steder på ejendommen. Formålet med en byggelinje, der pålægges af hensyn til færdslen, er at holde bebyggelse og de aktiviteter, der foregår omkring denne, i en passende afstand fra trafikken.

”Hensyn til færdslen” er i praksis meget bredt defineret og kan dække over samtlige aktiviteter, som vejen kan tænkes at betjene.

På et byggelinjebelagt areal må der ikke uden vejmyndighedens tilladelse opføres ny bebyggelse, tilbygning til eksisterende bebyggelse, foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse, genopføres nedbrændt eller nedrevet bebyggelse eller etableres andre anlæg eller indretninger af blivende art.

Forbuddet mod væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse gælder også, selvom de ikke giver sig udslag i bebyggelsens ydre. En modernisering af bygningen, for eksempel ved indlæggelse af centralvarme, bygning af badeværelse eller lignende, falder dog ikke ind under forbuddet. Derimod vil en ombygning af en ejendom til andre formål, eller erstatning af en træbygning med en stenbygning, falde ind under forbuddet.

Begrebet anlæg af blivende art dækker bl.a. over jordvolde, kirkegårde, sportspladser, mure, organiseret skovrejsning og ledninger.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende retstilstand på området.

Efter forslaget stk. 3, kan der generelt pålægges byggelinjer med en indbyrdes afstand af 100 m ved statsveje og 50 m ved kommuneveje.

Efter forslaget stk. 4, kan der pålægges asymmetriske byggelinjer. Disse kan indebære, at byggelinjerne ud over vejarealet kun berører arealer langs vejens ene side.

I forslaget stk. 5, videreføres den gældende vejlovs § 34, stk. 4. om krav til nybyggeri, hvis det ikke opføres i jordlinjen.

Til § 51

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 35. Bestemmelsen indeholder regler om pålæg af byggelinjer til sikring af gennemførelsen af nye offentlige veje eller forlægninger, eller til sikring af fri oversigt i vejkryds på bestående offentlige veje.

De arealer, der er belagt med byggelinjer efter denne bestemmelse, gælder samme begrænsninger i ejerens råden som ved § 50, stk. 2.

Pålæg af byggelinjer efter denne bestemmelse kan ske for en periode på 10 år. Herefter kan der ske forlængelse af byggelinjepålægget med 10 år ad gangen. Det er forudsat, at vejmynd-

dighederne ved forlængelse af byggelinjer overvejer, om byggelinjen fortsat er nødvendig til sikring af det oprindelige formål.

Det er en betingelse for pålæg af byggelinjer efter forslagets § 51, at vejanlægget er optaget på vejmyndighedens vejplan efter reglerne i kapitel 3.

Når denne betingelse er opfyldt, kan vejmyndigheden selv træffe bestemmelse om byggelinjepålæg. Byggelinjebeslutninger vedrørende statsveje skal som hidtil af vedkommende vejmyndighed forelægges de kommunale vejmyndigheder.

Til § 52

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 36, der indebærer, at vejmyndigheden kan sikre arealer ved hjælp af forbud, når myndigheden bliver klar over, at arealet enten er optaget på vejplan, og dermed skal sikres, eller forventes optaget på vejplan.

Når der er nedlagt forbud efter denne bestemmelse, har vejmyndigheden herefter en periode på et år til at sikre arealet ved pålæg af byggelinjer efter den foreslåede § 51 (den gældende vejlovs § 35).

Forslagets stk. 3 svarer til den gældende vejlovs § 36, stk. 2. Det er efter den foreslåede bestemmelse pålagt de kommunale myndigheder at give meddelelse til den relevante vejmyndighed, hvis kommunen behandler tilladelser til retlige eller fysiske foranstaltninger, som må forventes at komme i strid med en planlagt vejlinjeføring.

Formålet med denne meddelelse er at give den relevante vejmyndighed mulighed for at nedlægge forbud efter denne bestemmelse, eller pålægge byggelinjer efter den foreslåede § 51, forinden der på en ejendom iværksættes foranstaltninger, som kan være i konflikt med et planlagt vejprojekt.

Den foreslåede bestemmelse er udvidet i forhold til bestemmelsen i den gældende vejlov. I den gældende vejlovs § 36, stk. 2 er kun foreskrevet, at kommunen skal give meddelelse, når den behandler byggetilladelser.

Der har vist sig et praktisk behov for at udvide dette område til også at omfatte andre tilladelser, som kan komme i strid med en planlagt vejlinje.

Den foreslåede bestemmelse vil derfor medføre, at kommunerne fremover skal give meddelelse til den relevante vejmyndighed, når kommunen behandler byggetilladelser, næringstilladelser, nye tilladelser til overkørsler og andre tilladelser, som ved deres meddelelse kan risikere at medføre fordyrelser i forhold til et planlagt vejprojekt.

Til § 53

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 37. Bestemmelsen indeholder regler om offentliggørelse af byggelinjebestemmelser. I Forslagets stk. 3 er det fremhævet, at gyldighedsvirkningen af byggelinjepålæg er knyttet til den offentlige kundgørelse. Meddelelse til ejere og brugere af ejendomme, der berøres af byggelinjepålæg, er kun af oplysende karakter.

Til § 54

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 38, stk. 1 og 3-4 om ejerens ret til under nærmere betingelser at kræve et areal overtaget af vejmyndigheden, når arealet er blevet pålagt byggelinjer.

Byggelinjepålæg anses som en almindelig regulering af ejendomsretten og er som sådan principielt erstatningsfrit. I de tilfælde, hvor byggelinjepålæg virker særligt indgribende, har en ejer af et areal, der pålægges byggelinjer, adgang til at begære sin ejendom helt eller delvist overtaget af vejmyndigheden, jf. det foreslåede stk. 2.

I stk. 2 foreslås det, at bestemmelsen udvides til også at omfatte byggelinjer pålagt efter forslaget § 50. Som bestemmelsen er formuleret i den gældende vejlovs § 38, stk. 1, 2. pkt., kan kun ejere af arealer, der er pålagt byggelinjer efter den gældende vejlovs § 35 begære arealet overtaget, hvis byggelinjepålægget hindrer salg af ejendommen, eller hvis andre personlige grunde hos ejeren er til stede.

Det er i høj grad de samme hensyn, der gør sig gældende for de to typer af byggelinjer, og det vurderes derfor mest rimeligt, at den samme mulighed for overtagelse også er til stede ved byggelinjer pålagt efter forslaget § 50. Praksis har endvidere udviklet sig i denne retning hos taksationsmyndighederne, og lovtæksten vil derfor bringes i overensstemmelse med denne praksis.

Fristen for fremsættelse af overtagelsesbegæring er 6 måneder efter forslaget § 54, stk. 4. Vejmyndigheden kan dog tillade, at begæring om overtagelse fremsættes efter udløbet af denne frist, når særlige grunde foreligger. Særlige grunde foreligger, når der opstår en ny situation for ejendommen, for eksempel hvis en bygning nedbrænder, og byggelinjerne hindrer dens genopførelse. For byggelinjer pålagt efter forslaget § 51 gælder ingen frist for begæring om overtagelse.

Til § 55

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 111a om, at oversigtsservitutter kan håndhæves af politiet.

Til § 56

Den foreslåede bestemmelse er en bemyndigelse for transportministeren til ved administrative regler at fastsætte regler om hjørneafskæring i forbindelse med pålæg af byggelinjer. Hensigten er, at bestemmelserne i den gældende vejlovs §§ 39-41 skal videreføres i bekendtgørelsesform. Bestemmelserne er meget tekniske og svært tilgængelige, hvorfor det er blevet vurderet, at de egner sig bedre til at blive videreført i administrative bestemmelser.

Til § 57

Forslagets stk. 1 og 2 er en videreførelse af bestemmelserne i den gældende vejlovs § 69, stk. 1 og 2. Der skønnes at være et trafikalt, navnlig trafiksikkerhedsmæssigt, behov for, at vejmyndigheden i forbindelse med ombygning af vejen kan tage stilling til eksisterende adgangsforhold og dermed navnlig til de trafiksikkerhedsmæssige og trafikafviklingsmæssige forhold, der herefter ønskes opnået på vejen. En ombygning af en vej kan gennemføres ved såvel egentlige fysiske ændringer af vejen som ved ændret afmærkning.

Forslagets stk. 3 nævner en række forhold, som ikke skal indgå i vurderingen af, om der er fornøden vejadgang fra en ejendom til en vej. Der skønnes ikke at være behov for en ændring i den hidtidige bestemmelse. Bestemmelsen skal endvidere ses i sammenhæng med bestemmelsen om overtagelse af ejendommen, jf. stk. 5. En tidssvarende vurdering af, om en ejendom med de ændrede adgangsforhold kan udnyttes på en økonomisk rimelig og forsvarelig måde, vil således kunne fastlægges af taksationsmyndighederne og efterfølgende domstolene.

Det foreslåede stk. 4 er en videreførelse af vejlovens § 69, stk. 2 1. pkt. og det foreslåede nye stk. 5 er en videreførelse af vejlovens § 69, stk. 3.

Til § 58

Forslagets stk. 1, 3 og 4 er en videreførelse af vejlovens § 70, stk. 1-2 og stk. 3, 1. pkt, der fastslår, at overkørsler ikke må etableres eller udvides uden vejmyndighedens tilladelse. Det er i den forbindelse uden betydning, om facadeejeren foretager egentlige anlægsforanstaltninger for at gøre overkørslen mere egnet til formålet. Hvis vejmyndigheden konstaterer, at der er etableret en overkørsel uden tilladelse, skal vejmyndigheden tage stilling til, om det konkrete forhold kan lovliggøres.

Formålet med bestemmelsen er først og fremmest at give vejmyndigheden mulighed for at varetage trafiksikkerhedsmæssige og trafikafviklingsmæssige hensyn på vejen og specielt omkring overkørslen.

Forslagets stk. 2 er nyt og kodificerer praksis, hvorefter grundejeren afholder udgiften til overkørslen.

Det er fast antaget, at begrebet byer og bymæssige områder i stk. 3 ikke er identisk med færdselslovens afmærkning af tættere bymæssig bebyggelse, E55-tavlen, eller bymæssige

områder, jf. § 3, stk. 2, i lov om private fællesveje. Den nærmere fastlæggelse af et områdes karakter foretages af Vejdirektoratet under varetagelse af ovennævnte hensyn.

Forslagets stk. 5 og 6 har hidtil været en del af bestemmelsen i den gældende vejlovs § 70, stk. 3. De er nu selvstændige stykker, dels for at lette overblikket over bestemmelsen, dels for at pege på muligheden for at stille saglige vilkår i forbindelse med meddelelse af en tilladelse.

Eksemplerne i stk. 5 er ikke udtømmende. Vejmyndigheden kan således under henvisning til trafikale eller vejtekniske forhold fastsætte vilkår om, at den offentlige vej skal indrettes på en bestemt måde, før en overkørselstilladelse kan udnyttes.

Forslagets stk. 7, er en hjemmel for vejmyndigheden til at stille vilkår om, at ansøgeren skal afholde udgifter helt eller delvist til trafikregulerende foranstaltninger på den offentlige vej ud for eller i umiddelbar nærhed af overkørslen. Bestemmelsen finder kun anvendelse i de særlige tilfælde, hvor tilladelsen til at etablere, herunder udvide en overkørsel, eller til at udnytte en eksisterende overkørsel godkendt for anden ejendom, står i et rimeligt forhold til de fordele, ansøgeren opnår, og en udnyttelse af tilladelsen vurderes at være særligt trafikskabende. Disse betingelser er efter hidtidig praksis anset for opfyldt i tilfælde af overkørselstilladelser til f.eks. nye udstykningsområder, butikcentre og særlig trafikskabende detailbutikker m.v.

Forslagets stk. 8 er ny. Den hidtidige praksis omkring vejmyndighedens ret til i særlige tilfælde at pålægge private grundejere at afholde udgifterne til færdselsregulerende foranstaltninger på vejen ud for eller i umiddelbar nærhed af overkørslen fastholdes. De samme hensyn og den samme interesseafvejning taler for, at vejmyndigheden i forbindelse med behandlingen af adgangsforholdene til større byggemodninger skal kunne stille vilkår om, at byggemodneren skal afholde udgifterne til anlæg af fortov ud for sin ejendom. Bestemmelserne om vejbidrag til udvidelse af en offentlig vejs befæstede anlæg vil ikke altid være anvendelige i denne situation, dels på grund af begrænsningerne i bredden af de veje, som vejens naboer kan pålægges bidrag til, dels fordi disse regler pålægger grundejere på begge sider af vejen at afholde udgifter til fortovet. Det sidstnævnte kan i visse situationer forekomme mindre hensigtsmæssigt.

Forslagets stk. 9, 1. pkt., viderefører den hidtidige vejlovs § 70, stk. 6, og giver således vejmyndigheden mulighed for at bestemme, at den udfører de nødvendige arbejder på vejen for ansøgerens regning.

Forslagets stk. 9, 2. pkt. er ny. Bestemmelsen fastslår, at vejmyndigheden skal udføre arbejderne billigst muligt, når det sker på ansøgerens regning. Offentlige myndigheder er i forvejen forpligtet til at administrere økonomisk ansvarligt. Bestemmelsen vurderes derfor ikke at pålægge vejmyndighederne nye pligter.

Forslagets stk. 9, 3. pkt., er ny. Vejmyndigheden har efter de gældende regler i vejlovens § 70, stk. 3, ikke kunnet beregne sig et administrationstillæg for de arbejder, den udfører på den offentlige vej for ansøgerens regning i forbindelse med en overkørselstilladelse. De samme grunde, som taler for, at vejmyndigheden kan beregne sig et administrationstillæg i

forbindelse med anlæg eller udvidelse af en offentlig vej, tilsiger, at vejmyndigheden i forbindelse med trafikregulerende foranstaltninger i tilknytning til en overkørselstilladelse skal kunne beregne sig et administrationstillæg efter lovens regler.

Til § 59

Den foreslåede bestemmelse er – bortset fra stk. 4 - en videreførelse af de hidtidige regler i vejlovens § 71. Sammenlægning, som hidtil har været indfortolket i § 71, stk. 3, nævnes nu udtrykkeligt.

Den foreslåede bestemmelse finder ligeledes anvendelse på overkørslen for en privat fællesvej, når nye ejendomme tildeles vejret til den private fællesvej.

Bestemmelsen fastslår, at vejmyndigheden skal godkende benyttelsen af eksisterende overkørsler i tilfælde af enhver form for matrikulær ændring af den eller de ejendomme, for hvilke en overkørsel senest er godkendt.

En markoverkørsel, jf. stk. 2, må kun benyttes i forbindelse med ejendommens landbrugsmæssige udnyttelse. En markoverkørsel må således ikke benyttes til landbrugsejendommens beboelse eller driftsbygninger.

Forslagets stk. 4 er ny. Bestemmelsen er kun tænkt at finde anvendelse, hvor tungtvejende hensyn til trafiksikkerheden eller trafikafviklingen taler for, at der træffes nye bestemmelser om benyttelsen af en overkørsel. Dette kan være tilfældet, hvor overkørslen nu anvendes markant mere trafikskabende, når man tager hensyn til den almindelige samfundsøkonomiske udvikling, der med rimelighed kunne forventes på godkendelsestidspunktet.

Til § 60

Adgangsbestemmelser beskriver en særlig form for begrænsning af adgangsforholdene til offentlige veje, der har særlig betydning for den gennemgående færdsel. Karakteristisk for disse veje er dels trafikintensiteten og dels den højere hastighed, begge faktorer der indebærer et skærpet fokus på trafiksikkerheden på vejen.

I almindelighed må det antages, at enhver form for overkørsel til disse veje indebærer en særlig sikkerhedsrisiko, hvorfor de bør begrænses mest muligt under hensyn til vejens naboer, herunder en samfundsmæssig forsvarlig udnyttelse af de tilgrænsende ejendomme og deres bygninger.

Adgangsbestemmelser fastsættes for alle statsveje og for nærmere afgrænsede strækninger af kommuneveje, som har særlig betydning for den gennemgående færdsel. Adgangsbestemmelser indebærer en registrering af samtlige tilgrænsende ejendomme, herunder hvilken brug der gøres af ejendommen, og disse ejendommers lovlige adgangsforhold til vejen. Efter offentliggørelsen af vejmyndighedens endelige afgørelse om adgangsbestemmelser må de berørte ejendomme ikke udnyttes anderledes i trafikal betydning end forudsat i tilladelsen.

I den gældende vejlovs § 72 nævnes, at markoverkørsler *i almindelighed* ikke kræver adgangsbestemmelse. I betragtning af karakteren af de veje, der fastsættes adgangsbestemmelser for, synes der ikke at være saglige, trafikikkerhedsmæssige grunde til at fastholde dette udgangspunkt. I stedet bør det forhold, at markoverkørsler kun benyttes på særlige tidspunkter af året, indgå i vejmyndighedens overvejelser om udformningen af adgangsbestemmelserne for vejstrækningen.

I forbindelse med den hidtidige administration af dispensationer efter den gældende vejlovs § 80 har der særligt været fokus på en rimelig udnyttelse af landbrugsbygninger i forbindelse med den fortsatte omlægning af landbrugets struktur fra mange mindre produktionsenheder til i dag få store enheder. Transportministeriet har af disse grunde efter forhandling med landbrugets organisationer fastlagt en række retningslinjer for administrationen af dispensationsbeføjelsen.

Beboelsesbygninger

Det bør sikres, at bestående beboelsesbygninger, såvel stuehuse som eventuelle funktionær- og aftægtsboliger, kan anvendes til såvel enhver form for helårsbeboelse som til sommerhusbeboelse.

Det bør endvidere accepteres, at ejeren eller brugeren af ejendommen driver en beskeden erhvervsvirksomhed på grundlag af den adgangsret, som måtte være bestemt for ejendommen som en landbrugsejendom eller et enfamilieshus. Dette udgangspunkt gælder dog ikke, hvis der beskæftiges fremmed medhjælp i virksomheden, foretages skiltning om den eller foretages særlige bygningsindretninger til brug for erhvervsvirksomheden.

Adgange godkendt for landbrugsejendomme eller enfamilieshuse kan ikke forventes at blive godkendt til hotel- eller pensionatvirksomhed, da disse må antages at generere betydelig mere færdsel end en landbrugsejendom og et enfamilieshus.

Der bør endvidere udvises tilbageholdenhed med at meddele adgang til parceller, der udstykkes til aftægtsboliger eller medhjælperboliger, efter at adgangsbestemmelserne er fastsat.

Driftsbygninger

Hvis der foreligger en tilladelse efter planlovgivningen, eller en sådan tilladelse er overvejende sandsynlig, bør vejmyndigheden som udgangspunkt meddele tilladelse til: Gartneri, frugtavl og planteskole uden detailsalg.

Forskellige former for dyrehold, f.eks. minkfarm, stutteri, dyrehospital og hundekennel, men ikke til rideskoler, hunde- og kattepensioner og maskinstationer.

Lager af ikke trafikkrævende art, forudsat etableringen af lageret kan ske uden forudgående investeringer i bygninger og anlæg med henblik på denne virksomhed, og at det accepteres, at adgangsbestemmelsen kan ændres, hvis virksomheden giver anledning til trafikale gener.

Hvis driftsbygningerne er placeret i en landsby, bør spørgsmålet om anvendelsen af bygningerne til erhvervsmæssige formål, der går videre end nævnt ovenfor, i højere grad vur-

deres ud fra samlede planmæssige overvejelser, hvori også de trafikale hensyn bør tillægges vægt. Hensynet til ønsket om længst muligt at bevare landsbysamfundene taler for, at adgangsbestemmelserne i disse tilfælde kun bør hindre en anvendelse, der kan etableres efter planlovgivningens bestemmelser, når konkrete færdselsmæssige og vejtekniske hensyn taler afgørende imod at imødekomme en ansøgning om ændret bygningsanvendelse.

Til § 61

Den foreslåede bestemmelse erstatter vejlovens §§ 74 og 75.

Vedrørende ophævelsen af de hidtidige formkrav til en offentliggørelse af adgangsbestemmelser henvises til de almindelige bemærkninger. Der vurderes ikke at være behov for, at de påtænkte eller de endelige adgangsbestemmelser offentliggøres på en bestemt, nærmere beskrevet måde.

I forslagets stk. 2 er fristen for fremsættelse af ændringsforslag eller indsigelser forkortet fra de hidtidige 6 måneder i vejlovens § 75, stk. 2, til nu 12 uger. Det vurderes, at de berørte grundejeres retssikkerhed, herunder mulighed for at sætte sig ind i forslaget og eventuelt indhente anden sagkyndig vurdering, kan varetages på betryggende vis inden for en frist på mindst 12 uger. Endvidere tages der ved forkortelsen af perioden, hensyn til en afklaring af spørgsmålet om adgangsbestemmelserne for ejendommen.

Til § 62

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 73, stk. 3 og 4.

I stk. 1 fastslås en pligt for Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene til at forhandle med den kommune, hvis planlægning kan blive berørt af adgangsbestemmelser for en statsvejsstrækning, som løber gennem den pågældende kommune.

Bestemmelsen skal sikre, at der sker en koordinering mellem kommunalbestyrelsens overordnede planlægning for kommunen, herunder i vejmessig henseende, og Vejdirektoratets ønsker om at fremme trafikafviklingen og trafiksikkerheden på statsvejene.

Af disse grunde finder forhandlingspligten ikke anvendelse på konkrete afgørelser i ansøgningssager vedrørende en enkelt ejendom, uanset om ejendommen er en kommunalt ejet ejendom.

Bestemmelserne om afgørelser af tvister gælder med tilsvarende begrænsninger.

I tilfælde af uenighed om en dispensationsansøgning er ejeren henvist til at påklage afgørelsen efter de almindelige klageregler i denne lov, jf. forslagets § 137.

Til § 63

Den foreslåede bestemmelse viderefører dels den gældende vejlovs § 77, som giver vejmyndigheden mulighed for til enhver tid at ændre eller ophæve adgangsbestemmelser for en ejendom eller en vejstrækning, dels den gældende vejlovs § 80 om vejmyndighedens adgang til at dispensere fra adgangsbestemmelserne.

Med hensyn til sidstnævnte skal det understreges, at formålet med adgangsbestemmelserne er at varetage den gennemgående færdsels tarv, hvorfor det er et mål i sig selv for vejmyndighederne for denne type veje at begrænse antallet af konfliktpunkter (overkørsler) mest muligt under varetagelse af de i § 3 i øvrigt nævnte hensyn og de hensyn, der lå til grund for adgangsbeholdningen.

Til § 64

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 74, stk. 2, § 75, stk. 3, og § 82.

Bestemmelsen i stk. 1 har til formål at forhindre, at der skabes tilstande på ejendommen, der er i strid med de påtænkte adgangsbestemmelser.

Den gældende bestemmelse om tinglysning af vejmyndighedens foreløbige adgangsbestemmelser er formuleret som en absolut pligt, jf. vejlovens § 75, stk. 3. Med dette lovforslag gives i stk. 3 vejmyndigheden mulighed for lovligt at vurdere, om det i den konkrete situation er nødvendigt at tinglyse de påtænkte beslutninger for at sikre, at eventuelle senere kreditorer eller rettighedshavere gøres bekendt med den i stk. 1 nævnte retsvirkning. Retsvirkningen af de foreløbige adgangsbestemmelser vil uanset tinglysning kunne effektueres.

Til § 65

I den foreslåede bestemmelse fastslås de almindeligt gældende forvaltningsretlige regler om, at en myndighed bør træffe afgørelse uden unødigt forsinkelse, når en sag er tilstrækkeligt oplyst til, at der kan træffes en lovlig og forsvarlig afgørelse. Fristen på et år for den samlede beslutningsproces er dels fastsat med henblik på at få sagen afsluttet, dels under henvisning til den gældende vejlovs § 82, hvorefter der ikke måtte gennemføres matrikulære forandringer på en ejendom indtil et år efter fastsættelsen af de foreløbige adgangsbestemmelser.

Forpligtelsen i stk. 4 for vejmyndigheden til at sørge for tinglysningen indebærer ikke, at vejmyndigheden skal afholde udgifterne i de tilfælde, hvor behovet for en tinglysning skyldes grundejerens ønske om at få ændret de hidtidige adgangsbestemmelser.

Til § 66

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 78 om overtagelse af areal, som følge af, at ejendommen en påtænkt eller endeligt fastlagt adgangsbestemmelse truffet efter §§ 65 eller 66 afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed.

Til § 67

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 79 om taksationsmyndighedernes kompetence ved erstatning for overtagelse af areal.

Bestemmelsen i § 79, stk. 1, om, at vejmyndigheden skal sørge for anden vejadgang eller udrede erstatning, hvis den mener, at grundejerens krav på overtagelse er berettiget, er dog ikke medtaget som en selvstændig bestemmelse. Disse overvejelser bør indgå i enhver behandling af en anmodning om overtagelse.

Til § 68

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 83 om miljøministeren og justitsministerens mulighed for at fastsætte nærmere regler om matrikulære og tinglysmæssige berigtigelser, der er foranlediget af de foranstående bestemmelser.

Til § 69

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 88.

Vejmyndigheden bør således sørge for, at dets nyerhvervede vejareal udskilles i matriklen med henblik på at sikre vejmyndighedens ejendomsret til vejarealet, herunder vejens rabat-arealer m.m.

Vejmyndigheden har ejendomsretten til en offentlig vejs areal, uanset om vejarealet fortsat måtte fremtræde på et matrikelkort som værende en del af en matrikuleret ejendom. Men af ordensmæssige grunde bør kravet om vejarealets udskillelse fastholdes.

Når et vejareal er udskilt af matriklen, kan vejens naboer ikke vinde hævd på vejarealet, medmindre denne hævd er vundet, inden vejarealet blev udskilt.

Selve fremgangsmåden i forbindelse med arealets udskillelse i matriklen, herunder afsætning af skel, er reguleret i Kort- og Matrikelstyrelsens bekendtgørelse om matrikulære arbejder, jf. bekendtgørelse nr. 1088 af 17. september 2010.

Fra matrikelmyndighedernes side lægges der vægt på, at offentlige vejarealer udskilles i matriklen fra de ejendomme, hvorunder de ligger, og at der inden for en rimelig tid sker berigtigelse af forandringer i ejendomsgrænserne i forbindelse med vejmyndighedernes erhvervelse af vejarealer. Manglende notering i matriklen kan medføre betydelige ulemper for ejerne af de berørte ejendomme i tilfælde af salg eller belåning af ejendommene.

I overensstemmelse med Kort- og Matrikelstyrelsens retningslinjer bør der kun udskilles arealer, der anvendes til selve vejanlægget og naturligt tilhører hertil, f.eks. fortove, hjørneafskæringer, grøfter, rasteplasser, parkeringsarealer, sideanlæg, grusdepoter og lignende. Derimod bør arealer, der ikke skal indgå i vejarealet, f.eks. afskårne arealer, ikke udskilles i matriklen.

Til § 70

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 89.

Vejmyndigheden bør således sørge for, at dets eksisterende vejareal udskilles i matriklen med henblik på at sikre vejmyndighedens ejendomsret til vejarealet, herunder vejens rabat-arealer m.m.

Vejmyndigheden har ejendomsretten til en offentlig vejs areal, uanset om vejarealet fortsat måtte fremtræde på et matrikelkort som værende en del af en matrikuleret ejendom. Men af ordensmæssige grunde bør kravet om vejarealets udskillelse fastholdes.

Særlige forhold kan foreligge, når en offentlig vej ligger på et dige, hvor det af hensyn til vedligeholdelsen af diget er ønskeligt, at et digelaug eller lignende beholder ejendomsretten til diget. Vejmyndigheden har også i denne situation ejendomsretten til vejens udstyr.

En tilsvarende situation ses ofte i forbindelse med kommuneveje, der ved broer eller tunneller krydser en statsvej. Her ejes selve brokonstruktionen eller tunnelen oftest af Vejdirektoratet, mens den kommunale vejmyndighed ejer kommunevejens udstyr – belægning, belysning, afmærkning, vejafvandingsystem m.m.

Til § 71

Den foreslåede bestemmelse svarer til §§ 2-4 i den gældende lov om vintervedligeholdelse og renholdelse (vintervedligeholdelsesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1103 af 16. september 2010.

Den foreslåede bestemmelse er, som det er tilfældet med den gældende vintervedligeholdelseslovs § 2, et udtryk for et hovedprincip, hvorefter det på offentlige veje og stier som udgangspunkt påhviler vejmyndighederne både at foretage snerydning og foranstaltninger mod glat føre og sørge for renholdelse. Disse forpligtelser kan vejmyndighederne imidlertid overføre til grundejerne, men kun for så vidt angår fortov og sti ud for deres ejendomme. I forhold til kørebanen på offentlige veje påhviler de nævnte forpligtelser altid vejmyndigheden.

Det er vejmyndigheden selv, der bestemmer snerydningens omfang og rækkefølge.

Det er i forslaget stk. 3 præciseret, at vejmyndigheden kun kan fritage konkrete strækninger fra snerydning. Fritagelsen skal ske på baggrund af konkrete trafiksikkerhedsmæssige vurderinger og skal ses i forhold til den øvrige snerydning indenfor vejmyndighedens område. Det forudsættes, at der ikke sker forskelsbehandling mellem kravene til snerydningen m.v. på de private fællesveje og på de offentlige veje ved vejmyndighedernes vurdering af, om der skal ske en fritagelse. Ændringen er i overensstemmelse med den fortolkning af den gældende vintervedligeholdelseslov, som er lagt til grund i de seneste år.

Selvom forpligtelserne efter den foreslåede bestemmelse påhviler vedkommende vejmyndighed, er der ikke noget til hinder for, at der indbyrdes mellem vejmyndighederne træffes aftale om, at en vejmyndighed påtager sig forpligtelser for en vejstrækning, der hører under en anden vejmyndighed.

Bestemmelserne i den nuværende vintervedligeholdelseslovs § 2, stk. 4 og 5, er overgået til den foreslåede § 80.

Til § 72

Den foreslåede bestemmelse svarer til §§ 5 og 6 i den gældende vintervedligeholdelseslov. Bestemmelsen fastslår, at vejmyndigheden i byer og bymæssige områder kan bestemme, at de grundejere, der grænser til en offentlig vej eller sti, skal udføre de forpligtelser som ellers er pålagt vejmyndigheden efter de foranstående bestemmelser. Som nævnt under bemærkningerne til forslaget § 71, omfatter det areal, som vejmyndigheden kan pålægge grundejerne at snerydde, glatførebekæmpe og renholde, kun fortov og sti ud for grundejerens ejendom.

Det kræver en beslutning fra kommunalbestyrelsen at pålægge grundejerne forpligtelserne.

Forslagets stk. 2 er en videreførelse af den gældende vintervedligeholdelseslovs § 5, stk. 2. Den gældende bestemmelse har givet anledning til en vis fortolkningstvivl.

Det foreslås derfor præciseret, at grundejeren højst kan pålægges at rydde sne, glatførebekæmpe og renholde fortov eller stiareal i en bredde af 10 m ud for ejendommens facade, og det skal være de nærmest grundejerens ejendom liggende 10 m fortov eller gangsti. Grundejeren kan ifalde pligterne, hvis ejendommen matrikulært grænser til vejarealet, uanset om den nærmest ejendommen grænsende del af vejarealet i snæver betydning kan betragtes som taget i brug som færdselsareal. Hvis der for eksempel ligger et beplantningsbælte på vejarealet nærmest ejendommen, regnes de 10 m fra fodgængerarealets start.

Ejeren af en hjørneejendom kan endvidere efter denne bestemmelse pålægges pligter for fortov eller sti op til 10 m fra hjørnet af ejendommen, når der ikke findes anden grundejer, hvis ejendom ligger nærmere det omhandlede færdselsareal. Bestemmelsen kan derfor få betydning for fortovsarealer, der fortsætter ubrudt over en tilstødende vej eller hvor nabo-ejendommen ikke kan pålægges pligter på grund af manglende adgang, jf. forslaget § 3.

Den gældende vintervedligeholdelseslovs § 6, stk. 1, er foreslået ændret. Den gældende bestemmelse medfører, at der ikke kan pålægges forpligtelser for en grundejer på arealer, hvor der er pålagt adgangsbegrænsning af trafikikkerhedsmæssige grunde og hvor adgangsbegrænsningen håndhæves. Den gældende bestemmelse medfører, at grundejere kan pålægges at renholde og snerydde et areal, selvom det for eksempel i lokalplan er bestemt, at der ikke må etableres adgang/overkørsel til arealet. Grundejerne kan efter den gældende bestemmelse kun nægte at overtage forpligtelser, hvis der er pålagt adgangsbegrænsninger efter den gældende vejlovs § 72.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 medfører, at grundejerne stilles ens, uanset begrundelsen for, at der er etableret adgangsbegrænsning. Det betyder, at i det omfang der i medfør af lokalplan eller på andet grundlag er nægtet adgang til en offentlig vej, vil vejmyndigheden ikke kunne pålægge forpligtelser for arealet. Det samme er foreslået, for så vidt angår bestemmelserne om vejbidrag, jf. bemærkningerne til den foreslåede § 40.

Til § 73

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vintervedligeholdelseslovs § 11, stk. 3, § 12, stk. 3 og § 13, stk. 3 om vejmyndighedernes mulighed for, efter forhandling med politiet, at fastsætte nærmere forskrifter for grundejernens snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse.

Til § 74

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vintervedligeholdelseslovs § 11, stk. 2, § 12, stk. 2, og § 13, stk. 2. Bestemmelsen fastslår, at grundejeren altid, uanset hvem der i øvrigt har forpligtelsen til at snerydde, glatførebekæmpe eller renholde færdselsarealet, skal udføre disse forpligtelser på trapper ind til deres ejendomme.

Til § 75

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vintervedligeholdelseslovs § 11, stk. 1 og 2. Bestemmelsen indeholder nærmere regler om omfanget af grundejernens forpligtelser for snerydning.

Forslagets stk. 2 fastslår endvidere, at pladsen omkring brandhaner, brand- og politialarmskabe og installationer til trafikregulering til enhver tid skal holdes ryddet for sne.

Til § 76

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vintervedligeholdelseslovs § 12, stk. 1, og 2. Bestemmelsen indeholder nærmere regler om, omfanget af grundejernens forpligtelser med hensyn til glatførebekæmpelse.

Til § 77

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vintervedligeholdelseslovs § 11, stk. 3, § 12, stk. 3, og § 13, stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse, der nærmere fastlægger omfanget af grundejernens forpligtelser med hensyn til renholdelse, viderefører vintervedligeholdelseslovens § 13, stk. 1 og 2.

Dog foreslås grundejernens pligt til efter vintervedligeholdelseslovens § 13, stk. 1, at feje færdselsarealer, der er asfalteret, brolagt, flisebelagt eller i øvrigt overfladebehandlet, i forslagets § 77, stk. 1, nr. 2, ændret til en pligt til at feje eller på anden måde renholde sådanne arealer. Ændringen skal ses i lyset af udviklingen omkring brug af løvsugere og lign.

Til § 78

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vintervedligeholdelseslovs § 16 om vejmyndighedens tilsyn med, at grundejerne udfører deres forpligtelser.

Til § 79

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vintervedligeholdelseslovs § 17. Bestemmelsen supplerer § 87, stk. 1 og 2, i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1044 af 24. oktober 2011.

Efter forslaget § 79 kan vejmyndigheden, kommunalbestyrelsen og politiet fjerne henkastet eller efterladt affald eller genstande på vejarealet, der kan være til ulempe for færdslen eller er særlig forurenende, for den pågældendes regning.

Til § 80

Forslagets stk. 1 er en videreførelse af den gældende vintervedligeholdelseslovs § 2, stk. 4, hvorefter der er hjemmel til at opsætte snehegn og andre midlertidige foranstaltninger for at forebygge snedriver på vej.

Det foreslåede stk. 2, er en videreførelse af den gældende vintervedligeholdelseslovs § 2, stk. 5 om vejmyndighedens mulighed for i særlige tilfælde, når rydning af en vej ikke umiddelbart er mulig, at lade en midlertidig vej afmærke på de tilgrænsende arealer. Den gældende lovs betegnelse for arealer, ”marker”, er foreslået ændret. Der er ikke ved ændringen tilsigtet nogen ændringer i bestemmelsens anvendelsesområde.

Det foreslåede stk. 3 svarer til den gældende vintervedligeholdelseslovs §§ 2 og 6.

Til § 81

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vintervedligeholdelseslovs § 10 om vejmyndighedens udførelse af grundejernes pligter til vintervedligeholdelse og renholdelse af offentlige veje.

Til § 82

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 101. Bestemmelsen fastslår, at det kræver vejmyndighedens tilladelse at foretage nogen form for forandringer af vejarealet. Dette gælder, uanset om arealet opgraves, eller om der ændres i vejens befæstelse, hvilket vil sige fysiske ændringer i vejarealets udseende så som udlæg af asfalt, udlæg af grus osv.

Hvis gravetilladelsen ikke udnyttes straks, vil en tilladelse efter forslaget § 82 ofte skulle suppleres af en tilladelse efter forslaget § 83 til at råde på en bestemt måde over vejarealet.

Bestemmelsen i stk. 2 viderefører den gældende § 106, stk. 4, 2. pkt., hvorefter ledningsejeren ikke skal have tilladelse fra vejmyndigheden til at foretage uopsættelig reparationsarbejder på ledninger, når der snarest efter sker anmeldelse til vejmyndigheden.

Bestemmelsen i stk. 3 og stk. 4, skyldes behovet for at sikre, at grave- eller byggearbejde langs vejen ikke får konsekvenser for vejkassen samt omkringliggende grunde, bygninger og ledningsanlæg af enhver art. Derfor stilles der her krav om en tilladelse til arbejdet.

Bestemmelsen i stk. 5 er ny og fastslår, at vejmyndigheden kan fastsætte saglige vilkår for en gravetilladelse. Det har hidtil været almindeligt antaget i praksis, at der kan fastsættes saglige vilkår i forbindelse med skønsmæssige afgørelser. Dette præciseres nu i forslaget.

Den nærmere fastsættelse af vilkår skal ske ved en konkret afvejning mellem hensynet til færdslen på vejen, hensynet til at beskytte vejen og vejmyndighedens investeringer, hensynet til fremføring af infrastruktur, herunder ledningsejerens behov for at tilse og vedligeholde sine ledninger, og hensynet til vejens øvrige naboer.

Der kan efter stk. 5 således fastsættes vilkår for en gravetilladelse, der skal tjene som incitament til, at der opstilles realistiske perioder for gravetilladelser og for rettidig færdiggørelse. Eksempelvis kan der fastsættes vilkår om bod i tilfælde af, at der indtræder forsinkelser med gravearbejdet. Bodens størrelse fastsættes med udgangspunkt i årsdøgntrafikken (dvs. det antal biler der kører på vejen på et døgn gennemsnitligt over et år). Der fastsættes en ugentlig bod svarende til årsdøgntrafikken ganget med 1 kr. Der betales bod pr. påbegyndt uge, hvor gravearbejdet er forsinket.

Som eksempel kan nævnes, at der på H.C. Andersens Boulevard i København ved Langebro er en årsdøgntrafik på 56.700 køretøjer. Bodens vil således på denne strækning, som udgangspunkt skulle fastsættes til 56.700 kr. ugentligt.

Som et andet eksempel kan det nævnes, at der på vej nr. 106 Hillerød-Frederiksværk er en årsdøgntrafik på 13.400 køretøjer. Bodens vil således på denne strækning som udgangspunkt skulle fastsættes til 13.400 kr. ugentligt.

Det vurderes, at fastsættelse af boden ud fra årsdøgntrafikken ganget med 1 kr. i de fleste tilfælde vil føre til en bodsstørrelse, der står i rimeligt forhold til den gene, som bilisterne påføres ved gravearbejdets forsinkelse. På strækninger med en lav årsdøgntrafik kan der ganges med en højere faktor, f.eks. 10-20 kr., hvis dette er proportionalt med den gene, som forsinkelsen medfører. Det kan i den forbindelse nævnes, at den mindste årsdøgntrafik, der er målt i Københavns Kommune er 400 køretøjer. Bodens vil således på en sådan strækning som udgangspunkt skulle fastsættes til 4.000-8.000 kr. ugentligt.

På strækninger, hvor der ikke foreligger opmålinger af årsdøgntrafikken, må boden fastsættes ud fra en konkret vurdering. Der må i den forbindelse lægges vægt på de gener, som forsinkelsen med gravearbejdet påfører bilisterne på vejen.

Uoverensstemmelser vedrørende vilkår om bod vil i lighed med øvrige vilkår kunne afgøres efter tvistreglerne i forslagets § 139.

Den ansvarlige for forholdet vil endvidere være forpligtet til at berigtige det ulovlige forhold efter forslagets § 142, og der kan blive tale om erstatning for den skade, der er forvoldt ved arbejdet.

Inden der gives tilladelser efter denne bestemmelse, skal der forhandles med politiet, jf. forslagets § 91.

Som ny regel foreslås det i stk. 6, at hvis tilladelsens krav ikke efterkommes, kan vejmyndigheden lade arbejdet udføre for ejerens regning. Bestemmelsen svarer til den lignende bestemmelse i § 89 for så vidt angår beplantning.

Forslagets stk.7 er nyt. Det foreslås, at vejmyndigheden efter istandsættelse af en offentlig vej i op til to år efter istandsættelsen kan betinge en gravetilladelse af, at ledningsejeren dækker et eventuelt tab, som påføres vejmyndigheden som følge af gravearbejdet. Dette kræver dog, at vejmyndigheden senest 4 måneder før igangsættelse af istandsættelsesarbejdet har offentliggjort arbejdet, og efter anmodning fra ledningsejeren har afholdt et møde herom. Hvis ledningsejer ikke anmoder om et møde, indtræder 2 års beskyttelsen fra færdiggørelsen af vejistandsættelsen.

Formålet er, at ledningsejeren og vejmyndigheden kan koordinere arbejder i og over vejen. Dermed får begge parter mulighed for at tilpasse deres respektive planer, så der opnås den bedst mulige løsning trafikalt og forsyningsmæssigt.

Hvis ledningsejere uanset denne koordinering alligevel har ønske om at tilse sine ledninger eller at etablere nye ledninger i eller over vejen, og arbejdet ikke kan udføres uden opgravning af de ny-istandsatte vej, kan vejmyndigheden fastsætte som vilkår for en tilladelse, at ledningsejeren kompenserer for eventuelle tab for vejmyndigheden.

Bestemmelsen i stk. 8 er en videreførelse af den gældende § 101, stk. 3, om de sikkerhedsforanstaltninger, der skal iagttages, inden der foretages gravearbejder i eller ved vejarealet. Bestemmelsen svarer til byggelovens § 12, jf. lovebekendtgørelse nr. 1185 af 14. oktober 2010, hvoraf fremgår, at ved fundering, udgravning, ændring af terrænhøjde eller anden terrænændring på en grund skal der, uanset om arbejdet i øvrigt er omfattet af loven, træffes enhver foranstaltning, der er nødvendig for at sikre omkringliggende grunde, bygninger og ledningsanlæg af enhver art.

Hvis der uanset denne bestemmelse iværksættes foranstaltninger jf. stk. 3 uden tilladelse, kan dette straffes med bøde, jf. forslagets § 141, stk. 1, nr. 2. Overtrædelse af vilkår i forbindelse med tilladelsen straffes på samme måde, jf. forslagets § 141, stk. 1, nr. 3.

Forslaget til stk. 9 viderefører den gældende vejlovs § 106, stk. 5, om langsgående ledninger på eller i arealer af statsveje, der er anlagt eller udbygget som motorveje. Da disse langsgående ledninger i særlig grad kan vanskeliggøre senere dispositioner over vejarealet, vurderes der fortsat at være behov for den særlige beskyttelse af disse arealer som transportkorridorer for den motoriserede færdsel.

Inden der gives tilladelser efter denne bestemmelse, skal der forhandles med politiet, jf. forslagets § 91.

Til § 83

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende § 102, stk. 1. Opremsningen af foranstaltninger, hvortil der kræves vejmyndighedens tilladelse, er fortsat ikke udtømmende. Begrebet ”udlejning uden fører” er udtaget. Det er blevet vurderet, at det er de samme hensyn der gør sig gældende uanset om køretøjerne lejes ud med eller uden fører. Bestemmelsen vurderes også at omfatte udlejning af andre køretøjer end biler, f.eks. cykler. Det skal understreges, at der ikke er tale om et forbud mod at placere de i stk. 1 nævnte genstande på vej, men alene at det kræver vejmyndighedens tilladelse.

Ved vurderingen af ansøgning om tilladelse efter denne bestemmelse, eller efterfølgende lovliggørelse af forhold omfattet heraf, skal vejmyndigheden lægge særligt vægt på de forhold, der er omfattet af forslaget § 1 og 2.

Til § 84

Den foreslåede bestemmelse giver vejmyndigheden hjemmel til at give påbud om fjernelse af ulovligt anbragte genstande, herunder at dette kan ske på ejerens regning.

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejlovs § 102, stk. 2. Det er i forslaget § 1 tydeliggjort, at vejmyndigheden skal tage konkret stilling til, hvordan forholdet kan lovliggøres, det vil sige, at dette skal ske enten ved at meddele en tilladelse eller afgive et påbud om, at genstanden skal fjernes.

Bestemmelsen i stk. 2 er ny. Bestemmelsen fastslår, at vejmyndigheden kan fjerne genstande m.v. for den pågældendes regning, hvis et påbud med en rimelig frist ikke efterkommes. Dette er en administrativ lettelse, der skal smidiggøre vejmyndighedens muligheder for at varetage vejarealets primære funktion som færdselsareal. I overensstemmelse med den almindelige forvaltningsret vil en frist være rimelig, når den giver modtageren rimelig mulighed for at varetage sine retlige interesser og evt. fremskaffe hjælp til at fjerne det ulovligt anbragte.

Bestemmelsen i stk. 3 er ny. Bestemmelsen fastslår, at vejmyndigheden eller politiet straks og uden forudgående påbud, kan fjerne genstande m.v. for den pågældendes regning, når genstandene er til ulempe eller til fare for færdslen.

Til § 85

Den foreslåede bestemmelse indeholder et forbud mod, at spildevand ledes ud på veje eller disses grøfter eller ledninger. Derudover fastslås det, at anden tilledning af vand kræver vejmyndighedens tilladelse. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejlovs § 102, stk. 4.

Spildevand skal forstås i overensstemmelse med Miljøministeriets definition, det vil sige, at alt vand, der afledes fra beboelse, virksomheder, øvrig bebyggelse samt befæstede arealer,

jf. § 4, stk. 1, i Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1448 om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kap. 3 og 4.

Til § 86

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af bestemmelserne § 103a om valgplakater i den gældende vejlov.

Til § 87

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af bestemmelserne § 103b om valgplakater i den gældende vejlov.

Til § 88

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den hidtidige § 103, stk. 1. Bestemmelsen vedrører situationer, hvor faste genstande rager ud over vejarealet. I sådanne situationer kan de forlanges fjernet, hvis der ikke er givet eller kan gives tilladelse hertil. Der er dog i stk. 2 opremset en række tilfælde, hvortil der ikke kræves tilladelse.

Lov om private fællesveje, § 60, indeholder en tilsvarende bestemmelse for private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Inden der gives tilladelser efter denne bestemmelse, skal der forhandles med politiet, jf. forslagens § 91.

Til § 89

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 103, stk. 2. Bestemmelsens stk. 1 indeholder hjemmel for vejmyndigheden til at kræve træer og anden beplantning på, over og i vejarealet fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, evt. ved ejerens foranstaltning og for ejerens regning, når vejens istandsættelse eller hensynet til færdslen gør det nødvendigt. Bestemmelsen anvendes bl.a. til at sikre det fornødne frit-rumsprofil på vejarealet. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med forslagens § 83, hvorefter træer og anden beplantning kun må anbringes i vejarealet med vejmyndighedens tilladelse, som det er tilfældet for råden over vejarealet generelt.

Bestemmelsen i stk. 2 indeholder en hjemmel for vejmyndigheden til at kræve træer og anden beplantning ved vejarealet, dvs. på naboejendomme, fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, når hensynet til vejens istandsættelse eller til færdslen i øvrigt gør det nødvendigt.

Reglen bør administreres med en vis varsomhed, idet nedskæring m.v., der ødelægger beplantning på privat ejendom, kun kan gennemføres ved ekspropriation efter forslagens § 101. Bestemmelsen kan heller ikke anvendes for beplantning udenfor vejareal til at skabe oversigt, i situationer hvor der ikke er eksproprieret eller fastsat byggelinjer hertil.

For private fællesveje findes tilsvarende hjemmel i § 61 i lov om private fællesveje.

Inden der gives tilladelser efter denne bestemmelse, skal der forhandles med politiet, jf. forslaget § 91.

Til § 90

Den foreslåede bestemmelse vedrører etablering af tankanlæg på offentlig vej. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejlovs § 104. Det er dog i forslaget stk. 6 præciseret, at reglerne også gælder for andre former for faste anlæg, der leverer fremdrivningsmidler til køretøjer. Bestemmelsen omfatter ikke p-pladser eller lignende, hvor der i forbindelse hermed er adgang til opladning af el-biler eller lignende.

Det er efter forslaget § 90, stk. 1, overladt til vejmyndigheden skøn, hvorvidt der skal gives tilladelse til oprettelse af tankanlæg eller til udvidelse af sådanne. Tilladelse vil herefter kunne meddeles eller nægtes meddelt efter udøvelsen af et sagligt skøn. I dette skøn kan indgå såvel generelle som konkrete færdselsmæssige, vejtekniske og miljømæssige overvejelser og hensyn, herunder også en vurdering af den risiko, der færdselsmæssigt kan være forbundet med en forøgelse af tankanlæggenes antal på en given vejstrækning.

I skønnet kan også indgå overvejelser, om der ud fra hensynet til trafikanterne kan antages at være behov for yderligere tankanlæg, hvilket, alt efter forholdene på stedet, kan begrunde såvel tilladelse som afslag.

Tilladelse kræves efter bestemmelsen også til udvidelse af tankanlæg. Hvorvidt der foreligger en udvidelse af tankanlæg, som kræver tilladelse, afgøres på grundlag af en vurdering af de konkrete forhold. I almindelighed må det antages, at en udvidelse foreligger, når anlæggets kapacitet forøges.

I forbindelse med meddelelse af tilladelse til tankanlæg kan vejmyndigheden lade tilladelsen være betinget af vilkår. Der kan for eksempel i forbindelse med tilladelsen stilles vilkår om godkendelse af etablering og ændring af særligt udstyr - såsom lysinstallationer, reklameskilte og lignende - og om at sådant udstyr skal fjernes eller ændres, hvis færdselsmæssige eller vejtekniske hensyn gør det påkrævet.

Ved godkendelse af særligt udstyr bør det påses, at udstyret ikke anbringes på en sådan måde, at det kan virke vildledende eller være til særlig ulempe for færdslen, og at skiltning afviger fra den almindelige vejafmærkning, jf. færdselslovens § 99.

I forbindelse med tilladelsen bør vejmyndigheden bestemme, hvorvidt og i hvilket omfang der kan etableres tilbehørsfaciliteter som for eksempel servicevirksomhed, smørehal, vasketal, kontor, opholdsrum, bolig for tankpersonale eller andre, værksted og reparationsvirksomhed, parkeringsareal ud over det til anlæggets drift fornødne, kiosk, butik, cafeteria eller anden beværtning.

Efter forslaget § 90, stk. 1, er vejmyndigheden berettiget til, hvor forholdene taler for det, at tidsbegrænse tilladelsen til et tankanlæg. Om tilladelsen i det enkelte tilfælde bør tidsbegrænses, må afgøres ud fra en konkret vurdering.

Tilladelse til tankanlæg bortfalder, hvis indehaveren af tilladelsen opgiver sin virksomhed. Også tilladelse, der er meddelt efter tidligere lovgivning, bortfalder ved indehaverens opgivelse af virksomheden.

Tilladelsen bortfalder også, hvis tankanlæg ikke er taget i brug inden 2 år efter tilladelsens meddelelse, jf. forslaget § 90, stk. 1, 3. pkt.

Normalt vil et tankanlæg kunne være taget i brug i løbet af 2 år, hvis der af indehaveren er udfoldet normale bestræbelser for at oprette anlægget. Foreligger der særlige, undskyldelige omstændigheder, eksempelvis vanskeligheder med at få fornøden byggetilladelse, som bevirker, at fristen ikke vil kunne overholdes, bør fornøden forlængelse af 2-årsfristen gives af vejmyndigheden.

I forslaget § 90, stk. 1, sidste pkt., er det fastsat, at overdragelse af tankanlæg ikke må ske uden vejmyndighedens godkendelse.

Hvor tilladelsen til tankanlægget er givet til et benzinselskab som indehaver, kan overdragelse af tilladelse således ikke finde sted uden vejmyndighedens samtykke. Bestemmelsen er derimod ikke til hinder for, at selskabet bortlejer eller bortforpagter anlægget uden vejmyndighedens godkendelse, medmindre det er fastsat som vilkår i tilladelsen, at bortleje og bortforpagtning af anlægget skal godkendes. Bestemmelsen er heller ikke til hinder for, at et nyt benzinselskab indtræder i den eksisterende aftale i tilfælde af fusionering eller køb, medmindre andet er bestemt.

Hvor indehaveren af tilladelsen ikke er et benzinselskab, vil indehaveren i almindelighed indgå overenskomst med et benzinselskab om forhandling af dettes produkter. Hvis ikke andet er fastsat som vilkår i tilladelsen, vil der ikke være noget til hinder for, at indehaveren - hvis indehaveren eller selskabet opsiger overenskomsten - uden vejmyndighedens godkendelse optager forhandling af et andet selskabs produkter, ligesom indehaveren - hvis ikke andet er fastsat i tilladelsen - uden vejmyndighedens godkendelse kan bortleje eller forpagte anlægget til tredjemand.

I forbindelse med tilladelse til oprettelse af tankanlæg må der også af vejmyndigheden træffes bestemmelse om anlæg af nye eller benyttelse af bestående adgange til anlægget og eventuelle tilbehørsfaciliteter efter reglerne i forslaget kapitel 6.

Efter bestemmelsen i forslaget § 90, stk. 2, skal der tillige indhentes tilladelse fra Vejdirektoratet til oprettelse eller udvidelse af tankanlæg ved kommunevej i mindre afstand end 100 m - i bymæssig bebyggelse 50 m - fra statsvejen. Bestemmelsen finder anvendelse, når anlægget eller en del af dette ønskes etableret inden for de angivne afstande. Formålet med bestemmelsen er at give Vejdirektoratet mulighed for at forholde sig til etablering af anlæg, der kan indeholde faremomenter for færdslen eller påvirke trafikafviklingen på den primære vej.

Efter forslaget § 90, stk. 3, kan vejmyndigheden - når det skønnes nødvendigt af vejtekniske eller færdselsmæssige grunde - som betingelse for sin tilladelse til tankanlæg stille krav

med hensyn til anlæggets nærmere placering, udformning, indretning og anvendelse. Udgifterne ved kravenes gennemførelse kan kræves afholdt af tankanlæggets indehaver. I forslagets stk. 4 fastslås det, at vejmyndigheden kan gøre sin tilladelse til tankanlæg betinget af, at indehaveren af anlægget helt eller delvis afholder udgifterne ved foranstaltninger, som vejmyndigheden finder det nødvendigt at foretage på den offentlige vej, eksempelvis anlæg af decelerationsbane. Bestemmelsen svarer til bestemmelserne i forslagets § 58.

Inden der gives tilladelser efter denne bestemmelse skal der forhandles med politiet, jf. forslagets § 90.

Bestemmelsen i forslagets stk. 6 er ny. Det præciseres her, at de samme trafiksikkerhedsmæssige hensyn skal varetages ved installationer langs vejene med andre former for fremføringsmidler til køretøjer. Vejmyndigheden skal således godkende etableringen af f.eks. elladestationer og batteriskiftestationer med henblik på at kunne varetage de trafiksikkerhedsmæssige interesser.

Til § 91

Den foreslåede bestemmelse fastslår, at der inden der gives tilladelse efter §§ 82, 83, 85, 88 og 90, skal ske en forhandling mellem vejmyndigheden og politiet. Formålet er først og fremmest at sikre trafiksikkerheden og trafikafviklingen.

I forhold til den gældende vejlovs § 105 videreføres forhandlingsbestemmelsen ikke for så vidt angår beplantning på, i, over og ved vejarealet.

Til § 92

Der henvises generelt til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.4.

Den gældende vejlovs § 106, stk. 1 og 2, foreslås videreført i forslagets stk. 1 og 3. I den nuværende bestemmelse fastslås i stk. 1, at ledningsejeren skal betale for arbejder på ledninger i eller over kommuneveje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med vejens regulering eller omlægning, medmindre andet er særligt bestemt.

I stk. 1 foreslås som noget nyt, at ledningsejeren tillige skal betale for arbejder, der udføres af hensyn til ledningerne i eller over vejen. Dette forslag har sammenhæng med forslagets § 92, stk. 2. Der henvises til bemærkningerne hertil nedenfor.

I den gældende vejlovs § 106, stk. 1, fremgår det, at "arbejder på ledninger i eller over kommuneveje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med vejens regulering eller omlægning (...)". I forslagets stk. 1, er formuleringen ændret, således at det præciseres, at gæsteprincippet finder anvendelse ved ethvert arbejde, som vejmyndigheden udfører inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

Det foreslås i stk. 2, at ledningsejerens betalingsforpligtelse tillige omfatter fordyrelse af vejmyndighedens arbejde, som alene eller i det væsentligste skyldes, at arbejdet ændres for at undgå flytning af ledningerne, forudsat at fordyrelsen af arbejdet er mindre økonomisk belastende end flytning af ledningerne.

Hvis vejmyndighedens arbejde efter forslagets stk. 1 fordyres som følge af, at arbejdet ændres alene eller i det væsentligste af hensyn til ledninger i eller over vejen, vurderes det rimeligt, at ledningsejeren afholder udgifterne til fordyrelsen, forudsat at fordyrelsen er mindre økonomisk belastende for ledningsejeren end flytning af ledningerne efter forslagets § 92, stk. 1. Formålet med bestemmelsen er at sikre, at den samfundsøkonomisk mest fornuftige løsning gennemføres. Der henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.4.

Forslagets § 92, stk. 3, viderefører den gældende vejlovs § 106, stk. 1, 2. led. Bestemmelsen medfører, at forslagets § 92, stk. 1 og 2 ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Forslaget til stk. 4 viderefører den gældende vejlovs § 20 om kommunale ledninger og fælleskommunale ledninger, der er placeret i en kommunevej. Hvis der i forbindelse med et statsvejsanlæg skal foretages arbejder på en kommunalt eller fælleskommunalt ejet ledning placeret i en kommunevej, afholder statskassen udgifterne til dette ledningsarbejde. Udgifter til senere arbejder på disse ledninger er omfattet af bestemmelserne i forslagets § 92, stk. 1 og 2. Forslaget i stk. 4 omfatter ikke ledninger ejet af privatretlige selskaber, hvor en kommune er medejer eller enejer. Forslaget har i praksis tidligere haft et større anvendelsesområde, da mange ledninger, f.eks. vand- og gasledninger, var kommunal ejendom. Størstedelen af disse ledninger tilhører i dag privatretlige selskaber, hvor kommunen er enejer eller har en dominerende position i selskabet.

Til § 93

Den foreslåede bestemmelse i § 93 er ny.

Det fremgår af pkt. 55 i cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 om lov om offentlige veje, at vejmyndigheden så tidligt som muligt bør orientere vedkommende ledningsejer om påtænkte vejarbejder, der kan forventes at nødvendiggøre midlertidig eller permanent flytning af ledninger, samt optage forhandling med vedkommende ledningsejer om de pågældende vejarbejder, således at der i videst muligt omfang kan tages hensyn til ledningsejeren's interesser.

For at understrege, at såvel veje som ledninger i eller over veje er vigtige infrastrukturanlæg med betydelige samfundsmæssige funktioner, foreslås det i stk. 1, at vejmyndigheden skal vise hensyn til ledningerne.

Endvidere foreslås i stk. 2, at vejmyndigheden så tidligt som muligt skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både vejmyndigheden og ledningsejeren. Formålet med bestemmelsen er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til ændring af vejmyndighedens planlagte arbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller af hensyn til ledningen. Ledningsejeren skal således inddrages

med henblik på at undersøge, hvordan vejmyndighedens arbejder efter forslaget § 92, stk. 1, kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

I forslaget § 3 foreslås som noget nyt, at vejmyndigheden kan gennemføre det planlagte arbejde, hvis der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan vejmyndighedens arbejde kan tilrettelægges under hensyntagen til ledningsejeren. Som en konsekvens heraf foreslås det, at det fremgår direkte af loven, at vejmyndigheden kan kræve, at ledningsejeren udfører de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af vejmyndighedens arbejder.

Bestemmelsen skal sikre, at vejmyndighedens arbejder kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

I stk. 4 foreslås som noget nyt, at vejmyndigheden i særlige tilfælde kan udføre de påbudte ledningsarbejder for ledningsejerens regning, hvor ledningsejeren ikke udfører de krævede ledningsarbejder og dermed forsinker vejmyndighedens arbejde. Vejmyndigheden vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i de pågældende ledningsarbejder. I de tilfælde hvor denne bestemmelse undtagelsesvist anvendes, kan vejmyndigheden opkræve et administrationstillæg efter reglerne i forslaget § 44.

I forslaget § 5 foreslås, at spørgsmålet om betalingen for arbejder på eller af hensyn til ledningerne kan indbringes som en tvist enten for transportministeren eller i tilfælde af arbejder på en statsvej for de i lov om fremgangsmåden ved ekspropriationer vedrørende fast ejendom nævnte ekspropriationskommissioner og taksationskommissioner. Hermed sikres blandt andet, at parterne kan få prøvet omfanget af betalingsforpligtelsen.

Til § 94

Bestemmelsen i forslaget § 94 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 106, stk. 3 om arbejder i vejarealet med henblik på f.eks. at grave ned til ledninger i vejen og om nødvendigt at frilægge ledningen.

For at understrege, at det fortsat bør være en undtagelse, at vejmyndigheden udfører vejarbejder i form af frilægning af ledningen eller ledningsgraven eller retablerer vejarealet efter et ledningsarbejde, er bestemmelsen delt i 2 stykker, hvor stk. 1 fastslår hovedreglen, at disse arbejder udføres af ledningsejeren, uanset om arbejdet udføres i forbindelse med et vejarbejde eller den almindelige vedligeholdelse af eller tilsyn med ledningerne.

Forslaget i stk. 2 viderefører undtagelsesbestemmelsen i den gældende vejlovs § 106, stk. 3, 2. pkt., hvorefter vejmyndigheden i særlige tilfælde kan kræve, at disse arbejder i vejarealet i forbindelse med ledningsarbejder udføres af vejmyndigheden.

Forslaget i stk. 3 er nyt og giver vejmyndigheden ret til i særlige tilfælde at udføre de påbudte ledningsarbejder eller tilladte reparationsarbejder og lignende, for ledningsejerens regning, hvor ledningsejeren trods indskærpelse af vilkårene ikke udfører arbejderne i overensstemmelse med vejmyndighedens bestemmelse, og dermed forsinker andre arbejder på

vejen eller vanskeliggør en hensigtsmæssig trafikafvikling. Det vil i givet fald være vejmyndighedens ansvar, at ledningsarbejderne udføres på en faglig korrekt måde. I de tilfælde hvor denne bestemmelse undtagelsesvist anvendes, kan vejmyndigheden medregne et administrationstillæg efter reglerne i forslagets § 44. Der er foreslået en lignende bestemmelse i forslagets § 82.

Til § 95

Parkering på offentlige veje er nærmere reguleret i færdselsloven, navnlig § 91, stk. 1, hvorefter vejmyndigheden for en offentlig vej med politiets samtykke kan træffe nærmere bestemmelser om parkering, herunder en tidsmæssig begrænsning af parkeringen.

I den gældende vejlovs § 107, findes bestemmelserne om betaling for at parkere på en offentlig vej. Denne bestemmelse videreføres i lovforslagets § 95, stk. 1 og 2.

Vejmyndigheden kan efter bestemmelsen i stk. 1 opkræve en afgift for benyttelse af særligt indrettede offentlige parkeringspladser og -anlæg for motorkøretøjer. Indtægten fra en sådan ordning skal benyttes til at dække udgifterne ved indretningen og driften af parkeringspladsen, herunder udøvelsen af tilsyn med de parkerede motorkøretøjer.

Disse pladser og anlæg indrettes typisk i forbindelse med større indkøbscentre, trafikknudepunkter, idrætsanlæg eller seværdigheder mv. Formålet med disse parkeringsanlæg og parkeringspladser er at sikre rimelige parkeringsfaciliteter for trafikanterne med ærinde til den pågældende, særligt trafikskabende lokalitet, og afgiften tjener således ikke primært et færdselsregulerende formål.

Efter bestemmelsen i stk. 2 kan vejmyndigheden – med politiets samtykke – bestemme, at der skal opkræves en afgift med henblik på at begrænse parkering på bestemte steder. Afgiften kan sættes i forhold til det tidsrum, i hvilket motorkøretøjerne holder parkeret. Bestemmelsen tager ikke stilling til, hvor stor en afgift der må opkræves, og er ikke til hinder for, at der opkræves forskellige afgifter fra forskellige grupper af køretøjer eller trafikanter ud fra saglige hensyn.

Sådanne ordninger vil kunne anvendes både ved parkeringspladser og ved parkering langs kantsten.

Forskellen mellem de to ordninger går således ikke primært på typen af parkeringsplads, men på formålet med afgiften.

Bestemmelsen i stk. 2 er den oftest anvendte hjemmel for betalingsparkeringsordninger på offentlige veje.

Forskellen på parkeringsordningen i forslagets stk. 1 og 2 er, at provenuet fra de parkeringsafgifter, som opkræves fra de særligt indrettede offentlige parkeringspladser- og anlæg, bør ikke overstige kommunens udgifter til anlæg, drift og tilsyn med disse særlige parkeringsanlæg, mens der principielt ikke findes en øvre grænse for størrelsen af de afgifter,

der opkræves efter vejlovens § 107, stk. 2, så længe den er sagligt begrundet og har til formål at regulere trafikafviklingen.

Kravet vedrørende parkeringsafgifter efter § 107, stk. 2, er, at de skal være trafikalt begrundet og have et trafikadfærdsregulerende formål.

Bestemmelsen i stk. 3 er ny. Transportministeren får hermed en hjemmel til at fastsætte nærmere regler for, hvordan vejmyndighederne kan differentiere parkeringsafgifterne efter de hensyn, som vejmyndighederne kan varetage efter denne lov. Ministeren kan efter denne bestemmelse f.eks. differentiere parkeringsafgifterne efter køretøjets miljøbelastning, tilgodelede delebil-ordninger m.v. På samme måde kan der differentieres i afgiften alt efter tilknytning til området, f.eks. ved beboerlicenser. Det er forudsat, at dette forslag vil gælde for ordningerne i stk. 1 og 2.

Bestemmelsen i stk. 4 er ny. Det skønnes rimeligt og hensigtsmæssigt, at vejmyndighedens beslutninger om parkeringsafgifter efter forslagets § 95 skal offentliggøres og være offentligt tilgængelige.

Til § 96

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 108.

Efter denne bestemmelse kan vejmyndigheden kræve, at bl.a. vejnavneskilte, autoriseret afmærkning og nødvendigt tilbehør til disse skilte anbringes på en privat ejendom, selvom ejendommen ikke grænser direkte til vejarealet, men er adskilt fra dette ved en smal arealstribe ejet af tredjemand.

Til § 97

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den nuværende § 111 i vejloven.

Forslagets stk. 1 indeholder en hjemmel for vejmyndigheden til at bestemme, at der skal etableres hegn på ejendommene langs med en offentlig vej, når det er nødvendigt af vejtekniske eller trafikikkerhedsmæssige grunde. Bestemmelsen kan således anvendes til at sikre, at der ikke etableres varige eller midlertidige ulovlige adgange til en offentlig vej.

I bestemmelsen foreslås endvidere, at grundejeren skal afholde udgifterne til etablering og vedligeholdelse af hegnet. Dette er en kodificering af praksis.

Vejmyndigheden kan om nødvendigt bestemme, hvordan hegnet skal etableres – højde, materiale, plantetype m.m., med henblik på at fremme det formål, der ligger til grund for påbuddet om at etablere hegnet.

Bestemmelsen i stk. 2 er en videreførelse af § 111, stk. 3.

Når der fastsættes adgangsbestemmelser for en offentlig vej efter forslagets § 60 skal vejmyndigheden som hovedregel selv sørge for at sikre overholdelsen af adgangsbestem-

melserne, om nødvendigt ved at kræve hegn etableret eller fastsætte konkrete bestemmelser om hegnets udformning. Vejmyndigheden skal i denne situation afholde udgifterne til hegnets etablering og vedligeholdelse.

Dog kan vejmyndigheden i forbindelse med matrikulære ændringer på en ejendom ved en vejstrækning med adgangsbestemmelser fastsætte vilkår jf. stk. 1, om at der skal etableres og vedligeholdes hegn for grundejerens regning enten i forbindelse med godkendelse af udstykningsstilladelsen, byggetilladelsen eller ved en tilladelse efter § 60, stk. 2.

Bestemmelsen i stk. 3 er en videreførelse af § 111, stk. 2. Vejmyndigheden kan således kræve, at reglerne om istandsættelse og vedligeholdelse i lov om private fællesveje skal anvendes på visse, ikke-indhegnede færdselsarealer, der ligger på en ejendom langs med en offentlig vej. Det er alene afgørende, at det omhandlede areal anvendes til almindelig færdsel.

Til § 98

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 46, stk. 3. Ekspropriation til kommunale vejanlæg sker således efter reglerne i denne lov.

I forslaget § 98, stk. 2, videreføres den gældende vejlovs § 46, stk. 3, hvorefter transportministeren efter begæring fra en vejmyndighed kan tillade, at ekspropriation til sådanne anlæg sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

Til § 99

Den foreslåede bestemmelse, svarer til den gældende vejlovs § 46, stk. 1-2. I bestemmelsen fastslås, hvem der er ekspropriationsmyndighed med hensyn til de respektive vej kategorier. Ekspropriation til statsvejsanlæg sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Hvis ekspropriation til statsanlæg efter transportministerens bestemmelse, jf. 99, stk. 2, sker ved kommunal foranstaltning, finder reglerne i dette kapitel anvendelse i deres helhed - herunder også bestemmelserne om taksation og taksationsmyndigheder men med de lempelser, der følger af, at ekspropriationsmyndigheden i disse tilfælde ikke er vejmyndighed, men foretager ekspropriationen for en anden vejmyndighed (Vejdirektoratet).

Til § 100

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 43. Bestemmelsen indeholder den materielle ekspropriationshjemmel inden for vejområdet. Ekspropriation kan først og fremmest ske til anlæg, udvidelse og ændringer af offentlige veje, jf. definitionen i den foreslåede § 5. Der kan dog også i visse situationer ske ekspropriation til private veje og stier. Disse situationer er anført i forslaget § 100, stk. 1, 2. pkt.

Bestemmelsen giver hjemmel til ekspropriation til anlæg af private veje og stier, herunder private fællesveje og fællesstier, i det omfang, det er påkrævet for at retablere adgangen ud til offentlig vej, når denne er blevet afbrudt ved ekspropriation af bestående overkørsler og

overgange. Bestemmelsen giver også hjemmel til ekspropriation til anlæg af private fællesveje til retablering af de ved vejanlæg afbrudte forbindelser, hvis vejmyndigheden ikke finder det ønskeligt, at de tilgrænsende arealer skal have direkte adgang til den nye eller forlagte vej. Endvidere vil ekspropriation til private fællesveje kunne ske i medfør af bestemmelsen i de tilfælde, hvor ejeren af et areal som følge af beslutninger og bestemmelser, truffet i medfør af forslaget §§ 66 og 67, afskæres fra en rimelig udnyttelse af arealet. Endelig kan der eksproprieres til private fællesveje for at tilvejebringe vejadgang i forbindelse med nedlæggelse af en offentlig vej eller almen vej efter bestemmelserne i forslaget kapitel 11.

Til § 101

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 43, stk. 2. Bestemmelsen opregner de anlæg eller foranstaltninger, der kan eksproprieres til. En række af de eksempler på anlæg og foranstaltninger, som er opregnet i den gældende vejlovs § 43, stk. 2 er udtaget. Eksemplerne i den gældende vejlov er ikke udtømmende. For at undgå modsætnings slutninger fra den lange række eksempler i bestemmelsen foreslås denne opregning af eksempler udtaget. Der er ikke tilsigtet en materiel ændring af, hvilke anlæg og foranstaltninger der kan eksproprieres til, og eksemplerne i den gældende vejlov og praksis i øvrigt vil derfor fortsat tjene som fortolkningsbidrag til bestemmelsen.

Som eksempler på sådanne anlæg og foranstaltninger kan nævnes parkeringspladser, vigepladser, rasteplasser og materielpladser, oplagspladser, støjafskærmende foranstaltninger, afvanding af vejen, faunapassager, erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for vejenes indgreb i naturtilstanden, beplantninger, til fremskaffelse af vejmaterialer og fyld og til udlægning af fyld. Opregningen af eksempler tilsigter ikke at være udtømmende. Der vil således efter omstændighederne kunne eksproprieres til mere specielle formål såsom til toiletbygninger i forbindelse med rasteplasserne.

Fortolkningen af hvilke anlæg og foranstaltninger, der efter bestemmelsen kan eksproprieres til, må afhænge af den vejtekniske udvikling til enhver tid.

For så vidt angår ekspropriation til vejmaterialer og fyld, bør der ved erstatningsfastsættelsen tages hensyn til, i hvilket omfang de på ejendommen værende materialer forøger dens værdi i almindelig handel.

Bestemmelsen giver endvidere hjemmel til ekspropriation af bestående overkørsler og overgange.

Ved statsveje kan der endvidere eksproprieres til supplerende anlæg, hvis beliggenhed umiddelbart i forbindelse med vejen har særlig betydning for trafikanterne. Der tænkes her navnlig på tank- og serviceanlæg, cafeterier og moteller, som også nævnes i den foreslåede bestemmelse i § 22.

Til § 102

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 43, stk. 3. Bestemmelsen giver hjemmel til ekspropriation af arealer m.v., herunder rettigheder over disse. Der kan så-

ledes foruden ekspropriation af arealerne ske ekspropriation af bygninger og andre anlæg på arealerne samt af alle typer af rettigheder over arealerne, f.eks. brugsrettigheder og servitutter.

Arealafgivelsen kan være varig eller midlertidig. I sidstnævnte tilfælde må erstatning ydes for afsavn af jorden og for dennes eventuelle forringelse. Erstatning for midlertidigt beslaglagte arealer fastsættes ved arealernes tilbagelevering.

Efter samme regler kan vejmyndigheden foretage midlertidig eller endelig arealerhvervelse til anbringelse af overskydende fyld eller anlæg af interimsvej.

Ekspropriationen må ikke udvides udover, hvad der er nødvendigt til formålet. Det betyder, at inventar og tilbehør, som ejeren ikke ønsker at afstå i forbindelse med den faste ejendom, ikke kan eksproprieres. Det betyder også, at ejendomsafståelse ikke kan kræves, hvis mindre indgreb, såsom servitutpålæg er tilstrækkelige til at opnå ekspropriationsformålet. Nødvendighedskravet er ikke til hinder for, at myndigheden imødekommer ejerens ønske om fuldstændig afståelse.

Begrebet "ejendommens tilbehør" fortolkes udvidende og rækker således videre end det tilsvarende civilretlige begreb.

Til § 103

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 44 med visse ændringer. Bestemmelsen giver vejmyndigheden hjemmel til at foretage opmålinger, nivellementer og andre tekniske forarbejder på privat ejendom, hvis det er nødvendigt i anledning af anlæg efter vejloven. Dog skal der enten gives vedkommende ejer eller bruger særskilt underretning i forvejen eller - hvis dette ikke er muligt - offentliggøres på anden måde.

Der er i forslaget indsat en ny hjemmel i stk. 2, til at der kan foretages arkæologiske forundersøgelser. Der henvises til de almindelige bemærkninger, pkt. 2.9.

Forslagets stk. 3 og 4 foreskriver den varsling, der skal ske af de berørte grundejere, inden der iværksættes forundersøgelser eller arkæologiske undersøgelser.

Det er - som ved offentliggørelse efter lovforslaget i øvrigt - op til vedkommende kommune at bestemme, hvordan offentliggørelsen skal ske. Det forudsættes, at offentliggørelsen i almindelighed sker på kommunens hjemmeside.

Eventuelle skader, der forvoldes ved disse forberedende foranstaltninger, skal erstattes, og i mangel af mindelig overenskomst fastsættes erstatningen af de i loven omhandlede taksationsmyndigheder.

Til § 104

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 47 om afholdelse af åstedsforretning. Åstedsforretningen afholdes inden vejmyndighedens ekspropriationsbeslutning.

Dette skyldes ønsket om at give de berørte grundejere mulighed for at varetage deres interesser på et så tidligt tidspunkt som muligt. Åstedsforretningens afholdelse forudsætter således kun en principbeslutning fra vejmyndighedens side om at søge de planlagte foranstaltninger gennemført ved ekspropriation.

Det er et hovedsynspunkt, at grundejerne får adgang til at gøre sig bekendt med vejmyndighedens planer og det påtænkte ekspropriationsindgreb og til at fremkomme med deres bemærkninger og eventuelle ændringsforslag hertil, inden beslutningen om ekspropriation træffes.

De foreslåede §§ 105-106 indeholder detaljerede regler om den procedure med hensyn til indvarsling og om fremlæggelse af planer for ekspropriation m.v., som vejmyndigheden skal følge i forbindelse med afholdelse af åstedsforretning, og om ejers og brugeres adgang til under åstedsforretningen eller inden for en frist af 4 uger efter denne at fremkomme med bemærkninger og ændringsforslag til de planlagte foranstaltninger.

Efter den foreslåede § 104, stk. 5, skal ikke alene ejere og brugere, men også andre, der skønnes at have en rimelig interesse at varetage, indvarsles til åstedsforretningen.

Til § 105

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 48.

Mindst et medlem af vedkommende kommunalbestyrelse, der er vejmyndighed, skal deltage i åstedsforretningen, og et medlem af den pågældende kommunalbestyrelse skal lede forretningen, jf. forslaget § 105, stk. 1.

Det vurderes fortsat at være vigtigt, at et medlem af kommunalbestyrelsen er til stede og leder forretningen vedrørende en så indgribende foranstaltning som en ekspropriation.

Offentliggørelsesmåden er ændret i forhold til den gældende vejlov, idet det ikke længere er et krav, at arealfortegnelsen og ekspropriationsplanen ligger til gennemsyn på det lokale kommunekontor. Det er - som ved offentliggørelse efter lovforslaget i øvrigt - op til vedkommende kommune at bestemme, hvordan offentliggørelsen skal ske. Det forudsættes, at offentliggørelsen i almindelighed sker på kommunens hjemmeside eller ved fremlæggelse til gennemsyn på det lokale bibliotek, forsamlingshus eller lignende.

Under åstedsforretningen kan der som hidtil af vejmyndigheden afgives forslag til erstatningens fastsættelse (forligstilbud). Erstatningsforslaget kan som hidtil accepteres af grundejerne under selve åstedsforretningen, blot med den forskel, at aftale må indgås med det forbehold, at ekspropriationen af vejmyndigheden besluttet fremmet på det grundlag, der foreligger under åstedsforretningen, og at vejmyndigheden tiltræder erstatningsforslaget.

Fristen for at fremkomme med bemærkninger er foreslået ændret til 4 uger. Dette sker med henblik på, at ensrette høringsfristerne i forslaget.

Til § 106

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 49 om vejmyndighedens ekspropriationsbeslutning. Når den 4 ugers frist for afgivelse af bemærkninger til vejmyndighedens forslag, der er fastsat i den foreslåede § 105, stk. 4, er udløbet, træffer vejmyndigheden, på grundlag af den fremkomne, beslutning om, hvorvidt og i bekræftende fald hvorledes ekspropriationen og foranstaltningerne skal gennemføres. Under nærmere angivne betingelser kan ekspropriationsbeslutning dog undtagelsesvis træffes inden udløbet af fristen, jf. forslagetets stk. 2.

Hvis vejmyndigheden beslutter at foretage væsentlige ændringer i de planer, der har været fremlagt under åstedsforsretningen, bør fornyet åstedsforsretning afholdes med indvarsling af de ejere og andre, der berøres af ændringerne.

De procedureregler, der fremgår af den gældende vejlovs § 49 om vejmyndighedens ekspropriationsbeslutning, er udtaget. Vejmyndighedens ekspropriationsbeslutning vil altid have karakter af en afgørelse i forvaltningslovens forstand og dermed være omfattet af forvaltningslovens regler. Det er derfor blevet vurderet, at det er overflødig at videreføre disse selvstændige, forvaltningsretlige procedureregler. Det er ikke vurderet, at dette vil medføre nogle materielle ændringer eller svækkelse i forhold til de rettigheder, parterne i ekspropriationsbeslutningen vil have.

Selvom der ikke er fastsat nogen frist, inden for hvilken ekspropriationsbeslutningen skal være truffet, må det dog forudsættes, at dette sker i forlængelse af åstedsforsretningen. Hvis ekspropriationsbeslutningen udskydes i længere tid, bør der afholdes fornyet åstedsforsretning.

Klager over ekspropriationsbeslutning afgøres af transportministeren, jf. det foreslåede stk. 3.

Til §§ 107-108

De foreslåede bestemmelser er en videreførelse af den gældende vejlovs § 51. Bestemmelserne svarer til tilsvarende bestemmelser i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til §§ 109-115

De foreslåede bestemmelser svarer til den gældende vejlovs §§57-62 om oprettelsen af og forretningsgangen for taksations – og overtaksationskommissionerne.

Den gældende vejlovs § 60, stk. 2 som foreskriver habilitetsreglerne for de personer, der virker ved kommissionerne foreslås ikke videreført i den nye lov. Taksations- og overtaksationskommissionerne er en del af den offentlige forvaltning, jf. pkt. 5 i vejledning nr. 11740 af 4. december 1986 om forvaltningsloven. Kommissionernes medlemmer og de andre personer, der virker ved kommissionerne, er derfor omfattet af forvaltningslovens almindelige

regler om inhabilitet. Det er derfor blevet vurderet, at det er overflødigt at videreføre disse selvstændige, forvaltningsretlige habilitetsregler.

Foruden at fastsætte erstatningerne i tilfælde af ekspropriation skal kommissionerne træffe afgørelse i en række andre sager, der forelægges kommissionerne i medfør af vejloven.

En række love uden for vejområdet pålægger taksationskommissionerne forskellige opgaver, hovedsagelig erstatningsfastsættelse, samt sager om overtagelse af ejendomme, der berøres af almindelige indskrænkninger i ejendomsrettens grænser.

Til § 116

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 52. Bestemmelsen fastslår vejmyndighedernes pligt til at indbringe erstatningsspørgsmålet for taksationsmyndighederne, hvis der ikke er opnået enighed om erstatningens fastsættelse.

Til § 117

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 56 om muligheden for at få prøvet et erstatningsspørgsmål, som ikke er direkte omfattet af ekspropriationen.

Til §§ 118-119

De foreslåede bestemmelser svarer til den gældende vejlovs § 53. Bestemmelserne fastslår de almindelige procedureregler, som taksationskommissionerne skal følge ved deres behandling af sagen.

Ordene ”i fornødent omfang” er udtaget i forhold til den gældende vejlovs § 53, stk. 4. Der er ikke med fjernelsen tiltænkt materielle ændringer i forhold til praksis, hvor der også i dag er et krav om, at en kendelse er ledsaget af begrundelser. Dette følger allerede af de almindelige forvaltningsretlige krav til lovlige begrundelser.

Til §§ 120-122

De foreslåede bestemmelser svarer til den gældende vejlovs §§ 54-55 om muligheden for at få prøvet taksationskommissionernes kendelse ved en overtaksationskommission, og den procedure, som overtaksationskommissionerne følger for deres arbejde.

Til § 120

Såvel ejerne og brugerne som anlægsmyndigheden kan indbringe taksationskommissionens kendelse for vedkommende overtaksationskommission. Kendelsen skal indbringes inden 4 uger efter, at meddelelse om resultatet af taksationsforretningen er kommet frem til den pågældende. Af praktiske grunde skal indbringelsen sendes til formanden for den taksationskommission, som har foretaget erstatningsfastsættelsen i første instans. Hvis indbringelsen er indgivet rettidigt, fremsender taksationskommissionens formand denne til formanden for vedkommende overtaksationskommission.

Til § 121

Bestemmelsen svarer til den gældende vejlovs § 54, stk. 2. Bestemmelsen foreskriver, at overtaksationskommissionen følger de samme procedureregler, som gælder for taksationskommissionerne, jf. den foreslåede § 117.

Ordene ”med fornøden lempelse” er udtaget i forhold til den gældende vejlovs § 54, stk. 2. Dette skyldes, at man i praksis altid følger de procedureregler, der er foreskrevet for taksationskommissionerne. Ændringen vurderes derfor ikke at medføre ændringer i overtaksationskommissionernes arbejde.

Til § 122

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 55 om udsendelse af taksationskommissionens kendelse.

Til §§ 123-124

De foreslåede bestemmelser svarer til den gældende vejlovs §§ 63-64 om udbetaling af erstatning. Bestemmelserne er forsøgt forenklet og sprogligt moderniseret. Det er vurderet, at de sproglige ændringer ikke vil medføre en ændring i bestemmelsernes anvendelsesområde.

Til §§ 125-126

De foreslåede bestemmelser er en videreførelse af den gældende vejlovs §§ 65-66 om indbringelse af ekspropriationssager for domstolene. Bestemmelserne er forenklet og sprogligt moderniseret.

Til § 127

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 67a om taksation efter andre lovgivninger.

Til §§ 128-132

De foreslåede bestemmelser viderefører med visse ændringer den gældende vejlovs § 90 om nedlæggelse af offentlige veje med de ændringer, der blev indført ved lov nr. 1537 af 21. december 2010 om private fællesveje, jf. denne lovs § 106, nr. 1, 3 – 5, jf. § 102, stk. 1 og 2.

Med henblik på at fastholde kommunalbestyrelsernes mulighed for en smidig og tidssvarende administration af vejnettet, samtidig med at retssikkerheden for de berørte grundejere sikres, er de i lov nr. 1537 af 21. december 2010 indførte tidsfrister generelt forkortet. I forbindelse med en revision af reglerne ses der heller ikke at være grundlag for at fastholde, at brugere af ejendomme, som ikke er ejere af ejendommene, skal have en udtrykkelig partsstatus. I de fleste tilfælde må det være en del af en ejers forpligtelser at varetage sine lejeres tarv i forhold til regulering af ejendommens adgangsforhold. I de tilfælde, hvor lejere af ejendomme måtte være så anderledes og mere intensivt berørt af den påtænkte afgø-

relse, vil disse lejere efter den almindelige forvaltningsret have partsstatus og dermed have de samme rettigheder som ejere af berørte ejendomme.

Vejmyndigheden for en offentlig vej skal offentliggøre, at den agter at nedlægge en vej som offentlig vej. Det foreslås, at de nugældende frister for nedlæggelsesproceduren ændres, således at hvis vejen agtes opretholdt som privat fællesvej eller privat vej for en enkelt ejendom, kan vejmyndigheden tidligst 1 år efter offentliggørelsen træffe endelig beslutning herom, og den endelige beslutning skal være truffet senest 2 år efter offentliggørelsen. I dag er fristen henholdsvis 4 og 6 år. Hermed sikres dels, at de berørte grundejere fortsat får mulighed for at indrette sig på at skulle sørge for vejens fremtidige vedligeholdelse som privat, herunder eventuelt at få oprettet vejlaug og lignende, dels at endelig beslutning træffes inden for en rimelig tid.

I § 128, stk. 4, er foretaget en konsekvensrettelse, således at vejmyndigheden skal tilpligte ejeren af en ejendom at overtage en vej, som skal opretholdes som privat vej for denne ejendom. Hvis ejeren ikke kunne pålægges at overtage vejarealet, ville vejarealet have status af privat fællesvej, da ejeren af vejarealet ville være en anden, end ejeren af den ejendom, som skulle have en særlig ret til at benytte det nedklassificerede vejareal som færdselsareal for sin ejendom.

Endvidere skal vejmyndigheden, jf. forslaget § 129 udfærdige en tilstandsrapport, der dokumenterer, at vejen med udstyr ved nedklassificeringen til privat fællesvej eller privat vej er i god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige trafik på vejen. Efter forslaget skal vejmyndigheden, som led i beslutningsprocessen omkring nedklassificering, sende tilstandsrapporten til ejere af de ejendomme, der forventes berørt af beslutningen, og samtidig offentliggøre den, således at alle berørte har mulighed for at kommentere den, inden vejmyndigheden træffer sin endelige beslutning. Herved sikres også, at eventuelle uoplyste forhold afklares, eller at der redegøres uddybende for vejmyndighedens vurderinger. Hvis vejmyndigheden herefter fastholder, at vejen skal nedlægges, skal den udfærdige en endelig tilstandsrapport, som fremsendes til de berørte grundejere sammen med meddelelsen af den endelige afgørelse.

Hvis denne afgørelse påklages til transportministeren, jf. bestemmelserne i dette forslags § 137, stk. 1 og 3-6, vil der blive taget stilling til afgørelsens lovlighed, herunder om tilstandsrapporten er udfærdiget i overensstemmelse med bestemmelserne fastsat efter den gældende vejlovs § 90, stk. 9, eller dette forslag § 129, stk. 2. Der vurderes ikke at være et retssikkerhedsmæssigt behov for at fastholde bestemmelsen i den gældende vejlovs § 90, stk. 12, om, at klage til Vejdirektoratet har opsættende virkning. Spørgsmålet, om der konkret skal meddeles opsættende virkning, indtil klagemyndighedens afgørelse foreligger, vil blive behandlet efter reglen i forslaget § 137, stk. 5, hvilket vil sige, at der som udgangspunkt skal være tale om uerstattelige eller uoprettelige tab, før der meddeles opsættende virkning imod kommunalbestyrelsens udtalelse, hvilket også er gældende i øvrigt i loven.

Det er - som ved offentliggørelse efter lovforslaget i øvrigt - op til vedkommende kommune at bestemme, hvordan offentliggørelsen skal ske. Det forudsættes, at offentliggørelsen i almindelighed sker på kommunens hjemmeside.

Til § 130

Den foreslåede bestemmelse er ny. Bestemmelsen giver mulighed for, at den procedure der er fastlagt i de foregående bestemmelser kan fraviges ved aftale mellem kommunalbestyrelsen og de berørte grundejere. Da der har været rejst tvivl om, hvorvidt proceduren nævnt i forslaget § 128, stk. 3, og § 129, stk. 1, kan fraviges ved aftale, fastslås denne aftalefrihed udtrykkeligt i bestemmelsen.

Til § 131

Den foreslåede bestemmelse erstatter den gældende vejlovs § 91. Kravet i den gældende vejlovs § 91, stk. 1, hvorefter vejarealet skal tilbydes de tilgrænsende grundejere efter midterlinjen er foreslået udtaget. Vejmyndigheden er som offentlig myndighed forpligtet til at administrere efter saglige hensyn. Der ses ingen særlig grund til, at vejmyndighederne skal pålægges at tilbyde det nedlagte vejareal til de tilgrænsende grundejere, hvis det er mere hensigtsmæssigt at gøre noget andet.

Der er efter den gældende vejlovs § 91, stk. 4 mulighed for, at vejmyndigheden kan tilpligte ejeren af en tilgrænsende ejendom at overtage det nedlagte vejareal. Denne mulighed foreslås udtaget af loven. Det nedlagte vejareal vil i langt de fleste tilfælde være forurennet på grund af dets tidligere funktion som vej. En tvangsmæssig overtagelse vil derfor medføre en miljøbelastning for den private grundejers ejendom. Vejmyndigheden vil efter forslaget frit kunne råde over det nedlagte vejareal, hvorfor det kan tilbydes og sælges på markedsvilkår, for eksempel til en naboejendom eller andre.

Til § 132

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 92, stk. 2. Formålet med bestemmelsen er at præcisere, at procedurereglerne i forslaget § 130 ikke skal iagttages af ekspropriationsmyndigheden i forbindelse med beslutninger vedrørende aflagte vejarealer i forbindelse med vejoplægninger eller vejforlægninger.

Til § 133

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 6, stk. 1 og 3. Bestemmelsen er dog sprogligt opdateret.

Sammenhængen i vejnettet og vejtrafikken og hensynet til trafiksikkerheden kræver en betydelig ensartethed i vejenes indretning og udstyr. Der er derfor ved forslaget § 1, tillagt transportministeren hjemmel til at fastsætte almindelige regler og normer for en række forhold vedrørende offentlige veje.

Vejdirektoratet og de kommunale vejbestyrelser varetager i dag en række opgaver med trafikstyring og formidling af information til trafikanterne om vej- og trafikforhold på grundlag af intelligente transportsystemer (ITS). Det er en forudsætning for korrekt information af trafikanterne og optimering af vejnettet, at der på landsplan sker en koordinering mellem vejmyndighederne og andre myndigheder af oplysninger, der kan beskrive den aktuelle trafikale situation, fremme trafiksikkerheden og bidrage til en hensigtsmæssig trafikstyring.

Den foreslåede bestemmelse indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte bestemmelser med henblik på at tilgodese disse formål.

Til § 134

Den foreslåede bestemmelse i § 134 er ny.

Normalt vil en tilladelse kunne være taget i brug, eller arbejdet igangsat, som følge af tilladelsen, i løbet af 2 år. Men foreligger der særlige, undskyldelige omstændigheder, eksempelvis vanskeligheder med at få fornøden byggetilladelse, som bevirker, at fristen ikke vil kunne overholdes, bør fornøden forlængelse af 2-årsfristen gives af vejmyndigheden.

Til § 135

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 109 om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler.

Til § 136

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 2, stk. 2. Transportministeren kan bemyndige Vejdirektoratet, eller en anden styrelse under Transportministeriet til at varetage de opgaver, der er henlagt til ministeren efter loven.

Til § 137

Bortset fra ophævelse af den fulde prøvelse af tilstandsrapporterne videreføres bestemmelserne i den gældende vejlovs § 4 uændret.

De samfundsøkonomiske omkostninger ved en fuld prøvelse af tilstandsrapporterne ses ikke at stå i et rimeligt forhold til afgørelsens karakter og vurderes heller ikke at være værdiskabende. Kravet om, at tilstandsrapporterne skal være udfærdiget i overensstemmelse med de af transportministeren fastsatte regler, vurderes at være tilstrækkeligt til at sikre kvaliteten i vurderingerne og yde de berørte grundejere et tilstrækkeligt værn.

Efter bestemmelsen i forslaget § 137, stk. 1, kan kommunalbestyrelsernes afgørelser påklages til transportministeren – i praksis Vejdirektoratet, men kun for så vidt angår retlige spørgsmål. Det betyder, at Vejdirektoratet ikke kan tage stilling til det faktiske, faglige skøn, der ligger til grund for afgørelsen, men kun om der er sket en korrekt juridisk behandling, jf. denne lov og de forvaltningsretlige principper.

For afgørelser efter § 106, ekspropriation til private veje og stier, kan påklages fuld ud, det vil sige, at Vejdirektoratet også kan bedømme de faktiske skøn i disse sager. Der er generelt ikke opsættende virkning ved klager, medmindre dette bestemmes af klagemyndigheden i den konkrete sag.

Til § 138

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 2, stk. 3 om transportministerens adgang til at fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet efter bemyndigelse til Vejdirektoratet.

Til § 139

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 5 om afgørelse af tvister mellem vejmyndighederne. Bestemmelsen er den generelle bestemmelse om tvistigheder, som finder anvendelse, hvis ikke andet er bestemt.

Bestemmelsen blev indsat i 1991 med henblik på at give transportministeren mulighed for at tage stilling til skønnet i disse sager, hvor der typisk ikke er tale om en uenighed om sagens retlige spørgsmål.

Bestemmelsen stk. 2 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 5, stk. 2. Der vurderes fortsat at være et praktisk behov for denne smidigere, administrative adgang til at få løst tvister mellem ledningsejere og vejmyndigheden om gæsteprincippets udmøntning på vejområdet, herunder om der er taget fornødent hensyn til ledningsejernes økonomiske og forsyningsmæssige interesser i forbindelse med udfærdigelsen af et projekt på og i vejarealet.

Der vurderes ikke at være behov for at sondre mellem ledningsejernes relative samfundsøkonomiske og forsyningsikkerhedsmæssige vægt i relation til adgangen til at kunne indbringe uenighedssager for transportministeren som en tvist. Konkurrencemæssige grunde bør tale afgørende imod en sådan sondring. Derimod vil sådanne betragtninger kunne komme i betragtning i forbindelse med behandlingen af gravetilladelser i vejarealer, hvor kapaciteten til fremføring af nye ledninger til infrastruktur er begrænset.

Bestemmelsen i stk. 3 er ny. Da parterne i tvistsagerne er professionelle aktører ses der ikke at være retssikkerhedsmæssige betænkeligheder ved at indføre en frist på 4 uger for indbringelse af tvister.

En frist tjener endvidere til relativt hurtigt at få afklaret, om projektet kan gennemføres. Fristen beregnes efter de almindelige regler om beregning af frister ved meddelelse af en myndigheds endelige afgørelse. Fristen kan efter omstændigheder regnes fra det tidspunkt, hvor det står klart for parterne, at videre drøftelser ikke vil føre til ændringer i vejmyndighedens vurdering eller projekt. Dette udgangspunkt for beregning af fristen vil især finde anvendelse, hvor der ikke træffes afgørelser i forvaltningsretlig forstand.

Bestemmelsen i stk. 4, 1. pkt. er ny, men er i overensstemmelse med Transportministeriets praksis og den praksis, som ekspropriationskommissionerne og taksationskommissionerne ved statens ekspropriationer har fastlagt omkring opsættende virkning ved indbringelse af tvister.

Der skønnes ikke at være et tilsvarende behov for opsættende virkning ved indbringelse af tvister, der vedrører betalingsspørgsmål. Som en ny bestemmelse foreslås i stk. 4, 2. pkt. indført, at parterne i tvister om betalingsspørgsmålet hver afholder halvdelen af udgifterne, medmindre transportministeren fastsætter en.

Bestemmelsen i stk. 5 er ny. I lighed med klager over retlige spørgsmål, jf. forslaget § 137, bør adgangen til en administrativ prøvelse af det omtvistede spørgsmål mellem vejmyndigheder eller mellem en vejmyndighed og en ledningsejer være udnyttet, inden sagen eventuelt indbringes for domstolene. Dette og en søgsmålsfrist på 6 måneder skal bidrage til en hurtigere afklaring af disse uenigheder.

Til § 140

Den foreslåede bestemmelse er ny.

I forslaget § 1 foreslås indsat en bemyndigelse for transportministeren til at fastsætte regler om gebyrer til dækning af omkostningerne ved varetagelse af opgaver i forbindelse med behandling af klager over kommunernes afgørelser efter lovforslagets § 137.

I forslaget § 2 foreslås indsat en bemyndigelse for transportministeren til at fastsætte regler om gebyrer for kommunernes behandling af ansøgninger efter loven.

Forslagets § 3 viderefører den gældende vejlovs § 6a om brugerbetaling for særlig servicevejvisning til virksomheder.

I forslaget § 4 foreslås indsat en bemyndigelse for transportministeren til at fastsætte regler om betaling for etablering, administration og drift af turistvejvisningsskilte.

I forslaget § 5, der er ny, foreslås indsat en bemyndigelse for transportministeren til at fastsætte regler om, at en klage eller ansøgning kan afvises som for sen, eller afvises, hvis et gebyr, der opkræves efter loven, ikke er betalt indenfor en af vejmyndigheden nærmere fastsat frist.

Forslagets § 6-7 svarer til den gældende vejlovs § 6a, stk. 2-3, om renter og erindringskrivelser. De foreslåede bestemmelser vil fremover kunne udmøntes for alle de gebyrer, der er foreskrevet i bestemmelsen.

De nærmere regler forudsættes fastsat i en bekendtgørelse efter drøftelse med kommunerne og grundejernes organisationer.

Til § 141

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 113.

Hjemmelen til at pålægge bøder for overtrædelser af den gældende vejlovs § 39 og § 40, stk. 1 er udtaget. Bestemmelserne vil fremover videreføres i bekendtgørelsesform, og det vurderes derfor ikke relevant, at de kan strafpålægges.

Til § 142

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 114 om berigtigelse af ulovlige forhold.

Til § 143

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 112 og vintervedligeholdelseslovens § 18 om pant og fortrinsret.

Til § 144

Det foreslås at loven træder i kraft den 1. januar 2013.

Til § 145

Som konsekvens af lovforslaget ophæves de tre love. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, pkt. 1.

Til § 146

I § 146, nr. 1, foreslås bestemmelserne i den nuværende vejlovs § 97, 2. pkt. og § 99, 2. pkt. indsat i lov om private fællesveje.

I henhold til vejlovens § 97, 2. pkt. kan vejmyndigheden for en offentlig sti bestemme, at en privat fællesvej også skal have status som offentlig sti, men i øvrigt opretholdes som privat fællesvej.

Dette betyder, at den private fællesvej er åben for almindelig gående, cyklende og ridende færdsel efter vejmyndighedens nærmere bestemmelse.

Bestemmelsen skal ses som et supplement til bestemmelserne om offentlighedens adgang til naturen i lov om naturbeskyttelse, og må efter de seneste ændringer især antages at få betydning for private fællesveje i byer og bymæssige områder. Vejmyndigheden kan dog fortsat anvende denne bestemmelse på private fællesvej på landet, hvor det efter vejmyndighedens vurdering er rimeligt, at vejmyndigheden bidrager til vejens stand af hensyn til offentlighedens rekreative ønsker, eller hvor der er behov for at kunne regulere færdslen af hensyn til den gående og cyklende færdsel i videre omfang, end det er muligt efter lov om private fællesveje.

Vejmyndigheden overtager ikke, som tilfældet er ved offentlige stier efter dette forslags § 5, ejendomsretten til det areal, den offentlige sti ligger på. En offentlig sti efter § 2a skal heller ikke udskilles i matriklen. De matrikulære forhold består uændret.

En beslutning efter § 2a, stk. 1, har karakter af et ekspropriationslignende indgreb, som dog kan gennemføres uden iagttagelse af de særlige procedureregler for ekspropriation, jf. den-

ne lovs kap. 10. Normalt vil hverken vejejerer eller de vejberettigede lide et tab ved en sådan beslutning, da vejmyndigheden for den offentlige sti fremover skal bidrage til vejens istandsættelse og vedligeholdelse. Da det dog ikke kan udelukkes, at vejejerer eller de vejberettigede i særlige tilfælde kan lide et økonomisk tab ved denne beslutning, opretholdes adgangen til at kræve uenighed om et eventuelt erstatningskrav prøvet for de taksationsmyndigheder der er nævnt i forslagets §§ 109 og 110.

I stk. 2 videreføres bestemmelsen fra den gældende vejlovs § 99, 2. pkt. I fastlæggelsen af den forholdsmæssige andel af udgifterne til vejens istandsættelse og vedligeholdelse, som vejmyndigheden for den offentlige sti skal afholde, bør ikke alene indgå det slid, som den tilladte stifærdsel medfører, men også de særlige krav til vejens indretning (belægning, jævnhed m.m.), som er et resultat af, at den private fællesvej også skal tjene som offentlig sti.

Vejmyndigheden skal herefter afholde en forholdsmæssig andel af udgifterne til vejens fremtidige vedligeholdelse og istandsættelse, uanset om denne er en del af en afgørelse truffet efter bestemmelserne i privatvejslovens kap. 6 eller 9.

Den foreslåede ændring i § 146, nr. 2 og 5 er en konsekvens af den foreslåede ændring i nr. 28.

Ændringerne i § 146, nr. 3, 4 og 6, er alene konsekvensrettelser, således at der i lov om private fællesveje henvises til den korrekte bestemmelse i vejloven.

Ændringen i § 146, nr. 7 er ikke blot en konsekvensrettelse af dette forslags § 103, men indebærer tillige, at der også skabes hjemmel til at foretage arkæologiske forundersøgelser i forbindelse med vejmyndighedens påbud om anlæg af udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Ændringerne i § 146, nr. 8 og 9, er alene konsekvensrettelser, således at der i lov om private fællesveje henvises til den korrekte bestemmelse i vejloven.

I § 146, nr. 10, indsættes en ny affattelse af bestemmelsen i § 47, stk. 2. Der kan forekomme tilfælde, hvor en absolut frist på mindst 3 uger til at fremkomme med bemærkninger eller ændringsforslag til en vejmyndigheds påtænkte påbud kan være uhensigtsmæssig. Det foreslås i stedet, at vejmyndigheden med et rimeligt varsel meddeler sit påtænkte påbud til en vedligeholdelsesforpligtet om at udføre et bestemt arbejde på den del af den private fællesvej, som ligger nærmest vedkommendes ejendom. Vejmyndigheden vil i forbindelse med fastsættelsen af fristen skulle afveje hensynet til den pågældende grundejer, herunder vedkommendes muligheder for at udføre arbejdet, med den ulempe eller fare for vejens brugere, der består i, at forholdet ikke kan kræves udbedret straks.

I § 146, nr. 11, foreslås overskriften "Begrænsninger vedrørende vand- og vejarealer" ophævet, fordi denne overskrift vanskeliggør en hurtig orientering i bestemmelserne om fordeling af udgifterne til samlede arbejder. De egentlige fordelingsregler, der fremgår af forslagets §§ 51 og 51a, fremstår uhensigtsmæssigt under en overskrift om begrænsninger vedrørende vand- og vejarealer.

Som konsekvens af den foreslåede nye affattelse af vejbidragslovens fordelingsregler, jf. forslaget §§ 45 og 46, foreslås det i § 146, nr. 12 og 13, at privatvejsloven ændres, så formuleringerne også fortsat vil være enslydende for både offentlige veje og private fællesveje.

Ændringen i § 146, nr. 14, er alene konsekvensrettelse, således at der i lov om private fællesveje henvises til den korrekte bestemmelse i vejloven.

§ 146, nr. 15, er en konsekvens af den foreslåede nye bestemmelse om administrationstillæg, jf. § 44 i forslaget til en ny vejlov. Det vurderes mest hensigtsmæssigt, at bestemmelsen om administrationstillæg er den samme i vejloven og i privatvejsloven.

Med lovforslagets § 44 og konsekvensrettelserne i lov nr. 1537 om private fællesveje begrænses mulighederne for at pålægge borgerne at afholde udgiften til anvendelse af eksterne konsulenter til administrative opgaver i forbindelse med et samlet arbejde.

Som hidtil kan vejmyndigheden medregne et administrationstillæg på højst 9 pct. af anlægsudgifterne, med de undtagelser der er nævnt i forslaget §§ 37-38. I det omfang der har været anvendt eksterne konsulenter til projekteringen af anlægget, indgår denne udgift efter regning i anlægsudgifterne.

Vejmyndigheden kan maksimalt opkræve et administrationstillæg svarende til de faktiske, dokumenterede administrative udgifter, vejmyndigheden har haft ved projektet, herunder udgiften til eksterne konsulenter anvendt til administrative opgaver. Disse udgifter skal kunne dokumenteres.

I forbindelse med opgørelsen af vejmyndighedens egne administrative udgifter kan vejmyndigheden medregne samtlige udgifter, der er forbundet med administrationen af det pågældende vejprojekt, herunder lønnen til vejmyndighedens ansatte, så længe vejmyndigheden herved ikke oppebærer indtægter til dækning af sin øvrige drift.

I det omfang eksterne konsulenter har været anvendt til administrative opgaver, f.eks. tilsyn med anlægsarbejdet, udfærdigelse af udgiftsfordeling, praktisk gennemførelse af høringer m.v., indgår denne udgift i vejmyndighedens dokumentation for, at der rent faktisk har været administrative omkostninger svarende til mindst det opkrævede administrationstillæg.

Vejmyndigheden kan dog efter aftale med de bidragspligtige grundejere opkræve udgiften til eksterne konsulenter anvendt til administrative opgaver, ud over de nævnte 9 pct. Denne bestemmelse kan navnlig få betydning, hvor ønsket om at indkalde en ekstern konsulent til løsning af en administrativ opgave kommer fra grundejerne.

Ændringerne i § 146, nr. 16 til 24 er alene konsekvensrettelser, således at der i lov om private fællesveje henvises til den korrekte bestemmelse i vejloven.

§ 146, nr. 25 er en konsekvens af den foreslåede nr. 12, der erstatter privatvejslovens § 70, stk. 3.

Ændringerne i § 146, nr. 26 og 27, er alene konsekvensrettelser, således at der i lov om private fællesveje henvises til den korrekte bestemmelse i vejloven.

I forslaget § 146, nr. 28, foreslås affattelsen af § 79, stk. 1, ændret, således at formuleringen af det fysiske område, en grundejer kan pålægges pligter for, bliver den samme som ved almindelig vedligeholdelse af en privat fællesvej i by eller bymæssigt område, jf. privatvejslovens § 47, stk. 1. Den forskellige formulering i de 2 bestemmelser kunne give anledning til utilsigtede forskelle. Ændringen i affattelsen er således alene af redaktionel karakter og ikke udtryk for en udvidelse af grundejernes pligter.

I § 146, nr. 29 ophæves reglerne om grundejernes overdragelse af pligter, idet der ikke skønnes at være et offentligretligt behov for, at vejmyndigheden skal godkende grundejers overdragelse af sine pligter til en anden fysisk eller juridisk person. Der henvises endvidere til de almindelige bemærkninger pkt. 2.10.

§ 146, nr. 30, vedrørende tvister mellem en vejmyndighed og et forsyningselskab er en konsekvens af forslaget § 139 og er ordret det samme som § 139, stk. 2, 4 og 5, i forslaget til en ny vejlov.

§ 146, nr. 31, om hvornår afgørelser kan prøves ved domstolene, er en konsekvens af § 139, stk. 4, i forslaget til en ny vejlov. Det vurderes hensigtsmæssigt, at der også indføres bestemmelse om, at en administrativ prøvelse af en tvist mellem en ledningsejer og vejmyndigheden for en privat fællesvej skal være udtømt, inden spørgsmålet kan indbringes for domstolene, og at det også her indsættes en søgsmålsfrist på 6 måneder.

§ 146, nr. 32 er en konsekvens af den foreslåede ændring i § 146, nr. 1. Der foreslås indsat som nyt nr. 1 i privatvejslovens § 91, stk. 2, at taksationsmyndighederne afgør spørgsmål om erstatning i anledning af en beslutning efter § 2a, stk. 1. En sådan adgang til at få prøvet erstatningskravet findes allerede i dag, jf. cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 om lov om offentlige veje, pkt. 32, nr. 8.

Ændringerne i § 146, nr. 33 og 34, er alene konsekvensrettelser, således at der i lov om private fællesveje henvises til den korrekte bestemmelse i vejloven.

Til § 147

Den foreslåede ændring i lov om fremgangsmåde ved ekspropriation af fast ejendom er en konsekvens af forslaget § 103, hvorefter der indføres hjemmel til at foretage arkæologiske undersøgelser inden ekspropriation, også efter denne lov.

}

}