

UDKAST

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. Bedre fremkommelighed
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Lovforslagets indhold
 - 2.5. Vejbidrag
 - 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. Opklassificering og nedklassificering af private fællesveje
 - 2.7.1. Gældende ret
 - 2.7.2. Lovforslagets indhold
 - 2.8. Arkæologiske forundersøgelser
 - 2.8.1. Gældende ret
 - 2.8.2. Lovforslagets indhold
 - 2.9. Fordeling af udgifterne til vejbidrag og samlede arbejder.
 - 2.9.1. Gældende ret
 - 2.9.2. Lovforslagets indhold
 - 2.10. Regelforenkling
 - 2.10.1. Gældende ret
 - 2.10.2. Lovforslagets indhold
 - 2.11. Konkurrenceudsættelse af de arbejder, som vejmyndigheden kræver at udføre for borgernes regning
 - 2.11.1. Gældende ret
 - 2.11.2. Lovforslagets indhold
 - 2.12. Øvrige ændringer
 - 2.12.1. Parkering
 - 2.12.2. Overdragelse af pligt til renholdelse og snerydning
 - 2.12.3. Pligt til at betale vejbidrag
 - 2.12.4. Ekspropriation

UDKAST

- 2.12.5. Administrationstillæg
- 2.12.6. Offentliggørelse af beslutninger mv.
- 2.12.7. Fastsættelse af regler vedr. spor på eller over vej
- 2.12.8. Tidligere overtagelse af ejendomme på grund af projekteringsaktiviteter
- 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
- 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
- 5. Administrative konsekvenser for borgerne
- 6. Ligestillingsmæssige konsekvenser
- 7. Miljømæssige konsekvenser
- 8. Forholdet til EU-retten
- 9. Hørte myndigheder og organisationer mv.
- 10. Sammenfattende skema

UDKAST

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 kommunerne, der som vejmyndighed administrerer kommunevejene. Det er endvidere en målsætning at gøre loven nemmere at forstå for borgerne.

Af de 73.929 km offentlige veje, der findes i Danmark pr. 1. januar 2014, administreres 3.797 km af staten og ca. 70.569 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, som ændret ved som ændret ved [lov nr. 613 af 18. juni 2012](#), [lov nr. 169 af 26. februar 2014](#) og [lov nr. 552 af 2. juni 2014](#), 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 love: 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 (renholdelsesloven). 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 – vejloven og privatvejsloven. Reduktionen er gennemført ved at indarbejde relevante bestemmelser for offentlige veje fra vejbidragsloven og renholdelsesloven i dette lovforslag. Vejbidragsloven og renholdelsesloven 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 renholdelsesloven 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.

2. Lovforslagets hovedindhold

2.1. Indsættelse af formålsbestemmelse

2.1.1. Gældende ret

UDKAST

Hverken vejloven, vejbidragsloven eller renholdelsesloven 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 4.

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 efter vejlovens bestemmelser. Kommunevejene, der administreres af vedkommende kommunalbestyrelse efter vejlovens bestemmelser, vil som hovedregel være ejet af kommunalbestyrelsen.

2.2.2. Lovforslagets indhold

Med lovforslaget foreslås de statsligt ejede veje, der også efter denne lov administreres af Vejdirektoratet, benævnt som statsveje. Benævnelsen "kommuneveje" videreføres. Der henvises til forslagens § 3.

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 vejloven administrerer offentlige veje, jf. forslagens § 5, nr. 1.

2.4. Bedre fremkommelighed

2.4.1. Gældende ret

Trængselskommissionen præsenterede i 2013 en række anbefalinger for at fremme mobilitet og fremkommelighed med udgangspunkt i hovedstaden.

Det fremgår af Trængselskommissionens betænkning - nr. 1539 fra september 2013, Mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden – at trængslen på vejene vil blive fordoblet frem mod 2025, hvor der vil blive brugt ca. 18,4 mio. køretimer i kø på vejene i hovedstadsområdet.

UDKAST

det (s. 9). Om biltrafikken fremgår det, at *infrastrukturen skal moderniseres, så den afspejler dagens transportbehov og et større samarbejde mellem kommunerne i hovedstadsområdet i forhold til tværgående trafikstrømme. Det betyder f.eks., at grønne bølger i lyssignalerne ikke skal afbrydes af kommunegrænserne, at biler, der forulykker på vejene, hurtigt bliver fjernet, og at vejarbejder planlægges og koordineres, så de giver mindst mulige gener for trafikken.*

Det fremgår videre af kommissionens betænkning (s. 81 ff.), at *"vejsystemet i hovedstadsområdet er karakteriseret ved, at der ikke har eksisteret en fast overordnet ramme for trafikovervågning og –styring. Det har den konsekvens, at trafikstyringen af de enkelte strækninger ofte foregår uden systematisk blik for den samlede trafikafvikling, så indsatser fra de individuelle vejbestyrelser er ikke altid er fuldt koordinerede. For den rejsende er det imidlertid vigtigt, at vejnettet er indrettet, så det tager udgangspunkt i det samlede transportsystem og bidrager effektivt og dynamisk til en flydende trafikafvikling og til reduktion af forsinkelser.*

Trængselskommissionen vurderer, at der eksisterer et væsentligt uudnyttet potentiale for, at en fælles trafikstyringscentral kan forbedre trafikafviklingen og reducere trængslen. (...) Trængselskommissionen finder generelt, at styring og planlægning af vejtrafikken i hovedstadsområdet bærer præg af, at der er involveret et meget stort antal aktører, hvorfor der ikke altid foregår den fornødne koordinering og afvejning af hensyn.

I betænkningen anbefaler kommissionen, at det kommende samarbejde mellem Københavns Kommune og Vejdirektoratet om en trafikstyringscentral bør danne grundlag for et egentligt formaliseret og obligatorisk samarbejde, der omfatter hele hovedstadsområdet (s. 84).

I vejloven i dag ligger ansvaret for fremkommelighed og den øvrige trafikstyring hos den konkrete vejmyndighed med Rigspolitiet, som den eneste tværgående myndighed. Politiets deltagelse i arbejdet skal først og fremmest tjene hensynene til trafiksikkerheden og beredskabet, samt de godkendende funktioner, der ligger i færdsels- og vejlovgivningerne.

Det giver god mening, da en stor del af det at skabe en velfungerende infrastruktur kræver indsigt i de trafikale behov, der er på den konkrete strækning, og kræver mulighed for at planlægge trafikens flow i forhold til de øvrige behov, der er i området. Det kan være planer om nye skoler, udvikling af detailhandel eller bosætning i området. Samtidigt hermed er vejvedligeholdelse og udvikling af vejnettet ressourcekrævende foranstaltninger og skal derfor indgå i de prioriteringer, som kommunalbestyrelserne og staten i øvrigt har.

Det betyder selvfølgelig også, at der for strækninger, der løber gennem flere vejmyndigheder, er forskellige og nogle gange modsatrettede hensyn, der skal varetages. Det kan gå ud over fremkommeligheden.

I dag sker trængselskoordineringen primært gennem frivillige samarbejder mellem de kommunale vejmyndigheder og Vejdirektoratet. Grundlæggende fungerer samarbejdet godt. Alle har intentioner om en velfungerende infrastruktur.

UDKAST

Vejdirektoratet har sammen med en række kommuner samt med Sund & Bælt indgået en række frivillige aftaler om fælles koordinering på den del af det samlede vejnet, som vurderes at være vigtigst for fremkommeligheden i Danmark. Et af resultaterne af dette samarbejde er udpegningen af det særlige vejnet, der kaldes Det Strategiske Vejnet.

Samarbejdet "Det Strategiske Vejnet" er en ramme for en række indsatser, som gennemføres i fællesskab af de vejmyndigheder, der deltager. Samarbejdet vedrører en fælles koordinering af vejarbejder, etablering af faste omkørselsruter ved forstyrrelser af trafikken mv.

Der er i dag ingen regler om samarbejde om trafikstyring mellem vejmyndigheder og Sund & Bælt, der kan anvendes som støtte for frivillige samarbejder eller danne ramme for at indføre obligatoriske samarbejder i tilfælde, hvor væsentlige hensyn til fremkommelighed ikke kan tilgodeses ved frivillige samarbejder.

2.4.2. Lovforslagets indhold

De dele af vejnettet, som er af afgørende betydning for fremkommeligheden og dermed af størst samfundsmæssig, herunder samfundsøkonomisk, betydning, administreres i dag af flere forskellige vejmyndigheder. Det kan derfor betyde forskellige tilgange til, hvordan fremkommeligheden skal sikres på strækningerne. Forskelligheden kan til tider medføre konfliktende indsatser på strækningerne.

Hovedvægten i samarbejdet mellem vejmyndighederne skal fortsat være frivillighed. I en række tilfælde har vejmyndighederne forskellige interesser, som de bringer ind i samarbejdet. Som regel kan disse interesser forenes i samarbejder om fælles trafikinformation, signalregulering, koordinering af vejarbejder mv.

Som nævnt ovenfor anbefaler Trængselskommissionen, at samarbejdet mellem Københavns Kommune og Vejdirektoratet om en trafikstyringscentral bør danne grundlag for et egentligt formaliseret og obligatorisk samarbejde, der omfatter hele hovedstadsområdet.

Det foreslås derfor at skabe rammer, der fremmer en fælles forståelse for de forskelligrettede udfordringer, der konkret kan være på de enkelte strækninger og for, hvad konsekvenserne kan være for det øvrige vejnet, hvis der sker ændringer.

Med lovforslaget skabes der således hjemmel til, at strækninger, der er særligt væsentlige for fremkommeligheden, undersøges nærmere. Her tænkes primært på de strækninger, der i dag er udpeget i Det Strategiske Vejnet, men det kan også være andre vejstrækninger, der indtager en tilsvarende funktion i de samlede danske vejnet. Undersøgelsen vil skulle ske i et fremkommelighedsudvalg, hvor berørte vejmyndigheder deltager sammen med politiet. Udvalgene træder ikke nødvendigvis i stedet for frivillige samarbejder om eksempelvis Det Strategiske Vejnet, men kan supplere dem i de tilfælde, hvor dette eller andre frivillige samarbejder ikke er tilstrækkelige til at sikre hensynet til fremkommelighed på samfundsøkonomisk vigtige strækninger.

På baggrund af de gennemførte undersøgelser udarbejder udvalget fælles aftaler for fremkommeligheden på hele strækningen. Dermed sikres, at trafiksikkerheden og fremkommeligheden får ens vilkår, uanset hvilken vejmyndighed strækningen passerer.

UDKAST

Med forslaget får ministeren hjemmel til at fastsætte regler om fremkommelighedsudvalgenes sammensætning. Da denne sammensætning bør variere efter antallet af vejmyndigheder og vejens funktion i øvrigt, vil det ikke være hensigtsmæssigt at fastsætte bindende regler i loven om en sådan sammensætning. Det forudsættes dog, at alle berørte vejmyndigheder og politiet inddrages. Det følger desuden af forslaget til § 7, at udgangspunktet er, at udvalgene udarbejder aftaler i konsensus.

Det fremgår desuden af forslaget, at udvalgene årligt skal indrapportere de indgåede aftaler til transportministeren. På den måde sikres, at der er fremdrift i arbejdet, og at aftalerne kan opdateres i takt med trafikudviklingen. Det foreslås, at aftalerne offentliggøres, så der er fuld åbenhed om de indgåede aftaler.

Der åbnes også mulighed for, at en nærmere afgrænset vejstrækning kan opklassificeres til statsvej, hvis fremkommelighedsudvalgene ikke kan blive enige. På den måde sikres, at strækningens fremkommelighed opretholdes uanset politiske eller administrative uenigheder. Staten vil herefter skulle forvalte vejstrækningen med fokus på fremkommelighed samt med behørig inddragelse af kommunale ønsker og behov. Opklassificering til statsvej vil alene ske, hvis der er tale om en strækning, hvor den manglende enighed forventes at medføre væsentlige samfundsøkonomiske tab.

Der henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til lovforslagets § 7..

Trængselskommissionen har desuden som et af sine indsatspunkter at få en fast og overordnet ramme for trafikstyringen i hovedstadsområdet ved at etablere en samlet trafikstyringscentral. Gennem en fælles etableret trafikstyringsenhed på Det Strategiske Vejnet i hovedstadsområdet er der langt større mulighed for udnyttelse af fælles ressourcer, herunder trafikdata, udvikling af fælles værktøjer og standarder, samt optimering af den fælles planlægning af arbejder i vejarealerne, end når koordineringen skal ske gennem flere forskellige myndigheder med forskellige tilgange til arbejdet.

Udgangspunktet for etablering af fælles trafikstyringscentraler kan være aftaler indgået i fremkommelighedsudvalg eller aftaler indgået i andet regi. Det formodes, at behovet primært vil være omkring de større byområder.

Gennem de seneste par år har der været arbejdet på at etablere en fælles trafikstyringscentral mellem Københavns kommune og Vejdirektoratet. Dette arbejde fortsætter, men det vurderes gavnligt for processen, hvis der skabes fælles regler for samarbejdsfladerne.

Med lovforslaget skabes en sådan sikker og ensartet juridisk ramme for samarbejdet mellem vejmyndigheder om fælles trafikstyringscentraler, herunder en hjemmel til at ministeren kan fastsætte regler for samarbejdet.

Det bemærkes, at forslaget ikke ændrer på selve vejmyndighedsansvaret, der fortsat vil ligge hos de konkrete vejmyndigheder. Her er alene tale om en praktisk forbedret udnyttelse af fælles ressourcer, så fremkommeligheden sikres bedst mulige vilkår.

UDKAST

Da der også andre steder i landet er rejst ønsker om en fælles og bedre trafikstyring, er forslaget ikke begrænset til hovedstadsområdet.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 11 og bemærkningerne hertil.

2.5. Vejbidrag

2.5.1. Gældende ret

I vejbidragslovens § 3 findes de særlige bestemmelser om, at vejbestyrelsen kan pålægge ejere af ejendomme, der grænser til eller kommer til at grænse til en offentlig vej, at afholde udgifterne helt eller delvist til 1) anlæg af ny offentlig vej, 2) udbygning af privat fællesvej i forbindelse med vejens overtagelse som offentlig vej efter den gældende vejlovs § 23, og 3) udvidelse af en offentlig vejs befæstede arealer. Bestemmelsen er en undtagelse fra reglen i vejlovens § 10, stk. 2, om, at vejbestyrelsen for en offentlig vej afholder udgifterne til arbejder på den offentlige vej.

I vejbidragsloven findes bestemmelser, der fastlægger breddemæssige begrænsninger for det anlæg eller den del af anlægget, som ejerne af de tilgrænsende ejendomme kan pålægges at betale for. Der er endvidere bestemmelser, der fastslår, at bestemte typer udgifter, f.eks. ekspropriationserstatningerne, ikke kan indgå i vejbidraget.

Vejbidragsloven indeholder specificerede regler for begrænsning af bidragspligten og om genoptagelse af bidragsfordelingen for ikke-opkrævede rater af vejbidraget.

Vejbidragslovens regler i § 11 om fordelingen af vejbidraget har indtil den nye privatvejslovs ikrafttræden den 1. januar 2012 også været anvendt ved fordelingen af udgifterne til samlede arbejder på private fællesveje i byer. Reglerne er i dag overført til privatvejsloven.

2.5.2. Lovforslagets indhold

Bestemmelserne i lovforslagets kap. 4, Vejbidrag, erstatter bestemmelserne i vejbidragsloven.

Med lovforslaget vil det fortsat være muligt at pålægge ejere af ejendomme, der grænser til eller kommer til at grænse til en offentlig vej at betale udgifterne til vejens anlæg og udvidelse af det befæstede areal. Som det fremgår af pkt. 2.7, foreslås hjemmelen til at pålægge grundejerne at afholde udgifterne til en forbedring af en privat fællesvejs stand forud for en opklassificering til kommunevej ophævet.

Vedrørende de breddemæssige begrænsninger for pålæg af vejbidrag videreføres alene begrænsningen på 20 meter. Den hidtil gældende begrænsning på 6 meter kørebane og 6 meter andet vejareal (fortov, cykelsti, rabatarealer) i områder, som ved lokalplan er bestemt til en- og tofamiliehuse, videreføres ikke. Det anses ikke sædvanligt eller sandsynligt, at vejmyndigheden ønsker at anlægge meget brede offentlige vejarealer i områder, der ved lokalplan er planlagt til en- eller tofamiliehuse. Ændringen i lovforslaget vurderes på denne baggrund ikke at være til skade for grundejerne.

Med hensyn til begrænsningen i vejbidraget foreslås det, at ejere af ejendomme, hvor der

UDKAST

ikke er eller ikke er planlagt etableret adgang til vejen, ikke pålægges at betale bidrag. Dette vurderes at være en væsentlig begrænsning i forhold til den nuværende bestemmelse i vejbidragslovens § 6, stk. 1, hvis nærmere anvendelse gennem alle årene har givet store problemer. Forslaget gør reglen enkel og forudseelig, hvilket vil være en fordel for både grundejerne og administration. Konsekvensen heraf er dog, at vejmyndighedens muligheder for at opkræve vejbidrag reduceres.

Med lovforslaget ophæves endvidere bestemmelserne om, at bidragsfordelingen kan genoptages for så vidt angår ikke-erlagte rater af vejbidraget, når de forhold, der indgik i bidragsfordelingen ændres væsentligt, eller grundejeren efterfølgende får tilladelse til at udnytte eller afstå fra en udnyttelse af vejen. Af administrative grunde og for at skabe klarhed over rettigheder og pligter foreslås, at fordelingen af vejbidraget alene træffes på grundlag af de faktiske ejendomsræssige og adgangsmæssige forhold, der gør sig gældende ved afgørelsen af, om vejbidrag skal opkræves til det omhandlede vejarbejde. De nuværende komplicerede regler om efterfølgende regulering udgår.

Der vurderes ikke at være anledning til at videreføre selvstændige procedureregler for pålæg af vejbidrag. Borgernes retssikkerhed anses at være fuldt ud betrygget ved de almindeligt gældende forvaltningsretlige regler, lovforslagets klagebestemmelser m.m.

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 af private fællesveje og nedklassificering af 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.

UDKAST

I den nye privatvejslov er der i § 49, stk. 5, indført en ny bestemmelse, som pålægger kommunalbestyrelsen at afholde udgifterne til istandsættelsen af en privat fællesvej, når kommunalbestyrelsen bestemmer, at vejen skal istandsættes i en højere standard end den hidtidige.

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.

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

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. Hele afgørelsen inklusiv den endelige tilstandsrapport og det kommunale faktiske skøn kan prøves af Vejdirektoratet. Hvis sagen påklages, kan kommunen først træffe sin afgørelse, når afgørelsen af 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.

Det præciseres, at beslutningen om anlæg og nedlæggelse af offentlige veje og optagelse af private fællesveje skal ske som led i en konkret samlet trafikal vurdering i kommunen. Samtidigt ændres prøvelsesmulighederne, så det alene er retlige spørgsmål, der kan prøves.

2.8. Arkæologiske forundersøgelser

2.8.1. Gældende ret

Hverken den gældende vejlov eller lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) indeholder hjemmel for anlægsmyndigheden til at gennemføre arkæologiske forundersøgelser, før der er truffet en ekspropriationsbeslutning eller 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 mv. 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 forunder-

UDKAST

søgelse. 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 § 101, er truffet.

2.8.2. 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 forsinker eller 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 anlæget.

Fastlæggelsen af behovet for arkæologiske forundersøgelser vil foregå i samarbejde med Kulturstyrelsen 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, når 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 arkæologiske forundersøgelser. Hvis grundejeren lider et tab ved vejtekniske eller arkæologiske forundersøgelser, og der ikke kan opnås enighed med ejeren om erstatning herfor, fastsættes denne af taksationsmyndighederne, jf. forslaget §§ 104 og 105.

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.

2.9. Reglerne om fordeling af udgifter til vejbidrag til offentlige veje og til samlede arbejder på private fællesveje i byer og bymæssige områder

2.9.1. Gældende ret

Reglerne i §§ 11 og 12 i vejbidragsloven om fordeling af udgifterne til vejbidrag til anlæg af offentlige veje eller udvidelse af en offentlig vejs befæstede arealer og i § 51 i privatvejsloven i forbindelse med fordeling af udgifterne til påbudte, samlede arbejder på private fællesveje i byer og bymæssige områder er de samme.

UDKAST

Vejmyndigheden skal fordele vejbidraget og udgifterne til påbudte samlede arbejder 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 pct., mens de to øvrige kriterier hver skal indgå med en faktor på mindst 25 pct., jf. vejbidragslovens § 11, stk. 2, og privatvejslovens § 51, stk. 3. Vejmyndigheden afgør, hvordan de resterende 40 pct. fordeles mellem de ovennævnte, lovbundne kriterier.

I de tilfælde, hvor ejendomsværdien indgår som fordelingskriterium, skal vejmyndigheden forlods pålægge ejere af bestemte ejendomme et særligt bidrag, før de øvrige udgifter fordeles mellem grundejerne, når det påbudte arbejde skyldes betydelig eller tung færdsel til eller fra enkelte ejendomme ved vejen, jf. vejbidragslovens § 11, stk. 3, og privatvejslovens § 51, stk. 4.

Vejmyndigheden kan fordele udgifterne alene efter størrelsen af ejendommens arealer eller med ensartede beløb, hvis der i henhold til byplanvedtægt, kommune- eller lokalplan kun vil blive tilladt ganske ensartet benyttelse af de ejendomme, der er omfattet af kommunens afgørelse. Det fremgår af vejbidragslovens § 11, stk. 4, og privatvejslovens § 51, stk. 5. I sidstnævnte bestemmelse er det endvidere præciseret, at ingen af ejendommene faktisk må benyttes mere intensivt end forudsat i plangrundlaget.

Når en ejendom grænser op til en anden offentlig vej eller offentlig sti eller til en anden privat fællesvej, end den vej, der er omfattet af vejmyndighedens afgørelse, har ejeren af denne ejendom krav på et passende reduceret bidrag. Dette gælder dog ikke, hvis den anden vejstrækning, som ejendommen grænser op til, er en adgangsbegrænset vejstrækning, hvortil ejeren ikke har direkte adgang af færdselsmæssige grunde, jf. vejbidragslovens § 11, stk. 5, og privatvejslovens § 51, stk. 6. I privatvejsloven er det præciseret, at denne undtagelse alene gælder for adgangsbegrænsninger fastsat efter vejlovens §§ 72-73, eller tilsvarende bestemmelser i tidligere vejlove.

I vejbidragslovens § 11, stk. 6, og privatvejslovens § 51, stk. 7, findes en særlig regel om begrænsning af det areal, der skal indgå i beregningen af bidragsfordelingen, ved ejendomme, der udnytter arealet til landbrug, skovbrug eller frilandsgartneri, herunder frugtplantager. For disse ejendomme gælder, at vejmyndigheden kun medtager den del af arealet, der ligger højst 40 meter fra vejen, i sin udgiftsberegning for ejendommen. Kommunalbestyrelsen kan dog fravige denne regel, hvis særlige planmæssige bestemmelser taler for det.

I vejbidragslovens § 12 og privatvejslovens § 51, stk. 8, findes bestemmelsen om, at disse fordelingsregler kan fraviges, når der er enighed herom mellem vejmyndigheden og de bidragspligtige grundejere.

2.9.2. Lovforslagets indhold

Som led i dels en almindelig modernisering af bestemmelsen dels en forenkling af reglerne

UDKAST

med sigte på at gøre udgiftsfordelingerne mere gennemskuelige og forudsigelige foreslås reglerne i vejbidragslovens §§ 11 og 12 kun i begrænset omfang videreført. Da det af administrative og retssikkerhedsmæssige grunde er mest hensigtsmæssigt, at reglerne i vejloven og privatvejsloven om fordeling af udgifter er de samme, foreslås privatvejslovens § 51 ændret tilsvarende. Se nærmere forslaget § 14141, nr. 34.

Af de hidtidige regler i vejbidragslovens § 11, stk. 1 og 2, foreslås kun kriteriet ”ejendommens benyttelse eller forventede benyttelse” videreført.

Fordelingskriterierne skal ideelt set være et retvisende, gennemsnitligt udtryk for den færdsel, som den pågældende ejendom genererer på vejen, og dermed for de vedligeholdelsesmæssige behov og det slid, som betjeningen af ejendommen medfører. I denne sammenhæng ses de hidtidige kriterier – facadelængde og ejendommens arealstørrelse – ikke at have kvantitativ betydning for vejstandard og vejens vedligeholdelse. Både de generelle og evt. specifikke krav, som benyttelsen af en ejendom har for vejen, kan tilgodeses med kriteriet ”ejendommens benyttelse eller forventede benyttelse”.

Med dette kriterium kan særlige hensyn til ekstensivt udnyttede ejendomme, f.eks. landbrugsarealer, frugtplantager, parker m.m., tilgodeses, således at disse ejendomsstyper ikke med de nye regler får væsentlige stigninger i deres relative andel af udgiftsfordelingerne.

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

Fra praksis kendes eksempler, hvor vejmyndigheden ønsker at benytte ejendomsværdikriteriet i en situation, hvor ikke alle bidragspligtige ejendomme er sat til ejendomsværdi, f.eks. en villavej med et kommunalt parkanlæg som en af ejendommene. Her skal udgifterne først fordeles efter kriterierne facadelængde, arealstørrelse og ejendommens benyttelse. Derefter omfordes bidraget for de ejendomme, der er sat til ejendomsværdi, efter kriterierne: facadelængde, arealstørrelse og ejendomsværdi. De bidragspligtige grundejere har i denne situation store vanskeligheder med at gennemskue fordelingen og deres eget bidrag.

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”.

Med den gældende bestemmelse i vejbidragslovens § 11, stk. 4, har det været muligt at fordele udgifterne efter en mere enkel metode – enten alene på grundlag af ejendommens arealer eller med ensartet beløb. Denne fordelingsmetode har dog efter lovens ordlyd et meget begrænset anvendelsesområde, da den forudsætter, at det i lokalplaner eller lignende planlægning er fastlagt, at de berørte ejendomme skal benyttes ”ganske ensartet”, f.eks. til enfamiliehuse.

Da bestemmelsen giver anledning til mange formelt, forkerte afgørelser, og dermed bidrager til længere og dyrere sagsbehandling, foreslås reglen forenklet og udvidet i sit anvendel-

UDKAST

sesområde, således at fordelingen kan foretages med ensartede beløb mellem antallet af de berørte husstande, når de bidragspligtige ejendomme efter vejmyndighedens opfattelse udnyttes på ensartet måde til boligformål eller erhvervsformål.

Der foreslås ligeledes ændringer i den hidtidige § 11, stk. 5, i vejbidragsloven om reduceret bidrag for ejendomme, der grænser op til anden vej eller sti, end den vej eller sti som er omfattet af vejmyndighedens afgørelse. Det foreslås, at bidraget kun reduceres i de tilfælde, hvor nyt vejbidrag kan komme på tale, og gamle vejbidrag ikke må anses for afskrevet (normalt 20 år). På samme måde skal grundejere, hvis ejendomme grænser op til en privat fællesvej, kun have krav på et passende reduceret vejbidrag til den offentlige vej, i det omfang de er forpligtede til at vedligeholde den private fællesvej – i almindelighed grænser til og har vejret til den private fællesvej.

2.10. Regelforenkling

Regeringen igangsatte i december 2011 et ambitiøst arbejde med at forenkle statslige regler til fordel for den kommunale forvaltning. Som en del af dette arbejde er vejlovgivningen blevet gennemgået med henblik på at identificere regler, der kan gøres nemmere for kommunerne at administrere.

2.10.1. Gældende ret

Forslagene, jf. de særlige bemærkninger til dette lovforslags § 141, nr. 10-14, bygger på det eksisterende privatretlige grundlag, der i særlig grad karakteriserer administrationen af de private fællesveje på landet.

Det privatretlige – aftaleretlige – element kendetegner i særlig grad disse veje. Næsten alle spørgsmål hviler på en aftale mellem ejeren af den ejendom, hvorpå vejudlægget placeres eller allerede er placeret, og ejeren af den ejendom, der skal have en særlig ret – en vejret – til at benytte det udlagte vejareal som færdselsareal, når vejudlægget i henhold til aftalen kan og skal tages i brug som privat fællesvej. Private fællesveje på landet er ikke åbne for almindelig, motoriseret færdsel, men tjener principielt kun som vejareal for ejerne af de ejendomme, der har vejret til vejarealet. Derfor er de offentligretlige reguleringsmuligheder på disse vejarealer begrænsede, og den kommunale vejmyndigheds opgave har været karakteriseret som en slags mægler mellem de vejberettigede og vejejeren.

Det er grundlæggende en offentligretlig interesse, at disse veje administreres med et så beskeden indslag af offentligretlig regulering som muligt. Ansvar for, at disse veje holdes i en god og forsvarlig stand i forhold til de vejberettigedes færdsel, påhviler derfor i første række de grundejere, der er forpligtet hertil i henhold til aftalerne for vejen.

2.10.2. Lovforslagets indhold

Forslagene til bestemmelserne i privatvejslovens afsnit II bygger på den forudsætning, at den offentligretlige interesse i private fællesveje, som varetages af den stedlige kommunalbestyrelse, alene er at sikre, at eksisterende veje holdes i en god og forsvarlig stand, således at de berørte ejendomme kan betjenes af såvel ejerne som andre med lovligt ærinde til ejendommen, herunder med forskellige offentligretligt fastsatte serviceydelser, f.eks. afhentning af renovation, sociale serviceydelser m.m.

UDKAST

Som konsekvens heraf reduceres kommunalbestyrelsens opgaver til det, som er nødvendigt for at sikre adgangen til de ejendomme, der skal betjenes af den eksisterende vej.

2.11. Konkurrenceudsættelse af de arbejder, som vejmyndigheden kræver at udføre for borgernes regning

2.11.1. Gældende ret

Efter den gældende vejlovgivning kan vejbestyrelsen for en offentlig vej i en række situationer bestemme, at borgerne skal afholde udgifterne til arbejder på den offentlige vej, som vejbestyrelsen udfører. Det drejer sig bl.a. om anlæg af nye offentlige veje, hvor ejerne af de ejendomme, der grænser til eller kommer til at grænse til vejen, pålægges at afholde udgifterne helt eller delvist. Der kan ligeledes være tale om anlægsforanstaltninger på vejarealet i forbindelse med etablering af adgange (overkørsler m.m.) fra den tilgrænsende ejendom eller private fællesvej. I andre tilfælde kan vejbestyrelsen bestemme, at den udfører vejarbejderne i forbindelse med ledningsarbejder, dvs. arbejdet med at grave ned til ledningerne og/eller den efterfølgende retablering af vejarealet.

Hverken vejloven eller vejbidragsloven indeholder bestemmelser, der i disse situationer pålægger vejbestyrelsen at sikre sig, at arbejderne konkurrenceudsættes med henblik på at reducere borgernes betalingsforpligtelse.

I visse situationer skal vejmyndigheden bestemme, at påbudte arbejder på private fællesveje skal udføres som samlede arbejder under kommunens kontrol. Dette indebærer bl.a., at vejmyndigheden sørger for, at arbejderne udføres, og herefter fordeler udgifterne mellem de vedligeholdelsespligtige i henhold til lovens bestemmelser. Med den nye privatvejslov er vejmyndighederne pålagt at sikre sig, at arbejderne udføres billigst muligt og at fremlægge dokumentation for, at dette er sket, hvis dette ønskes. Kravet billigst muligt vedrører dog ikke alle arbejder, som kommunen kræver at udføre for borgernes regning. For eksempel gælder det ikke for pligter til vintervedligeholdelse og renholdelse, som vejmyndigheden bestemmer, at den skal udføre for borgernes regning, jf. privatvejslovens §§ 9, 24 og 83.

2.11.2. Lovforslagets indhold

Med dette forslag til en ny lov om offentlige veje og ændringer i lov om private fællesveje foreslås indført en ensartet bestemmelse i de to love om vejmyndighedens pligt til at konkurrenceudsætte de arbejder, som vejmyndigheden kræver at udføre for borgernes regning.

Det foreslås, at vejmyndigheden skal sikre, at de påbudte arbejder udføres billigst muligt. Der er imidlertid indsat en bagatelgrænse for, hvornår vejmyndigheden skal konkurrenceudsætte påbudte arbejder. I situationer, hvor vejmyndigheden skønner, at den samlede udgift for arbejdet ikke kommer til at overstige 10.000 kr., er vejmyndigheden ikke forpligtet til at konkurrenceudsætte arbejdet.

En konkurrenceudsættelse forudsætter, at vejmyndigheden i sit påbud er præcis med hensyn til beskrivelsen, herunder kvaliteten, af de påbudte arbejder, ligesom en tidsfrist normalt bør fremgå. Konkurrenceudsættelsen skal ske ved at indhente 3 tilbud, medmindre udbudslovgivningen foreskriver en anden fremgangsmåde, eller det ikke er praktisk muligt

UDKAST

at indhente 3 tilbud. Kommunen kan for eksempel vælge at lave rammeaftaler med minimum 3 udbydere, hvorefter kommunen kan lave et miniudbud mellem de virksomheder, der er på rammeaftalen. På den måde bliver opgaven ikke rent administrativt tung for kommunen. Vejmyndigheden skal på forlangende kunne redegøre for, hvordan konkurrenceudsættelsen er sket.

Med udbudslovgivningen sigtes dels til den nationale regulering af disse spørgsmål dels til den EU-retlige regulering.

Som det fremgår af lovforslagets § 137, stk. 3, kan vejmyndigheden fravige bestemmelsen om konkurrenceudsættelse ved indhentelse af 3 tilbud, når den udfører arbejderne, fordi borgerne ikke selv har gennemført arbejderne inden for den fastsatte frist eller i den foreskrevne standard. Her må tidstabet ved en konkurrenceudsættelse af arbejderne skulle afvejes med de trafiksikkerhedsmæssige hensyn, der taler for en hurtig afslutning af vejarbejderne.

Med dette lovforslag foreslås indsat en generel bestemmelse i lov om offentlige veje og lov om private fællesveje om vejmyndighedens pligt til at konkurrenceudsætte arbejder, som vejmyndigheder kræver at udføre for borgernes regning. I bestemmelsen henvises til de enkelte bestemmelser i lovene, hvor denne forpligtelse gælder.

2.12. Øvrige ændringer

2.12.1. Parkering

Vejmyndigheden kan efter bestemmelsen i vejlovens § 107, stk. 1, opkræve betaling for benyttelse af særligt indrettede offentlige parkeringspladser og -anlæg for motorkøretøjer. I § 107, stk. 2, kan der opkræves betaling for at begrænse parkering på bestemte steder. Betalingen kan sættes i forhold til det tidsrum, i hvilket motorkøretøjerne holder parkeret.

Det foreslås, at de gældende bestemmelser i § 107 videreføres, dog således, at der gives mulighed for, at betaling for parkering kan differentieres i forhold til formålet med parkeringen, varetagelse af miljøhensyn og andre lignende hensyn. Det præciseres desuden i bemærkningerne til forslaget § 89, stk. 2, der svarer til den gældende § 107, stk. 2, at kravet vedrørende betaling for parkering er, at de skal være trafikalt begrundet og have et trafikad-færdsregulerende formål. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til forslaget § 89.

2.12.2. Overdragelse af pligt til renholdelse og snerydning

Efter renholdelseslovens § 14 og privatvejslovens § 84 kan en grundejer overdrage pligten til at renholde og snerydde til en anden. I renholdelsesloven 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 renholdelseslovens § 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

UDKAST

vintervedligeholdelse og renholdelse fra grundejeren til en anden fysisk eller juridisk person.

2.12.3. Pligt til at betale vejbidrag

Efter den gældende vejbidragslov er det i relation til borgernes pligter til ved vejbidrag at afholde udgifter til anlæg eller udvidelse af offentlige veje, jf. vejbidragslovens § 3, uden betydning for borgernes pligter, om der er eller lovligt kan etableres adgang fra ejendommen til vejen. Loven indeholder i § 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 er planlagt at skulle have en adgang fra sin ejendom til den pågældende vej. Ejere af ejendomme, der ikke har eller er planlagt at skulle have 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.

2.12.4. Ekspropriation

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.

2.12.5. Administrationstillæg

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

UDKAST

af arbejdet, hvortil rådgivende ingeniørbistand har været benyttet. Denne bestemmelse, der også har været flittigt benyttet ved istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje i byer og bymæssige områder som et samlet arbejde, har givet anledning til fortolkningstvivel. Bestemmelsen i vejbidragslovens § 4, stk. 5, er senest videreført med visse ændringer i den nye privatvejslovs § 53, stk. 1.

Med lovforslagets § 32 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 forslaget § 33. 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 og specificeres. Der henvises nærmere til de særlige bemærkninger til forslaget § 32. Vejmyndigheden kan dog efter aftale med de bidragspligtige grundejere opkræve udgiften til eksterne konsulenter anvendt til administrative opgaver, ud over de nævnte 9 pct.

Bestemmelserne om administrationstillæg i privatvejslovens §§ 22 og 53 foreslås ophævet med dette lovforslag. Fremover vil kommunalbestyrelsen kunne pålægge de bidragspligtige grundejere at afholde kommunens administrative udgifter i forbindelse med en afgørelse truffet efter privatvejslovens bestemmelser. Der henvises til lovforslagets § 141, nr. 12 (§ 18) og nr. 31 (§ 49, stk. 2).

2.12.6. Offentliggørelse af beslutninger mv.

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.

Det foreslås, at de gældende formkrav til offentliggørelse af en vejmyndigheds 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.

Den gældende lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom indeholder på samme måde som vejloven bestemmelser om offentliggørelse, herunder at beslutning om afholdelse af besigtigelsesforretning skal indrykkes i et eller flere på egnen udkommende dagblade.

UDKAST

Det foreslås, at de gældende formkrav til offentliggørelse i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom også ophæves, så anlægsmyndigheden og kommissarius fremover også får ret til at bestemme den offentliggørelsesmåde, som skønnes bedst egnet til at sikre udbredelsen af de beslutninger m.m., der er tale om. På denne måde ensrettes bestemmelserne om offentliggørelse i forbindelse med henholdsvis kommunale og statslige ekspropriationer.

Der henvises til lovforslagets §§ 19, 25, 40, 45, 54, 58, 64, 66, 89, 99, 123 og 141.

2.12.7. Fastsættelse af regler vedr. spor på eller over vej

Vejlovens kap. 7 om forholdet til jernbaner er ophævet ved lov nr. 613 af 18. juni 2012 om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje.

Med dette forslag ophæves den gældende vejlovs § 104a, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler for anlæg og benyttelse af spor (godsspor, mergelspor, teglværksspor mv.) på eller over vej. Disse spor i vejen vil fremover være reguleret i lov om jernbane eller bestemmelser fastsat med hjemmel heri.

2.12.8. Tidligere overtagelse af ejendomme på grund af projekteringsaktiviteter

I dag kan der alene ske overtagelse af ejendomme, hvis ejendommen af hensyn til en kommende vej er sikret med vejbyggelinjer efter vejloven, eller hvor der er så stor sikkerhed om linjeføringen, at ejendommen alligevel ville skulle overtages ved ekspropriation. Det sidste kaldes også fremrykket ekspropriation og hviler i dag på et særligt hjemmelsgrundlag, typisk en projekteringslov eller anlægslov. Overtagelse kræver desuden, at borgere er i særlige situationer og selv anmoder om at få deres ejendom overtaget før de ordinære ekspropriationer.

Der foreslås indsat en generel bestemmelse i vejloven, så borgere, der er i særlige situationer og kommer i klemme i en planlægningssituation, kan anmode om at få deres ejendom overtaget på et tidligere tidspunkt i processen. Ved at indsætte bestemmelsen i vejloven sikres borgerne en bedre retsstilling, når der skal projekteres statsveje, idet overtagelsen ikke nødvendigvis behøver at afvente vedtagelsen af en projekterings- eller anlægslov.

Med hensyn til forholdet til grundloven fremgår det af grundlovens § 73, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Med den foreslåede bestemmelse i vejlovens § 47 skabes således i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til at erhverve de fornødne arealer til de konkrete vejprojekter, såfremt ejeren af den pågældende ejendom anmoder om det.

Der er med lov nr. 747 af 25. juni 2014 om ændring af lov om jernbane allerede indført en tilsvarende bestemmelse i jernbaneloven. Forslaget har således også til hensigt at sikre, at borgere ikke forskelsbehandles unødvendigt, alt efter om der er tale om et baneprojekt eller et vejprojekt.

Lovforslaget indeholder i øvrigt en række sproglige ændringer og moderniseringer.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

UDKAST

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

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget forventes at medføre en vis fordyrelse for ledningsejere ved flytning af ledninger. Fordyrelsen forventes dog at kunne modvirkes ved bedre planlægning fra ledningsejernes side. Forslaget indeholder bestemmelser for at forbedre fremkommeligheden, hvilket forventes at have positive konsekvenser i form af sparet tid. Forslaget indeholder også bestemmelser om samgravning, der kan bidrage til at reducere ledningsejeres omkostninger til gravearbejder.

5. 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. Ligestillingsmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen ligestillingsmæssige konsekvenser.

7. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget indeholder mulighed for at lave klimatilpasningstiltag i forbindelse med tilførsel af vand på vej. Desuden giver lovforslaget mulighed for at differentiere betalingen for parkering efter køretøjets miljøbelastning mv.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter

9. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Lovforslaget har i perioden 28. august – 2. oktober 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, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Den Danske Landinspektørforening, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dong Energy, Dansk Erhverv, De Ledende Landinspektører, Dansk Transport og Logistik – 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 og Aalborg Universitet – Sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning

10. Sammenfattende skema

UDKAST

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Forslaget medfører positive konsekvenser, idet der nu blandt andet åbnes mulighed for gebyr og for privat finansiering ved drift.	
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Forslaget forventes at medføre store administrative lettelser for kommunerne.	
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget indeholder bestemmelser for at forbedre fremkommeligheden, hvilket forventes at have positive konsekvenser i form af sparet tid. Forslaget indeholder også bestemmelser om samgravning, der kan bidrage til at reducere ledningsejeres omkostninger til gravearbejder.	Forslaget indeholder bestemmelser om bod i forbindelse med gravetilladelser, hvilket kan medføre negative konsekvenser for entreprenører m.fl., der ikke overholder aftalte vilkår.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Forslaget forventes at medføre en mindre administrativ lettelse for borgerne, idet reglerne forenkles og en stor del af de kommunale tilsyn og godkendelsesprocesser – især på private fællesveje på landet – formindskes.	Ingen
Ligestillingsmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Der er indført mulighed for at lave klimatilpasningstiltag i forbindelse med tilførsel af vand på vej. Desuden giver lovforslaget mulighed for at differentiere betalingen for parkering efter køretøjets miljøbelastning mv.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

UDKAST

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

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

Til § 2

Den foreslåede bestemmelse er ny og fastslår lovens anvendelsesområde. Begrebet offentlige veje er defineret i forslaget § 5, nr. 2.

Til § 3

De offentlige veje inddeles i 2 kategorier; statsveje og kommuneveje. Den tidligere betegnelse "hovedlandeveje" udgår, idet den ikke på umiddelbar måde beskriver vejens retlige status og administrationsforhold.

Frem til kommunalreformen i 2007 var offentlige veje opdelt i kommuneveje, landeveje og hovedlandeveje. Landeveje blev administreret af amtkommunalbestyrelsen, mens hovedlandevejene blev administreret af transportministeren ved Vejdirektoratet. Siden årsskiftet 2006/07 har der kun været 2 typer offentlige veje; kommuneveje og hovedlandeveje.

Hovedlandevejene benævnes herefter som statsveje. Der henvises til de almindelige bemærkninger, punkt 2.2.

Til § 4

Den foreslåede bestemmelse er ny og angiver, hvilke hensyn vejmyndighederne særligt skal tilgodese i deres administration af lovens bestemmelser. Det foreslås, at vejmyndighederne først og fremmest skal varetage trafikale og vejtekniske hensyn. Vejmyndighederne skal herudover være opmærksomme på konsekvenserne for miljø, flora, fauna, landskabs- og bymæssige værdier, klimamæssige forhold, samfundsøkonomien, samt hensynet til vejens naboer.

Til § 5

Den foreslåede bestemmelse samler nuværende og nye definitioner i loven.

I nr. 1) defineres begrebet vejmyndighed. Definitionen er ny. Vejmyndighederne administrerer de offentlige veje og stier. I den gældende lovgivning skelnedes der mellem vejbestyrelse og vejmyndighed, hvor vejbestyrelsen også har ejerskabet til vejarealet til forskel fra vejmyndigheden. Denne skelnen vurderes som meget teoretisk og medfører i praksis en del forvirring om ansvarsforhold. Derfor foreslås begreberne slået sammen til vejmyndighed som et samlet begreb.

UDKAST

I nr. 2) defineres begrebet offentligt vej. Definitionen er en videreførelse af den nugældende definition i § 1 i den gældende vejlov. Loven gælder for offentlige veje, som defineres som veje, gader mv., der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune i henhold til denne lov.

I nr. 3) defineres begrebet offentlig sti. Definitionen er en videreførelse af definitionen i den gældende vejlovs § 96.

I nr. 4) defineres begrebet vejplan. Definitionen er ny. Definitionen er i overensstemmelse med gældende praksis.

Formålet med vejplaner er, at de planlagte vejanlæg kan indgå i en sammenfattende planlægning for området, og at vejmyndigheder kan sikre vejanlægs gennemførelse med vejbyggelinje og overtagelse af ejendomme efter dette forslags kapitel 10, når dette skønnes nødvendigt for at undgå unødvendige omkostninger ved et senere vejanlæg.

I nr. 5) defineres begrebet byer og bymæssige områder. Definitionen er ny. Definitionen svarer til den definition, der findes i privatvejslovens § 3.

I nr. 6) og 7) defineres begrebet adgang og adgangsbestemmelse.

Definitionen 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.

I nr. 8) defineres begrebet vejbyggelinje. Definitionen er ny, men den er i overensstemmelse med gældende praksis. Vejbyggelinjer pålægges efter de foreslåede bestemmelser i §§ 42 og 43.

Formålet med vejbyggelinjen 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 unødvendige omkostninger for eller vanskeliggørelse af et senere vejanlæg. Vejbyggelinjen betyder, at ejeren og eventuelle andre rettighedsindehavere af et areal med vejbyggelinje får en begrænsning i sin råden over dette.

I nr. 9) defineres begrebet vejbidrag. Definitionen viderefører den gældende vejbidragslovs § 1, stk. 4.

I nr. 10) defineres begrebet valgplakat. Definitionen er en videreførelse af den nuværende formulering i vejlovens § 103 a, stk. 1.

Til § 6

Den foreslåede bestemmelses stk. 1 viderefører den gældende vejlovs § 7, stk. 1. Bestemmelsen fastslår transportministerens ansvar for den overordnede vej- og trafikplanlægning og for, at der foretages de undersøgelser, der er nødvendige herfor.

UDKAST

Den foreslåede bestemmelses stk. 2 viderefører den gældende vejlovs § 7, stk. 2, om transportministerens mulighed for at tage initiativ til en række nærmere undersøgelser. Bestemmelsen viderefører også transportministerens hjemmel til at fastsætte regler for kommunernes medvirken til at tilvejebringe de nødvendige data og planlægningsgrundlag.

Til § 7

Med forslaget til § 7, stk. 1, gives ministeren som noget nyt hjemmel til at sikre fremkommelighed og trafiksikkerhed på tværs af vejmyndighedsgrænser ved, at der kan nedsættes særlige fremkommelighedsudvalg. Udvalgene skal udarbejde fælles aftaler for fremkommeligheden på Det Strategiske Vejnet og andre vejstrækninger, der vurderes særligt væsentlige for fremkommeligheden.

De pågældende udvalg tænkes således at understøtte, at beslutninger, der kan påvirke fremkommelighed og trafiksikkerhed, træffes ud fra et samlet syn på tværs af de enkelte vejmyndigheder, så mobiliteten for de overordnede trafikstrømme sikres. I udvalgenes overvejelser vil endvidere indgå hensyn som årsdøgnstrafik i relation til vejens kapacitet, om vejen indgår i nationale rutenet som tungvognstrafikvejnettet og modulvognstogsvejnettet, spærretider for udførelse af vejarbejde, vejens funktion i relation til væsentlige trafikknudepunkter som lufthavne, havne, stationer og større velfærdsfunktioner som supersygehuse mv., samt mulighederne for alternative ruter for vejen.

I første omgang forventes hjemlen udnyttet ved nedsættelse af et særligt udvalg for hovedstadsområdet. Udvalget vil have som hovedopgave at fremlægge fælles forpligtende aftaler for optimering af fremkommeligheden. Rammerne for disse aftaler vil skulle fastlægges nærmere, men kunne tænkes f.eks. at omhandle grønne bølger på tværs af vejmyndigheder, fælles tværkommunal indsats for udbedring af uhensigtsmæssig indretning af vej- og lyskryds, signalanlæg eller krav om koordinering af trafiksanerings tiltag, vejarbejder m.m.

I stk. 2 foreslås, at ministeren kan fastsætte regler for sammensætningen af udvalgene. Den konkrete sammensætning vil kunne være forskellig, men skal som minimum indeholde alle relevante vejmyndigheder og politiet.

Af stk. 3 fremgår det, at de foreslåede aftaler skal fremlægges for ministeren. På den måde sikres en fremdrift i projektet samt et fortsat politisk fokus på problemstillingen. Endvidere fremgår det, at aftalerne skal offentliggøres. Offentliggørelse forventes at ske på vejmyndighedernes hjemmesider.

Hvis det ikke viser sig muligt at udarbejde fælles aftaler, og hvis dette medfører en forringelse af fremkommeligheden i området, foreslås det i stk. 4 at indsætte hjemmel til, at ministeren kan opklassificere vejen som statsvej. Dette vil i så fald ske ved bekendtgørelse samt aktstykke grundet den økonomiske belastning, som en sådan opklassificering vil være for staten. Den økonomiske lettelse, der her vil opstå for kommunerne, vil i så fald indgå i de årlige økonomiske forhandlinger med kommunerne efter det udvidede totalbalanceprincip.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4 og de særlige bemærknin-

UDKAST

ger til forslaget § 14, stk. 4, hvorefter transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser om betingelser og procedurer for optagelse af strækninger af kommuneveje som statsveje som nævnt i forslaget til § 7, stk. 4.

Til § 8

Den foreslåede bestemmelses stk. 1 viderefører den gældende vejlovs § 2, stk. 1. Transportministeren er øverste administrative myndighed for statsvejene.

Den foreslåede bestemmelses stk. 2 viderefører den gældende vejlovs § 2, stk. 4. Administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet under Transportministeriet. De nærmere regler for Vejdirektoratets arbejde er fastslagt i bekendtgørelsesform, jf. bekendtgørelse nr. 1285 af 15. december 2011 om opgaver og beføjelser i Vejdirektoratet.

Til § 9

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 2, stk. 5, hvorefter kommunalbestyrelser er administrative myndigheder (vejmyndigheder) for kommuneveje.

Til § 10

Den foreslåede bestemmelses stk. 1 viderefører den gældende vejlovs § 10, stk. 1. Efter bestemmelsen er det den enkelte vejmyndigheds ansvar at holde dens offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Vejmyndigheden, har det forvaltningsmæssige såvel som det økonomiske ansvar for dens veje. Det er et vigtigt hensyn ved planlægning af anlæg og vejarbejder, at dette forsøges færdiggjort hurtigt af hensyn til fremkommeligheden og samfundsøkonomien.

Den foreslåede bestemmelses stk. 2 svarer til den vejlovs gældende § 10, stk. 2, med den præcisering, der beskrives nedenfor. Det foreslås, at vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje, og afholder udgifterne hertil, medmindre andet er aftalt eller bestemt efter reglerne i denne lov.

Efter gældende ret er det vejmyndigheden, der afholder de udgifter, der er forbundet med sikring, andre forberedende foranstaltninger, anlæg, drift og vedligeholdelse af dens veje, medmindre andet er bestemt.

I praksis er den gældende bestemmelse blevet fortolket således, at det som hovedregel ikke var muligt at aftale, at private afholdte udgifter til, eller finansierer drift eller vedligeholdelse af disse anlæg.

Med det foreslåede i stk. 3 skabes der tydelig hjemmel til, at der ved aftaler mellem transportministeren og en anden vejmyndighed, en privat person eller en juridisk person kan ydes bidrag til drift eller vedligeholdelse af offentlige veje.

UDKAST

Bestemmelsen gælder arbejder, som vejmyndigheden ikke har pligt til at udføre efter stk. 1 med henblik på at sikre, at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og størrelse. Et eksempel på anvendelse af denne bestemmelse kunne være ændring af et vejkryds, således at særligt lange eller brede køretøjer nemmere kan benytte vejkrydset. Et andet eksempel kunne være etablering og vedligeholdelse af hastighedsdæmpende foranstaltninger på en kommunevej efter ønske fra de tilgrænsende grundejere.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 svarer til den gældende vejlovs § 10, stk. 3, med den ændring, at bestemmelsen nu også 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. 5 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 11.

Til § 11

Den foreslåede bestemmelse, der er ny, fastlægger rammer for indgåelse af aftaler om fælles trafikstyring af dele af flere vejmyndigheders vejnet. Der er ikke tiltænkt nogen ændring i den øvrige vejmyndighedsrolle, herunder myndighedsudøvelsen og selve myndighedsansvaret.

I stk. 2 indføres hjemmel til, at politiet kan deltage, hvis det ønskes af de pågældende parter.

I stk. 3 indføres hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om samarbejdet. Det kan for eksempel være eventuelle regler om finansiering, så der er juridisk materiel hjemmel til at benytte henholdsvis statslige og kommunale ressourcer til at oprette og drive en fælles central. Ministeren kan også fastsætte regler om beslutningskompetencer, delegation af opgaver mv.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.

Til § 12

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 19. 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. Dette gælder dog som udgangspunkt ikke, hvis formålet med belysningen er at sikre trafikikkerheden på statsvejen, i hvilket tilfælde staten kan beslutte at afholde udgiften. Det afgørende er derfor, hvilket formål belysningen har i de forskellige områder vejen løber

UDKAST

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 færdslen på vejen skal højnes gennem vejbelysning, kan det være rimeligt at staten afholder udgiften. Hvis der opstår tvist mellem kommunen og staten om, hvem der skal afholde udgiften, afgøres dette af transportministeren, jf. forslagets § 133.

Til § 13

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 13. Efter bestemmelsen kan vejmyndigheden ved anlæg af ny vej eller ombygning af eksisterende vej beslutte, at vejene skal forbeholdes visse arter af offentlig færdsel, for eksempel på motorveje og motortrafikveje.

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

Til § 14

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 14. Det foreslåede stk. 1 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. Bestemmelsen giver dog Vejdirektoratet mulighed for at træffe beslutningen i forbindelse med mindre anlægsprojekter mv., herunder flytning af veje eller regulering af vejkryds.

Den foreslåede bestemmelses stk. 2 foreskriver forhandlingsproceduren med de vejmyndigheder, som vil blive berørt af planerne om nedlæggelse og anlæg af statsveje. Den foreslåede bestemmelses stk. 3 foreskriver, at transportministeren ved tvister mellem Vejdirektoratet og en anden vejmyndighed om disse beslutninger, kan fastsætte vilkår for overgangen af vejen fra statsvej til kommunevej.

Forslaget til stk. 4 er nyt. Efter denne bestemmelse kan transportministeren fastsætte nærmere bestemmelser om, hvornår bestemmelsen i forslaget til § 7, stk. 4, finder anvendelse. En udmøntning af forslaget til § 14, stk. 4, indebærer, at optagelsen af disse kommuneveje eller dele heraf som statsveje ikke skal ske ved lov, jf. forslaget i § 14, stk. 1, men kan ske efter ministerens nærmere bestemmelse. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til forslagets § 7, stk. 4.

Til § 15

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 17. 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

UDKAST

kommunerne have den mest direkte tilknytning til de problemer, som rejses ved ansøgninger om tilladelser og dispensationer. Det synes derfor mest hensigtsmæssigt, at kommunerne i visse situationer kan være den besluttende myndighed i forhold til disse ansøgninger.

Til § 16

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 18 om de supplerende anlæg, som er nødvendige ved motorveje.

Når en statsvej er eller forventes at blive udbygget som motorvej, skal Vejdirektoratet sørge for, at der i forbindelse med vejen bliver oprettet for eksempel rasteplasser, parkeringspladser, tankanlæg, paskontrolposter, restaurations – og hotelvirksomhed mv. til brug for trafikanterne mv. Det følger af forslaget stk. 1.

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 forslaget kapitel 10.

Til § 17

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 23, stk. 1, 1 pkt., med den præcisering, der er beskrevet nedenfor.

Efter gældende ret er det kommunalbestyrelsen, der bestemmer, hvilke nye offentlige veje der skal anlægges, og hvilke bestående offentlige veje, der skal nedlægges.

Med den foreslåede bestemmelse er det præciseret, at anlæg og nedlæggelse af offentlige veje og optagelse af private fællesveje skal ske efter en samlet konkret, trafikplanlægning. Det er fremhævet, at der skal være tale om trafikplanlægning, og en beslutning efter § 17, der kun er begrundet i økonomiske hensyn, vil ikke være lovlig. Anlæg og nedlæggelse af offentlige veje samt optagelse af private fællesveje som offentlige veje 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 mv. vil få betydning for andre vejmyndigheders vejnet, jf. forslaget § 22.

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

UDKAST

privat fællesvej. Der er ikke i den gældende vejlov eller privatvejslov nærmere regler om, hvornår en vej skal være offentlig vej eller privat fællesvej.

Lovforslagets § 17, 1. pkt., viderefører kun kommunalbestyrelsen kompetence til at optage private fællesveje som kommuneveje i forhold til den gældende vejlovs § 23, stk. 1, 2. pkt. Dermed udgår kommunalbestyrelsens kompetence til at optage almene veje som kommuneveje. Det har siden vejbestyrelsesloven af 21. juni 1867 været forudsat, at kommunerne, når de stødte på en almen vej, enten skulle optage den som offentlig vej eller gøre den til privat fællesvej eller helt nedlægge vejen. Det må derfor antages, at der kun er ganske få almene veje tilbage i Danmark.

Hvis kommunalbestyrelsen måtte mene, at en almen vej har en sådan betydning for vejnettet, at den bør administreres som kommunevej, må kommunalbestyrelsen erhverve arealet ved aftale eller efter ekspropriationsbestemmelserne i lovforslagets kap. 10.

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 jævnligt 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 § 18

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 § 19

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 svarer til den gældende vejlovs § 8, stk. 1. 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 bestemmelses stk. 1, 2. pkt.

Den foreslåede bestemmelses stk. 2 viderefører den gældende vejlovs § 8, stk. 2, om transportministerens hjemmel til at fastsætte regler om udarbejdelse af vej- og stifortegnelser

UDKAST

med den ændring, at den gældende hjemmel til at transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af vej- og stifortegnelse ikke videreføres. Dette skyldes, at der generelt ikke stilles specifikke krav til formen for offentliggørelse, men alene at dette sker.

Til § 20

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. Vejplaner er vejmyndighedernes planlægning af deres veje. Vejplaner er ofte en del af lokalplaner eller anden planlægning efter planlovgivningen og optræder som en integreret del af denne planlægning. En vejmyndighed kan også vælge at udarbejde et selvstændigt dokument, som indeholder vejmyndighedens vejplaner. Der er således ikke formkrav til vejplansdokumenter.

Til § 21

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

Til § 22

Den foreslåede bestemmelse er en sammenskrivning af bestemmelserne i den gældende vejlovs §§ 27, stk. 2, 28 og 29 om vejmyndighedernes 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 planlovgivningen. 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.

Det forudsættes, 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 viderefører kommunernes pligt 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 § 23

UDKAST

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 30. I forhold til gældende ret er det i den foreslåede bestemmelses stk. 1 præciseret, at vejmyndighederne først kan lade et planlagt vejanlæg optage på myndighedens vejplan, når de relevante myndigheder efter den foreslåede § 22 har haft adgang til at udtale sig om projektet.

Til § 24

Den foreslåede bestemmelses stk. 1 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 33, stk. 1. Vejmyndighederne skal efter denne bestemmelse høre andre berørte vejmyndigheder, jf. den foreslåede § 22, hvis vejmyndigheden ønsker at opgive et vejanlæg, der er optaget på myndighedens vejplan. I den foreslåede bestemmelses stk. 2 er det i forhold til den gældende vejlovs § 33, stk. 2, tilføjet, at vejmyndigheden skal sørge for berigtigelse af forholdene i tingbogen, når et anlæg er slettet af vejplanen.

Til § 25

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 p.t. har udnyttet sin hjemmel efter den gældende vejlovs § 31 til at fastsætte forskrifter for udarbejdelse af vejplanfortegnelser og offentliggørelse af disse.

Til § 26

Den foreslåede bestemmelses stk. 1 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 vejens status eller konstruktion, der kan få betydning for vejens kapacitet og fremkommelighed, hvis vejen skærer, vil skære eller har eller får forbindelse med en statsvej eller en rutenummeret 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, at 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.

Den foreslåede bestemmelses 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.

UDKAST

Til § 27

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 § 28

Forslagets § 28 viderefører den gældende vejbidragslovs § 2 med de ændringer, der er anført nedenfor.

Forslagets § 28, stk. 1, der svarer til den gældende vejbidragslovs § 2, stk. 1, definerer de veje, hvor reglerne om vejbidrag finder anvendelse. Reglerne kan således anvendes på kommuneveje i de områder, der efter lov om planlægning (planlovgivningen) er byzone og sommerhusområder og i Københavns Kommune. Efter forslagets § 28, stk. 1, 2. led, kan reglerne derudover anvendes på andre stedligt begrænsede områder, hvor kommunalbestyrelsen har bestemt, at området skal behandles efter byreglerne, eksempelvis mindre bysamfund i landzoneområder. Dette er en ændring i forhold til den gældende vejbidragslovs § 2. Ændringen er en konsekvens af ændringen i privatvejsloven, som foreslås i lovforslagets § 141, nr. 2.

Bestemmelsens stk. 2 viderefører den gældende vejbidragslovs § 2, stk. 2. Bestemmelsen omhandler statsveje, der løber igennem et område, hvor der er eller er planlagt en samlet bebyggelse, f.eks. et udlagt parcelhuskvarter eller lignende. Her 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 er i byzone eller sommerhusområde. Baggrunden for bestemmelsen er, at såvel fortovsanlæg som holdebaner og parkeringsanlæg fortrinsvis tjener grundejernes interesser.

Til § 29

Der henvises indledningsvist til de almindelige bemærkninger afsnit 2.5.

Vejbidrag kan efter forslagets § 29, stk. 1, pålægges i to typer tilfælde, nemlig helt eller delvist til dækning af udgifterne til anlæg af nye offentlige veje eller 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.

Den gældende vejbidragslovs § 3, stk. 1, nr. 2, foreslås ikke videreført.

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

UDKAST

Grundejernes bidrag til udvidelse af de befæstede arealer i offentlige veje til den i forslaget § 29, stk. 2, angivne maksimale bredde omfatter også dertil hørende fornødne jordarbejder. For at et vejareal kan anses for befæstet, skal vejmyndigheden have foretaget handlinger med henblik på at gøre vejarealet egnet til brug som vej. Vejens skal derfor konstruktionsmæssigt være egnet til vejformål. 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 § 33 angivne begrænsninger kan bidrag kræves til enhver udgift ved vejudvidelsen, 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 § 33, nr. 2.

Vejbidrag pålægges af vejmyndigheden, dvs. Vejdirektoratet for statsveje og kommunalbestyrelsen for kommuneveje. I henhold til forslaget § 41 kan den pågældende kommunalbestyrelse bistå Vejdirektoratet med administrationen af vejbidrag ved anlæg eller udvidelse af statsveje. Dette er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 19.

Det er kun ejere af ejendomme, der grænser til eller kommer til at grænse til den omhandlede offentlige vej, der kan pålægges vejbidrag.

Dog kan flere veje, der i færdselsmæssig henseende udgør en enhed, jf. forslaget § 30, behandles under ét med hensyn til bidragspålygnen. 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 græsabat 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 §§ 35-36.

Efter forslaget § 29, stk. 2, 1. pkt., skal beslutningen om pålæg af vejbidrag træffes inden gennemførelsen af arbejdet. Dette er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 3, stk. 2. 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.

Vejbidraget kan opkræves a conto, inden arbejdet er afsluttet, hvilket er fastslået i 2. pkt. af stk. 2, som præciserer den gældende bestemmelse i vejbidragslovens § 3, stk. 2, 2. pkt.

I forslaget § 3 er der indsat hjemmel til at udstede nærmere regler, om hvorledes betalingen af vejbidrag skal ske. Dette er en ny tilføjelse i forhold til den gældende vejbidrags-

UDKAST

lov. Dette skyldes, at den gældende vejbidragslov indeholder en række komplicerede og meget detaljerede bestemmelser om pålæg af renter ved for sen betaling, afdragsstørrelser mv., som skønnes mere velegnet til bekendtgørelser. Principperne i §§ 14, 15, 16 og 18 i den gældende vejbidragslov forudsættes videreført.

Til § 30

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejbidragslovs § 10.

Bestemmelsen er en undtagelse fra hovedreglen i forslagets § 28 om, at vejbidrag skal pålægges ejerne af de grunde, der grænser til vejen. Der gives ved forslagets § 30 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. Det væsentlige er, at beslutningen om anlægsarbejderne er truffet samtidig. 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".

Til § 31

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejbidragslovs § 4, stk. 3-4, med den præcisering, der fremgår nedenfor. Bestemmelsen beskriver en række foranstaltninger, hvor udgifterne til etablering kan medregnes til vejbidraget.

Den foreslåede bestemmelse fastslår, at udgifter til normal belysning kan regnes med i anlægsudgifterne. Det er en forudsætning, at belysningen opsættes i forbindelse med et af de arbejder, der er nævnt i forslagets § 28, stk. 1. I bestemmelsen angives en række eksempler på, hvilke udgifter til vandafledning der kan medregnes i de udgifter, hvortil der kan kræves bidrag.

Til § 32

Bestemmelsen er ny og erstatter den gældende vejbidragslovs § 4, stk. 5.

Efter den gældende vejbidragslov § 4, stk. 5, kan der til anlægsudgifterne medregnes et administrationstillæg på højst 9 pct. af anlægsudgifterne. Eventuelle udgifter til bistand af rådgivende ingeniører kan medregnes efter regning, men administrationstillægget kan ikke medregnes for den del af arbejdet, hvortil rådgivende ingeniørbistand har været benyttet.

Den foreslåede bestemmelse viderefører i det væsentlige indholdet i den gældende vejbidragslov § 4, stk. 5, så vejmyndigheden som hidtil kan medregne et administrationstillæg på højst 9 pct. af anlægsudgifterne med de undtagelser, der følger af forslagets § 33.

I forhold til den gældende bestemmelse foreslås det dog, at sidste pkt. udgår således, at i det omfang, der har været anvendt eksterne konsulenter til projekteringen af anlægget, indgår

UDKAST

denne udgift efter regning i anlægsudgifterne. Dette betyder, at vejmyndigheden efter det foreslåede maksimalt kan 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.

Med den foreslåede bestemmelse sikres det dermed, at grundejerne ikke pålægges udgifter til kommunernes administration, der i væsentlig grad overstiger udgifterne til selve anlægsprojektet.

I de administrative udgifter indgår bl.a. udgifter til gennemførelse af partshøringer, beregning af udgiftsfordelinger, besvarelse af indsigelser mv., indhentning af tilbud, tilsyn med vej- og gravearbejder og opkrævning af vejbidrag.

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, 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 anvendt til administrative opgaver ud over de nævnte 9 pct.

Til § 33

Bestemmelsen viderefører med den ændring, der er beskrevet nedenfor, den gældende vejbidragslovs § 4, stk. 1 og 2. Den foreslåede bestemmelse beskriver begrænsninger i de udgifter, der kan kræves bidrag til.

Den gældende bestemmelse i vejbidragslovens § 4, stk. 1, 2. pkt., foreslås udtaget. Efter denne bestemmelse kunne der ikke pålægges bidrag til vejanlæg i boligbebyggelsesområder i større bredde end 12 meter, med mindre at anlægget vedrørte flere veje under ét. Reglen foreslås ophævet som led i ønsket om at forenkle reglerne i dette kapitel. Ændringen vurderes ikke at få større økonomisk betydning for grundejerne, idet der sjældent planlægges veje i mere end 12 meters bredde i boligområder.

Efter den foreslåede bestemmelse kan der herefter ikke kræves bidrag til udvidelse af vejens befæstede arealer for en større bredde end 20 m.

Efter det foreslåede kan udgifter til arealerhvervelser, 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 gennemgå-

UDKAST

ende færdsel og ikke udnyttelsen af de tilgrænsende ejendomme. Dette er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 4, stk. 2, nr. 1-3.

Til § 34

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 5 med den præcisering, der er beskrevet nedenfor.

Ved pålæg af vejbidrag skal der efter forslagets § 34, 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.

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. Dette følger af forslagets § 34, stk. 2, der viderefører den gældende bestemmelse i vejbidragslovens § 5, stk. 2, 2. pkt. Dette skyldes, at når den private fællesvej eller -sti alene munder ud i den offentlige vej, har grundejerne på den blinde private fællesvej eller -sti en interesse i, at den offentlige vej anlægges eller udvides, så de kan komme til og fra deres ejendom, idet den offentlige vej er eneste forbindelse til det øvrige vejnet. I disse tilfælde kan vejmyndigheden anse den korte, blinde vej som en ejendom, der grænser til den offentlige vej, der skal anlægges eller udvides. Bidraget beregnes for den blinde private fællesvej efter reglerne i kapitel 9 i privatvejsloven og fordeles mellem ejerne af de ejendomme, der grænser til den blinde vej efter samme regler. Der er med den foreslåede bestemmelse tilsigtet en indskrænkende præcisering af begrebet "alene udmunder i" sammenlignet med hidtidig fortolkningspraksis. Den private fællesvej eller -sti anses som blind (begrebet "alene udmunder i"), hvis den ikke har andre adgange til det øvrige vejnet end den offentlige vej, den munder ud i. Det vil sige, at i tilfælde hvor der fra den private fællesvej eller sti er kørende, gående eller ridende adgang til andre veje eller stier, vil den private fællesvej eller sti ikke anses for at være blind. Det afgørende for, om undtagelsen i forslagets stk. 2 finder anvendelse er dermed om den private fællesvej eller sti reelt er blind såvel for kørende, som gående, cyklende og ridende færdsel.

Til § 35

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejbidragslovs § 6, stk. 1 og 2, med de ændringer, der er anført nedenfor.

Vejbidrag kan ifølge forslagets stk. 1 ikke pålægges ejere af ejendomme, hvor der ikke er adgang til vejen. Dette er en forenkling i forhold til den gældende bestemmelse i vejbidragslovens § 6, stk. 1, hvor fritagelsen kun gælder, hvor der ikke er eller kan etableres adgang fra

UDKAST

ejendommen til vejen af færdselsmæssige grunde, som kan håndhæves af det offentlige. Formuleringen af denne undtagelse har givet anledning til meget tvivl om afgrænsningen af undtagelsen. For en borger, der evt. skal betale vejbidrag, må det forhold, at vedkommende ikke har eller ifølge vejmyndighedens planer ikke skal have adgang til vejen, være tilstrækkelig begrundelse for ikke at kunne blive pålagt vejbidrag. Ejere af ejendomme, der har adgang til en vej, herunder veje med adgangsbestemmelser, jf. forslaget § 53, bør ikke have denne fritagelse, og kan derfor pålægges fuldt bidrag.

Forslagets stk. 2 indebærer, at ejere af ejendomme dog kan pålægges bidrag, hvis vejen er led i et samlet vejsystem, der udelukkende eller overvejende trafikbetjener et udstykningsområde, uanset om der er adgang til vejen. Dette er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 6, stk. 2. 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. Hermed søges der etableret et trafiksikkert nærmiljø. 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. Den gældende vejbidragslovs § 6, stk. 3-4, videreføres ikke med den foreslåede bestemmelse.

Til § 36

Den foreslåede bestemmelse 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.

Bestemmelsen indeholder en særlig begrænsning af bidragspligten for jernbaner og lufthavne. De nævnte anlæg skal kun betale vejbidrag i det omfang, dele af det samlede anlæg kan udnytte vejens placering som en fordel. Dette vil typisk være tilfældet på strækninger med stationsanlæg, arealer udlejet til private og i alle tilfælde, hvor der er adgange (overgange og overkørsler) til anlægget. Omvendt vil anlægget være afskåret fra at udnytte vejens placering ud for selve driftsarealet (spor, startbaner mv.).

Til § 37

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 9, stk. 1.

Det fastslås i bestemmelsen, at hvis vejbidrag som følge af reglerne i forslaget § 35, stk.1, og § 36 ikke kan pålægges samtlige tilgrænsende grundejere eller eventuelt kun i reduceret omfang, skal vejmyndigheden for den pågældende vej afholde de beløb, der skal beregnes for ejendommen, men som ikke kan opkræves.

Til § 38

Den foreslåede bestemmelse erstatter den gældende vejbidragslovs § 12.

Efter den gældende vejbidragslovs § 12, kan reglerne i vejbidragslovens § 11 (jf. forslaget § 39) om fordeling af vejbidrag fraviges ved aftale mellem vejbestyrelsen (vejmyndigheden) og de bidragspligtige grundejere.

UDKAST

Bestemmelsen foreslås ændret således, at hovedreglen ved bidragsfordelingen fremover vil være aftale mellem de berørte parter. Hvis der ikke kan opnås enighed mellem vejmyndigheden og grundejerne, fordeler vejmyndigheden udgifterne efter reglerne i forslagets § 39.

Til § 39

I denne bestemmelse reguleres, hvordan vejmyndigheden fordeler et vejbidrag til anlæg af ny offentlig vej eller udvidelse af en eksisterende offentlig vejs befæstede arealer mellem de bidragspligtige grundejere, når der ikke kan opnås enighed om en anden fordeling.

Forslaget til nye fordelingsbestemmelser skal endvidere finde anvendelse på fordelingen af udgifterne til samlede arbejder på private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Det vurderes at være en administrativ fordel og dermed en retssikkerhedsmæssig fordel for de berørte borgere at fastholde den nuværende ordning med samme fordelingsregler i de to forskellige situationer.

Med hensyn til fremstilling af gældende ret henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.9. om reglerne om fordeling af vejbidrag til offentlige veje og til samlede arbejder på private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Forslagets § 39 erstatter den gældende bestemmelse i vejbidragsloven § 11 om fordeling af udgifterne til vejbidrag med de ændringer, der fremgår nedenfor.

Efter forslagets stk. 1 fordeler vejmyndigheden udgifterne mellem de bidragspligtige grundejere på grundlag af måden, hvorpå ejendommene benyttes eller må forventes benyttet.

Denne metode giver således vejmyndigheden mulighed for at fordele udgifterne dels på grundlag af den aktuelle benyttelse af ejendommene og dels på grundlag af planlagte eller forventelige ændringer i benyttelsen, som det efter vejmyndighedens opfattelse er mest rimeligt at inddrage i den forventede "levetid" for det omhandlede arbejde. Hermed sikres, at ubebyggede grunde kan inddrages som bebyggede grunde i fordelingen af udgifterne.

Med ejendommens benyttelse sigtes der ikke til, at vejmyndigheden behøver at have et specificeret, konkret billede af, hvordan hver enkelt ejendom benyttes, f.eks. antallet af køretøjer, der er knyttet til ejendommen. Vejmyndigheden kan efter denne bestemmelse lovligt anlægge en mere generel vurdering af, hvilke krav eksempelvis en en-familieejendom stiller til vejanlægget, herunder hvilken færdsel der typisk betjener en sådan ejendomskategori. Disse betragtninger er ikke til hinder for, at vejmyndigheden ved vurderingen af en ejendoms benyttelse inddrager, at der på en ejendom i perioden op til afgørelsen er foregået ekstraordinære transport i forbindelse med byggeri på ejendommen.

Kriteriet ejendommens benyttelse gør det også muligt for vejmyndigheden at sondre mellem ekstensiv og intensiv udnyttelse af ejendommene, således at det ville være muligt at vise særlige hensyn i fastsættelsen af benyttelsen for ejendomme, der f.eks. udnyttes til landbrugsdrift, frugtplantager, gartnerier og parker og andre rekreative områder.

UDKAST

Efter forslaget stk. 2 udvides anvendelsesområdet for den gældende bestemmelse i vejbidragslovens § 11, stk. 4. Som led i regelforenklingsarbejdet, og med henblik på at opnå nemmere administrerbare ordninger, stilles der i forslaget ikke længere krav om, at en ensartet udnyttelse af de berørte ejendomme skal være fastlagt i en kommuneplan eller lokalplan. Med forslaget i stk. 2 er det tilstrækkeligt, at vejmyndigheden kan konstatere, at de berørte ejendomme udnyttes på en ensartet måde enten til boligformål eller som erhvervsgrunde.

For at undgå at bestemmelsen ikke kan anvendes i boligområder, hvor en eller flere af de bidragspligtige ejendomme er dobbelthuse, ejerforeninger, andelsboliger eller lejeboliger, stilles der forslag om, at fordelingen i disse tilfælde kan ske på grundlag af antallet af husstande. Det må antages, at behovet for en bestemt vejstandard til betjening af husstanden stort set er det samme, uanset om der er tale om enfamilieejendomme eller flerfamilieejendomme. Ud fra disse betragtninger anses en ensartet fordeling mellem antallet af husstande i boligområder for rimelig.

Med forslaget stk. 3 videreføres i begrænset omfang den hidtidige bestemmelse i vejbidragslovens § 11, stk. 5, for så vidt angår kravet om et passende reduceret bidrag, hvis en bidragspligtig ejendom grænser til en anden offentlig vej, som ikke er omfattet af afgørelsen. I dette tilfælde har grundejeren krav på et passende reduceret bidrag, når der fortsat er mulighed for at pålægge vedkommende ejer vejbidrag til den offentlige vejs udvidelse af de befæstede arealer, og et tidligere betalt vejbidrag ikke kan anses for afskrevet, dvs. er mindre end 20 år gammelt.

Forslaget stk. 4 viderefører bestemmelsen i vejbidragslovens § 11, stk. 5, om, at ejeren af en ejendom, der pålægges vejbidrag til en offentlig vej, har krav på et passende reduceret bidrag, hvis ejendommen samtidig grænser op til en privat fællesvej eller privat fællessti, som ejeren af ejendommen har vejret til og dermed kan pålægges at vedligeholde efter privatejerslovens regler i § 44.

Vurderingen af et "passende" reduceret bidrag tager sit udgangspunkt i, at det ikke bør være væsentligt dyrere at eje en ejendom, der grænser til flere færdselsarealer, end de ejendomme, der kun grænser op til ét færdselsareal. Den nærmere fastsættelse af reduktionen beror derfor på vejmyndighedens vurdering af den økonomiske byrde, som naboskabet til flere veje medfører. Da grundejerne kan pålægges pligter, herunder til vintervedligeholdelse m.m., kan reduktionen efter fast forvaltningsretlig praksis hverken sættes til 100 pct. eller 0 pct.

Til § 40

Den foreslåede bestemmelse erstatter de meget omfattende procedureregler i den gældende vejbidragslovs § 13.

Det foreslås, at pligten til at offentliggøre påtænkte beslutninger om vejbidrag ophæves. Vejmyndigheden skal fortsat sende den påtænkte beslutning til de direkte berørte og oplyse, at der er en 4 ugers frist til indsigelser. Først efter udløbet af denne frist kan der ske endelig beslutning om pålæg af vejbidrag. Derudover gælder de almindelige forvaltningsretli-

UDKAST

ge principper, herunder om fornyet høring, hvis der skulle fremkomme nye oplysninger af væsentlig betydning.

Til § 41

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

Til § 42

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs §§ 34 og 42, stk. 1. Bestemmelsen indeholder regler om pålæg af vejbyggelinjer ved bestående offentlige veje til sikring af muligheden for udvidelse af vejen til større bredde, eller af hensyn til færdslen i øvrigt. Vejbyggelinjer, der pålægges efter denne bestemmelse, er som udgangspunkt tidsubegrænsede.

I forhold til den gældende vejlov er begrebet byggelinje erstattet af begrebet vejbyggelinje. Der tilsigtes ingen materiel ændring af begrebets betydning.

Efter forslaget st. 1 kan vejmyndigheden pålægge vejbyggelinjer, når det er nødvendigt af hensyn til en fremtidig udvidelse af et bestående anlæg eller af hensyn til færdslen i øvrigt. Formålet med en vejbyggelinje efter denne bestemmelse er at billiggøre en senere vejudvidelse for det offentlige og sikre grundejeren mod senere krav om nedrivning af bygninger mv., der lige så godt kan placeres andre steder på ejendommen.

Formålet med en vejbyggelinje, der pålægges af hensyn til færdslen, er at holde bebyggelse og de aktiviteter, der foregår omkring denne, i en passende afstand fra trafikken.

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

Efter forslaget st. 2 må der på et vejbyggelinjepålagt areal 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. Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende retstilstand på området.

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.

UDKAST

Efter forslaget stk. 3 kan der generelt pålægges vejbyggelinjer med en indbyrdes afstand af 100 m ved statsveje og 50 m ved kommuneveje. Vejbyggelinjer fastlægges normalt i forhold til vejens midte. Til fastlæggelse af vejmidten kan bl.a. anvendes de koordinater for vejmidte, som fastsættes af vejmyndighederne i medfør af § 2, nr. 10 i bekendtgørelse nr. 454 af 23. maj 2012 om vej- og stiregister.

Efter forslaget stk. 3, 2. pkt., kan der pålægges asymmetriske vejbyggelinjer. Disse kan indebære, at vejbyggelinjerne ud over vejarealet kun berører arealer langs vejens ene side.

Forslagets stk. 4 viderefører den gældende vejlovs § 34, stk. 2.

Forslagets stk. 5 erstatter den gældende vejlovs § 34, stk. 4, om krav til placering af nybyggeri. Den nye bestemmelse gælder kun for vejbyggelinjer, der pålægges efter lovens ikrafttræden. Det kræver vejmyndighedens tilladelse at opføre bygninger, hvis disse ikke opføres med sine jordlinjer i samme højde som fremtidig vejhøjde. Bestemmelsen er sprogligt moderniseret, idet den har været vanskelig at forstå. Reglen har til formål at sikre den fremtidige vej, så der ikke sker unødigt fordyrelse eller vanskeliggørelse af et senere vejanlæg ved i tide at undgå, at der skal planlægges med særlige anlægsforanstaltninger som følge af et nærved liggende byggeri.

Ved en bygnings jordlinje forstås sædvanligvis den højde på en bygningens fundament eller sokkel, hvortil jord kan lægges op eller fjernes uden, at det vil kræve videre foranstaltninger eller følgeomkostninger for et senere vejanlæg. Det kan dreje sig om det projekterede byggeris terrænhøjde langs fundamentet/soklen eller en lednings eller særlige bygværks krævede mindste eller største jorddække, som må forudsættes intakt ved et senere vejanlæg.

En bygning, mur eller anden indretning af blivende art kan være konstrueret således, at der efterfølgende kan fyldes jord på op til en vis højde, uden at der af den grund vil skulle bekostes forstærkninger eller afværgeforanstaltninger, f.eks. i form af forstærkning og isolering af sokkel, tilmuring eller flytning af vindues- udluftningshuller mv. Selve konstruktionen af en bygning, et bassin eller et ledningsanlæg kan også forudsætte et vist mindste jorddække eller en mindste jordhøjde. Disse forhold kan evt. få betydning, hvis det er på tale at dispensere fra en vejbyggelinje med højdetillæg på vilkår om ikke-fordyrelse ved et evt. senere vejanlæg.

En bygnings jordlinje vil typisk fremgå af det konkrete byggeprojekt, såvel af hensyn til et evt. senere haveanlæg, som selve bygningskonstruktion, dennes adgangsveje, ledningsanlæg i jord med krav om jorddække, bassiner med krav om sidestøtte i jorden mv. Fremtidig vejhøjde vil i forbindelse med en dispensation fra en vejbyggelinje med højdetillæg typisk kunne fastsættes som koten (højden) af vejens midte eller nærmeste eksisterende kørebane kant. Dette vil som udgangspunkt kunne tilgodese en sideudvidelse med flere kørespor mv. af en eksisterende vej, såfremt der ikke er udarbejdet konkrete detaljerede planer med koter (højder) for vejens fremtidige linje.

UDKAST

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 35 og 42, stk. 1, 2. pkt. og stk. 2. Bestemmelsen indeholder regler om pålæg af vejbyggelinjer til sikring af gennemførelsen af nye offentlige veje eller flytninger af bestående veje, eller til sikring af fri oversigt i vejkryds på sådanne offentlige veje.

Det er en betingelse for pålæg af vejbyggelinjer efter forslaget's stk. 1, at vejanlægget er optaget på vejmyndighedens vejplan efter reglerne i forslaget's kapitel 3.

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

Efter forslaget's stk. 2 gælder der på de arealer, der er belagt med vejbyggelinjer efter denne bestemmelse, de samme begrænsninger i ejerens råden som ved vejbyggelinjer efter forslaget's § 42, stk. 2. På et areal, der ligger foran en vejbyggelinje, 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.

Efter forslaget's stk. 3 kan pålæg af vejbyggelinjer efter denne bestemmelse ske for en periode på 10 år. Herefter kan der ske forlængelse af vejbyggelinjepålægget med 10 år ad gangen. Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende retstilstand på området. Det er forudsat, at vejmyndighederne ved forlængelse af vejbyggelinjer overvejer, om vejbyggelinjen fortsat er nødvendig til sikring af det oprindelige formål.

Forslaget's stk. 4 indeholder regler om samarbejde mellem vejmyndighederne inden pålæg af vejbyggelinjer. Inden der på en statsvej sker pålæg af en vejbyggelinje efter bestemmelsen, skal de kommunale myndigheder, i hvis område den planlagte vej vil forløbe, have adgang til at udtale sig.

Den foreslåede bestemmelses stk. 5 viderefører den gældende vejlovs § 42, stk. 1, 2. pkt. Myndighederne skal efter denne bestemmelse give de myndigheder, der har udtalt sig om vejbyggelinjepålægget efter stk. 4, adgang til at udtale sig, forinden myndigheden giver tilladelse til byggeri eller andre foranstaltninger efter forslaget's § 42, stk. 2.

Til § 44

Den foreslåede bestemmelses stk. 1-3 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 36 med den ændring, der er beskrevet nedenfor. Efter forslaget's stk. 1 kan vejmyndigheden sikre, at der ikke foretages de foranstaltninger, der er nævnt i forslaget's § 42, stk. 2, når en vejs optagelse på vejplan er under forberedelse. Det samme gælder, når et anlæg er optaget på vejplan, og der planlægges pålæg af vejbyggelinjer efter forslaget's § 43. Dette er en videreførelse af den gældende vejlovs § 36, stk. 1, 1. pkt.

Når der er nedlagt forbud efter denne bestemmelse, har vejmyndigheden herefter en periode på et år til at sikre arealet ved pålæg af vejbyggelinjer efter den foreslåede § 43 (den gæl-

UDKAST

dende vejlovs § 35). Dette følger af forslaget stk. 2, der viderefører den gældende vejlovs § 36, stk. 1, 2. pkt.

Forslagets stk. 3 svarer til den gældende vejlovs § 36, stk. 2, men der er foreslået en udvidelse i anvendelsesområdet.

Efter den gældende vejlovs § 36, stk. 2, skal kommunalbestyrelsen kun indberette til vedkommende vejbestyrelse, inden der meddeles tilladelse til byggeri.

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.

Det er efter den foreslåede bestemmelse derfor 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 vejlinje.

Formålet med denne meddelelse er at give den relevante vejmyndighed mulighed for at nedlægge forbud efter denne bestemmelse, eller pålægge vejbyggelinjer efter den foreslåede § 43, inden der på en ejendom iværksættes foranstaltninger, som kan være i konflikt med et planlagt vejprojekt.

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

Den foreslåede bestemmelses stk. 4 er ny. Forbud efter stk. 1 skal respekteres af ejendommens ejere, brugere og panthavere og andre rettighedshavere fra datoen for forbuddets meddelelse. Dermed gælder det samme for forbud efter denne bestemmelse, som gælder for de indskrænkninger i råden, der efter kapitlets øvrige bestemmelser, kan pålægges ejendomme.

Til § 45

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 37 med de ændringer, der er beskrevet nedenfor.

Bestemmelsens stk. 1-2 indeholder regler om offentliggørelse af vejbyggelinjepålæg, der ligesom det gælder for de øvrige offentliggørelsesbestemmelser i lovforslaget er forenklet i forhold til den gældende vejlovs § 37, stk. 1-2.

Efter forslaget stk. 1 skal en vejmyndighed offentliggøre sin beslutning om pålæg af vejbyggelinje efter forslaget §§ 42 og 43.

Efter forslaget stk. 2 skal den vejplan, der ligger til grund for et vejbyggelinjepålæg efter forslaget § 43, være offentliggjort og offentligt tilgængeligt. Vejmyndigheden skal fortsat underrette kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor vejbyggelinjen forløber.

UDKAST

I den foreslåede bestemmelses stk. 3 videreføres den gældende vejlovs § 37, stk. 2. I bestemmelsen er det fremhævet, at gyldighedsvirkningen af vejbyggelinjepålæg er knyttet til den offentlige kundgørelse.

Bestemmelsens stk. 4 viderefører den gældende vejlovs § 37, stk. 3-4, om tinglysning af vejbyggelinjebestemmelserne.

Bestemmelsens stk. 5 viderefører den gældende vejlovs § 37, stk. 4, 1. pkt., om ejerens mulighed for på anmodning at få oplyst vejbyggelinjernes placering på ejendommen.

Bestemmelsens stk. 6 viderefører den gældende vejlovs § 37, stk. 4, 2. pkt., som indeholder et krav om, at bygherren skal søge information om, hvorvidt arbejdet vil komme i strid med vejbyggelinjerne, inden der iværksættes byggearbejde på et vejbyggelinjepålagt areal..

Til § 46

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 38 med de ændringer, der er beskrevet nedenfor. Bestemmelsen omhandler ejerens ret til under nærmere betingelser at kræve et areal overtaget af vejmyndigheden, når arealet er blevet pålagt vejbyggelinjer.

Forslagets stk. 1 viderefører den gældende vejlovs § 38, stk. 1, 1. pkt. Vejbyggelinjepålæg anses som en almindelig regulering af ejendomsretten og er som sådan principielt erstatningsfrit.

I de tilfælde, hvor vejbyggelinjepålæg virker særligt indgribende, har en ejer af et areal, der pålægges vejbyggelinjer, adgang til at begære sin ejendom helt eller delvist overtaget af vejmyndigheden.

Ejeren af en ejendom kan endvidere begære sin ejendom overtaget, hvis der foreligger særlige grunde, og vejbyggelinjen forhindrer salg af ejendommen på normale vilkår. Særlige personlige grunde kan være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager.

I forslagets stk. 2 er der i forhold til gældende ret foreslået den udvidelse, at muligheden for at begære en ejendom overtaget af vejmyndigheden udvides til, foruden at omfatte vejbyggelinjepålæg efter forslagets § 43, også at omfatte vejbyggelinjer pålagt efter forslagets § 42. Som bestemmelsen er formuleret i den gældende vejlovs § 38, stk.1, 2. pkt., kan kun ejere af arealer, der er pålagt vejbyggelinjer efter den gældende vejlovs § 35 begære arealet overtaget, hvis vejbyggelinjepålægget hindrer salg af ejendommen, og 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 vejbyggelinjer, og det vurderes derfor mest rimeligt, at den samme mulighed for overtagelse også er til stede ved vejbyggelinjer pålagt efter forslagets § 42. Praksis har endvidere udviklet sig i denne

UDKAST

retning hos taksationsmyndighederne, og lovteksten vil derfor bringes i overensstemmelse med denne praksis.

Forslagets stk. 3 viderefører den gældende vejlovs § 38, stk. 1, sidste pkt. Herefter kan ejeren af en ejendom, hvor der på en del af ejendommens areal er pålagt vejbyggelinje, kræve hele ejendommen overtaget, hvis ejendommen efter pålægget ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som selvstændig ejendom, eller hvis ejendommen efter pålægget ikke skønnes at kunne udnyttes på en rimelig måde.

Forslagets stk. 4 viderefører den gældende vejlovs § 38, stk. 2. Efter det foreslåede er fristen for fremsættelse af overtagelsesbegæring 6 måneder. 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 vejbyggelinjerne hindrer dens genopførelse. For vejbyggelinjer pålagt efter forslaget § 43 gælder ingen frist for begæring om overtagelse.

Forslagets stk. 5 og 7 viderefører den gældende vejlovs § 38, stk. 3-4. Efter det foreslåede kan vejmyndighedens afslag på overtagelse eller uenighed om erstatningen, indbringes for de taksationsmyndigheder, der er nævnt i forslaget §§ 104-105. Taksationsmyndighederne afgør, om vejmyndigheden skal overtage ejendommen og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i forslaget § 102.

I forslaget stk. 6 indføres som en ny bestemmelse, at spørgsmålet om overtagelse af en ejendom, herunder erstatningen herfor, når det drejer sig om vejbyggelinjer langs statsvejene, behandles af myndighederne nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Det betyder, at henholdsvis Kommissarius for Statens Ekspropriationer på Øerne eller Kommissarius for Statens Ekspropriationer i Jylland tager stilling til spørgsmålet, og at der er klageadgang til de statslige taksationskommissioner i lighed med, at det er disse myndigheder, der tager stilling til ekspropriation vedrørende statsvejene. Formålet med denne bestemmelse er først og fremmest at bidrage til en større gennemsigthed og forudsigelighed for parterne. Der er dog i bestemmelsen indsat hjemmel til, at transportministeren kan bestemme, at spørgsmålet i stedet behandles af de myndigheder, der er nævnt i forslaget §§ 104-105.

Til § 47

Forslaget til § 47 er nyt. Det omfatter kun planlægning og projekteringsaktiviteter på statsvejsnettet og udvider den eksisterende adgang til at begære en ejendom overtaget, jf. forslaget § 46. Med lov nr. 747 af 25. juni 2014 om ændring af lov af jernbane er der indført en tilsvarende bestemmelse i jernbaneloven.

Formålet med at indsætte denne generelle bestemmelse i vejloven er at sikre mulighed for, at borgere, der kommer i klemme i en planlægningssituation, kan anmode om at få deres ejendom overtaget på et tidligere tidspunkt i processen.

I dag kan der alene ske overtagelse af ejendomme, hvis ejendommen af hensyn til en kommende vej er sikret med vejbyggelinjer efter vejloven, eller hvor der er så stor sikkerhed om linjeføringen, at ejendommen alligevel ville skulle overtages ved ekspropriation. Det sidste kaldes også fremrykket ekspropriation og hviler i dag på et særligt hjemmelsgrundlag, ty-

UDKAST

pisk en projekterings- eller anlægslov. Overtagelse kræver desuden, at borgere er i særlige situationer og selv anmoder om at få deres ejendom overtaget før de ordinære ekspropriationer.

Ifølge den gældende vejlovs § 38, jf. forslaget § 46, er det en betingelse for at kunne kræve en ejendom overtaget, at ejendommen er pålagt vejbyggelinjer. Overtagelseshjemlen til fremrykket ekspropriation findes først i den konkrete projekterings- eller anlægslov.

Ved at indsætte den foreslåede bestemmelse i vejloven sikres borgerne en bedre retsstilling, idet muligheden for at anmode om at få overtaget ejendommen ikke nødvendigvis behøver at afvente, at deres ejendom bliver berørt af vejbyggelinjer, eller der er taget beslutning om den videre projektering eller anlæg i særlig lov.

Det er hensigten, at bestemmelsen først vil kunne anvendes, når det konkrete anlægsprojekt har en sådan fast karakter, at det konkret vurderes, at projektet vil blive gennemført i praksis.

Der skal i den forbindelse foretages en konkret afvejning af to overordnede hensyn. På den ene side skal der tages hensyn til, at der ikke overtages et stort antal ejendomme til et projekt, der muligvis ikke bliver gennemført i sidste ende. På den anden side skal der tages hensyn til behovet for så tidligt som muligt at hjælpe de lodsejere, der er i en sådan særlig situation, og hvor overtagelse af deres ejendom er den mest hensigtsmæssige løsning. Særlige personlige grunde kan være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager.

Det vil være transportministeren, der konkret vurderer, om et projekt har en sådan fast karakter, at anmodninger om fremrykket ekspropriation kan realitetsbehandles.

Transportministeren kan benytte bestemmelsen, når der på grundlag af en VVM-redegørelse er truffet beslutning om, at et nyt vejanlæg eller ændringer af et bestående vejanlæg fortsat skal indgå i vejplanlægningen. Bestemmelsen vil også kunne udnyttes, hvis der er truffet beslutning om et anlægsprojekt i forbindelse med en politisk aftale.

Som eksempler på, hvor transportministeren har haft en særlig hjemmel til forlodsovertagelse efter pålæg af vejbyggelinjer for hele strækningen - kan nævnes; Rute 26 (Rødkærsbro-Viborg V), Rute 23 (Skovvejen) og E45/E20 (strækningen Kolding-Fredericia).

Anvendelse af den foreslåede bestemmelse om adgang til at begære en ejendom overtaget indebærer, at den myndighed, der har ansvaret for projekteringen af et planlagt anlægsprojekt, vil have mulighed for at overtage ejendommen efter anmodning fra ejeren. Det er således hensigten, at bestemmelsen først vil kunne anvendes, når der på grundlag af en VVM-redegørelse politisk er truffet beslutning om, hvilke linjeføringer der skal arbejdes videre med.

Den konkrete afgørelse om, at en ejendom skal overtages, træffes under varetagelse af de samme hensyn, som skal indgå i behandling af begæringer om overtagelse efter den gældende vejlovs § 38, jf. forslaget § 46.

Det vil være transportministeren, der på grundlag af en VVM-redegørelse og valg af linjeføringer fastlægger, hvilke ejendomme der er omfattet af bestemmelsen.

Det er desuden en betingelse, at ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår på grund af projektet.

UDKAST

Til § 48

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

Ved en oversigtsservitut forstås en servitut, der er pålagt af hensyn til oversigtsforhold i forbindelse med vejkryds eller en adgang fra en ejendom. Ejeren af en ejendom, hvor der er pålagt oversigtsservitut, må ikke uden vejmyndighedens tilladelse opføre bygninger, etablere eller opretholde beplantning m.m. over den angivne højde på den del af ejendommen, som er omfattet af oversigtsservituten.

Til § 49

Den foreslåede bestemmelse er ny. Bestemmelsen indeholder en bemyndigelse for transportministeren til ved administrative regler at fastsætte regler om hjørneafskæring i forbindelse med pålæg af vejbyggelinjer.

Hensigten er, at bestemmelserne i den gældende vejlovs §§ 39-41 skal videreføres i bekendtgørelsesform. Bestemmelserne er meget tekniske og svært tilgængelige, hvorfor det vurderes, at de egner sig bedre til at blive videreført i administrative bestemmelser.

Til § 50

Forslagets stk. 1 og 2 er en videreførelse af bestemmelserne i den gældende vejlovs § 69, stk. 1. Der er et trafikalt, navnlig trafikikkerhedsmæssigt, behov for, at vejmyndigheden i forbindelse med anlæg og ombygning af vejen skal tage stilling til eksisterende adgangsforhold og dermed navnlig til de trafikikkerhedsmæssige 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, der viderefører den gældende vejlovs § 69, stk. 2, nævner en række forhold, som ikke skal indgå i vurderingen af, om der er fornøden vejadgang fra en ejendom til en vej. Der foreslås ikke materielle ændringer i forhold til den gældende bestemmelse. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med forslagets bestemmelse 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 forsvarlig måde, vil således kunne fastlægges af taksationsmyndighederne og efterfølgende domstolene.

Forslagets stk. 4 er en videreførelse af vejlovens § 69, stk. 2, 1. pkt., og forslagets stk. 5 er en videreførelse af vejlovens § 69, stk. 3.

Med forslaget i stk. 6 indføres som en ny bestemmelse, at spørgsmålet om overtagelse af en ejendom, herunder erstatningen herfor, når det drejer sig om adgangsforholdene til statsvejene, behandles af myndighederne nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Det betyder, at henholdsvis Kommissarius for Statens Ekspropriationer på Øerne eller Kommissarius for Statens Ekspropriationer i Jylland tager stilling til spørgsmålet, og at der er klageadgang til de statslige taksationskommissioner i lighed med,

UDKAST

at det er disse myndigheder, der tager stilling til ekspropriation vedrørende statsvejene. Formålet med denne bestemmelse er først og fremmest at bidrage til en større gennemsigtighed og forudsigelighed for parterne. Der er dog i bestemmelsen indsat hjemmel til, at transportministeren kan bestemme, at spørgsmålet i stedet behandles af de myndigheder, der er nævnt i forslagets §§ 104 og 105.

Til § 51

Forslagets stk. 1, 3 og 4 er en videreførelse af vejlovens § 70, stk. 1 og 2, og stk. 3, 1. pkt., der fastslår, at overkørsler ikke må etableres eller udvides uden vejmyndighedens tilladelse. Det foreslås, at begreberne "overkørsel" og "overgang" erstattes med "adgang". Forslaget medfører ikke materielle ændringer. Det er i den forbindelse uden betydning, om facadeejeren foretager egentlige anlægsforanstaltninger for at gøre adgangen mere egnet til formålet, så længe der er tale om en ny eller udvidet adgang til ejendommen. Hvis vejmyndigheden konstaterer, at der er etableret en adgang uden tilladelse, skal vejmyndigheden tage stilling til, om adgangen kan lovliggøres.

Formålet med bestemmelsen er først og fremmest at give vejmyndigheden mulighed for at varetage trafikikkerhedsmæssige og trafikafviklingsmæssige hensyn på vejen og specielt om adgangen.

Forslagets stk. 2 er nyt og kodificerer praksis, hvorefter grundejeren afholder udgiften til adgangen, med mindre andet er aftalt mellem grundejeren og vejmyndigheden.

Begrebet "byer og bymæssige områder" i stk. 3 er ikke identisk med færdselslovens afmærkning af tættere bymæssig bebyggelse, E55-tavlen, men er derimod identisk med "byer og bymæssige områder", som defineret i dette forslags § 5, nr. 5.

Forslagets stk. 4, sidste pkt., viderefører den hidtidige vejlovs § 70, stk. 3, sidste pkt., og giver således vejmyndigheden mulighed for at bestemme, at den udfører de nødvendige arbejder på vejen for ansøgerens regning.

Forslagets stk. 5 og 6 har hidtil været en del af bestemmelsen i den gældende vejlovs § 70, stk. 3. De er nu selvstændige stykker for at lette overblikket over bestemmelsen.

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 adgangstilladelse kan udnyttes.

Forslagets stk. 6 viderefører den gældende vejlovs § 70, stk. 3, 3. pkt., og omhandler den situation, hvor en anden offentlig vej eller sti tilsluttes en offentlig vej. I disse situationer kan den vejmyndighed, der kræver foranstaltninger udført efter forslagets stk. 5 kræve, at udgifterne til disse afholdes af vejmyndigheden for den offentlige vej eller sti, der tilsluttes. For så vidt angår adgange kan vejmyndigheden i særlige tilfælde kræve, at udgifterne til foranstaltninger afholdes af vedkommende ejer eller bruger, når dette står i et rimeligt forhold til de fordele, som ansøgeren opnår ved tilladelsen. Denne betingelse er efter hidtidig

UDKAST

praksis anset for opfyldt i tilfælde af adgangstilladelser til f.eks. nye udstykningsområder, butikcentre og særligt trafikskabende detailbutikker og virksomheder mv.

Forslagets stk. 7, 1. 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. 7, 2. 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 adgangstilladelse. 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 adgangstilladelse skal kunne beregne sig et administrationstillæg efter lovens regler.

Til § 52

Den foreslåede bestemmelse er – bortset fra stk. 4 samt stk. 8-11 - en videreførelse af de gældende regler i vejlovens § 71.

Bestemmelsen fastslår, at eksisterende adgange kun må anvendes af de ejendomme, for hvilke de er anlagt, med mindre vejmyndigheden giver tilladelse til at andre ejendomme kan benytte adgangen. Det vil sige, at det ikke er lovligt uden vejmyndighedens tilladelse at lade for eksempel en naboejendom benytte en eksisterende adgang på en ejendom.

En adgang til en mark, jf. stk. 2, må kun benyttes i forbindelse med ejendommens landbrugsmæssige udnyttelse. En adgang til en mark må således ikke uden vejmyndighedens tilladelse benyttes til landbrugsejendommens beboelse eller driftsbygninger.

Forslagets stk. 3 viderefører den gældende vejlovs § 71, stk. 3, med den tilføjelse, at begrebet ”sammenlægning” er nævnt udtrykkeligt i bestemmelsens ordlyd. Begrebet har hidtil været indfortolket i den gældende vejlovs § 71, stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse finder ligeledes anvendelse på adgange for en privat fællesvej, når nye ejendomme tildeles vejret til den private fællesvej. Bestemmelsen fastslår, at vejmyndigheden skal godkende benyttelsen af eksisterende adgange i tilfælde af enhver form for matrikulær ændring af den eller de ejendomme, for hvilke en adgang senest er godkendt.

Forslagets stk. 4 er nyt. Bestemmelsen giver vejmyndigheden mulighed for i særlige tilfælde at fastsætte nye bestemmelser om en eksisterende, lovlig adgang. Bestemmelsen er kun tænkt at finde anvendelse, hvor tungtvejende hensyn til trafikikkerheden eller trafikafviklingen taler for, at der træffes nye bestemmelser om benyttelsen af en adgang. Dette kan være tilfældet, hvor adgangen nu anvendes markant mere trafikskabende, når man tager hensyn til den almindelige samfundsøkonomiske udvikling, end der med rimelighed kunne forventes på godkendelsestidspunktet.

UDKAST

Forslagets stk. 5-7 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 71, stk. 4-6.

Forslagets stk. 8-12 er nye. Efter det foreslåede har grundejeren, i lighed med hvad der gælder for pålæg af adgangsbeholdninger, mulighed for at anmode om, at vejmyndigheden overtager ejendommen, når der træffes beslutning efter forslagets stk. 4. Dette spørgsmål kan ligesom øvrige erstatningsspørgsmål prøves af de taksationsmyndigheder, der er nævnt i forslagets §§ 104 og 105. Begæring om overtagelse af arealer efter stk. 8 skal fremsættes inden 6 måneder efter, at vejmyndigheden eller klagemyndigheden har truffet endelig afgørelse.

Med forslaget i stk. 11 indføres som en ny bestemmelse, at spørgsmålet om overtagelse af en ejendom, herunder erstatningen herfor, når det drejer sig om adgangsforholdene til statsvejene, behandles af myndighederne nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Det betyder, at henholdsvis Kommissarius for Statens Ekspropriationer på Øerne eller Kommissarius for Statens Ekspropriationer i Jylland tager stilling til spørgsmålet, og at der er klageadgang til de statslige taksationskommissioner i lighed med, at det er disse myndigheder, der tager stilling til ekspropriation vedrørende statsvejene. Formålet med denne bestemmelse er først og fremmest at bidrage til en større gennemsigthed og forudsigelighed for parterne. Der er dog i bestemmelsen indsat hjemmel til, at transportministeren kan bestemme, at spørgsmålet i stedet behandles af de myndigheder, der er nævnt i forslagets §§ 104 og 105.

Til § 53

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs §§ 72 og 73 om adgangsbestemmelser med de ændringer, der er nævnt nedenfor.

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 trafikikkerheden på vejen.

I almindelighed må det antages, at enhver form for adgang 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 tilladelserne.

UDKAST

I den gældende vejlovs § 72 nævnes, at markadgange 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 markadgange 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.

Til § 54

Den foreslåede bestemmelse erstatter vejlovens §§ 74 og 75.

Det fastslås i forslaget stk. 1, at vejmyndigheden skal offentliggøre sin påtænkte beslutning om adgangsbestemmelser, og at vejmyndigheden skal meddele de berørte ejere og brugere af ejendomme om baggrunden for de adgangsbestemmelser, der ønskes fastsat for ejendommen.

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 forslaget 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 § 55

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 vej-mæssig henseende, og Vejdirektoratets ønsker om at fremme trafikafviklingen og trafikikkerheden på statsvejene.

UDKAST

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

Bestemmelsen i stk. 2 om afgørelser af tvister gælder med tilsvarende begrænsninger, således at tvister om konkrete afgørelser ikke indbringes for transportministeren efter denne bestemmelse.

I tilfælde af uenighed om en dispensationsansøgning er ejeren henvist til at påklage afgørelsen efter de almindelige klageregler i denne lov, jf. forslaget § 132.

Til § 56

Den foreslåede bestemmelse viderefører i forslaget stk. 1 den gældende vejlovs § 77, som giver vejmyndigheden mulighed for til enhver tid at ændre eller ophæve adgangsbestemmelser for en ejendom eller en vejstrækning.

I forslaget stk. 2 videreføres den gældende vejlovs § 80 om vejmyndighedens adgang til at dispensere fra adgangsbestemmelserne. I forhold til den gældende bestemmelse er der i forslaget indsat henvisning til forslaget § 4.

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 (adgange) mest muligt under varetagelse af de i § 4 i øvrigt nævnte hensyn og de hensyn, der lå til grund for adgangs begrænsningen.

Til § 57

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 74, stk. 2, § 75, stk. 3, og § 82, med den ændring, der er nævnt nedenfor.

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

Efter forslaget stk. 2 kan et forbud efter forslaget stk. 1 kun nedlægges for en periode af et år regnet fra offentliggørelsen eller meddelelsen af den påtænkte beslutning.

Den gældende bestemmelse om tinglysning af vejmyndighedens foreløbige adgangsbestemmelser er formuleret som en absolut pligt, jf. den gældende vejlovs § 75, stk. 3. Med forslaget gives i stk. 3 vejmyndigheden mulighed for 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, jf. forslaget stk. 4.

UDKAST

Forslaget til stk. 4 fastslår, at vejmyndighedens påtænkte beslutning om adgangsbestemmelser skal respekteres af ejendommens ejere, brugere og panthavere og andre rettighedshavere fra datoen for meddelelsen efter forslaget stk. 1.

Til § 58

Den foreslåede bestemmelse er ny, men viderefører principperne i den gældende vejlov om proceduren for beslutninger om adgangsbestemmelser.

I stk. 1 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 lovlige 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.

Forslagets stk. 2 og 3 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 74, stk. 1 og 2.

Forslagets stk. 4 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 75, stk. 3, og indeholder forpligtelse for vejmyndigheden til at sørge for tinglysning af den offentliggjorte afgørelse.

Forpligtelsen indebærer dog ikke, at vejmyndigheden skal afholde udgifterne i de tilfælde, hvor behovet for en tinglysning skyldes grundejerens ønske om at få ændret de hidtidige adgangsbestemmelser, jf. forslaget stk. 4, 2. pkt. Dette er nyt i forhold til den gældende bestemmelse.

Til § 59

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 78 om overtagelse af areal, som følge af, at ejendommen ved en påtænkt eller endeligt fastlagt adgangsbestemmelse truffet efter §§ 54 eller 58 afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed.

Begæring om overtagelse af arealer skal fremsættes inden 6 måneder efter, at vejmyndigheden eller klagemyndigheden har truffet endelig afgørelse.

Til § 60

Forslagets stk. 1 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 79, stk. 2, om taksationsmyndighedernes kompetence ved erstatning for overtagelse af areal.

Med forslaget i stk. 2 indføres som en ny bestemmelse, at spørgsmålet om overtagelse af en ejendom, herunder erstatningen herfor, når det drejer sig om adgangsbestemmelser til statsvejene, behandles af myndighederne nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Det betyder, at henholdsvis Kommissarius for Statens Ekspropriationer på Øerne eller Kommissarius for Statens Ekspropriationer i Jylland tager

UDKAST

stilling til spørgsmålet, og at der er klageadgang til de statslige taksationskommissioner i lighed med, at det er disse myndigheder, der tager stilling til ekspropriation vedrørende statsvejene. Formålet med denne bestemmelse er først og fremmest at bidrage til en større gennemsigtighed og forudsigelighed for parterne. Der er dog i bestemmelsen indsat hjemmel til, at transportministeren kan bestemme, at spørgsmålet i stedet behandles af de myndigheder, der er nævnt i forslagets §§ 104 og 105.

Forslagets stk. 3 erstatter den gældende vejlovs § 79, stk. 1. Bestemmelsen 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 § 61

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

Til § 62

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 88.

Forslagets stk. 1 fastslår, at vejmyndighederne skal sikre deres ejendomsret over vejarealet ved, at arealet udskilles i matriklen.

Vejmyndigheden har ejendomsretten til en offentlig vejs areal, uanset om vejarealet fortsat måtte fremtræde på et matrikelkort som en del af en matrikuleret ejendom. Men af ordsmæssige grunde bør kravet om vejarealets udskillelse fastholdes, da manglende udskillelse af arealerne giver anledning til generel uklarhed om arealernes ejendomsretlige situation.

Forslagets stk. 2 viderefører den gældende vejlovs § 88, stk. 2, om, at når et vejareal er udskilt af matriklen, kan vejens naboer ikke vinde hævde på vejarealet, medmindre denne hævde er vundet, inden vejarealet blev udskilt.

Selve fremgangsmåden i forbindelse med arealets udskillelse i matriklen, herunder afsætning af skel, er reguleret i Geodatastyrelsens 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 Geodatastyrelsens retningslinjer bør der kun udskilles arealer, der anvendes til selve vejanlægget og naturligt tilhører hertil, f.eks. fortove, hjørneafskæringer,

UDKAST

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 § 63

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 89 uden materielle ændringer.

Forslagets stk. 1 viderefører den gældende vejlovs § 89, stk. 1, og fastslår den gældende retsstilling, at vejmyndigheden bør sørge for, at dets eksisterende vejareal udskilles i matriklen med henblik på at sikre vejmyndighedens ejendomsret til vejarealet, herunder vejens rabatarealer m.m. Vejmyndigheden kan undlade at udskille arealet i matriklen, når særlige grunde foreligger.

Særlige forhold kan for eksempel foreligge, når en offentlig vej ligger på et dige, hvor det af hensyn til vedligeholdelsen af diget er ønskeligt, at et digelag 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.

Forslagets stk. 2 viderefører den gældende vejlovs § 89, stk. 2, om vejmyndighedernes forpligtelse til at foretage ændringer i matrikelkortet, når en offentlig vej nedlægges.

Forslagets stk. 3 viderefører den gældende vejlovs § 89, stk. 3, om transportministerens mulighed for, efter forhandling med miljøministeren, at fastsætte nærmere regler for vejarealers udskillelse og ændring i matriklen.

Til § 64

Den foreslåede bestemmelse viderefører med de ændringer, der er beskrevet nedenfor, §§ 2-4 og 15 i den gældende lov om vintervedligeholdelse og renholdelse (renholdelsesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1103 af 16. september 2010.

Forslagets stk. 1 viderefører den gældende renholdelseslovs § 2, stk. 1. Bestemmelsen er udtryk for, at vejmyndigheden har ansvaret for og afholder udgifterne til snerydning, foranstaltninger mod glat føre og renholdelse af sine offentlige veje og offentlige stier.

Forslagets stk. 2 viderefører den gældende renholdelseslovs § 2, stk. 2, og § 3, stk. 2. Det er vejmyndigheden, der bestemmer snerydningens og glatførebekæmpelsens omfang og rækkefølge. Det vil sige, at vejmyndigheden for eksempel kan beslutte, i hvilken rækkefølge den vil snerydde eller glatførebekæmpe vejene, eller i hvilken rækkefølge vejmyndigheden vil henholdsvis glatførebekæmpe eller snerydde.

UDKAST

Forslagets stk. 3 viderefører den gældende renholdelseslovs § 2, stk. 3, og § 3, stk. 2. Det fremgår af bestemmelsen, at vejmyndigheden efter forhandling med politiet kan bestemme, at enkelte vejstrækninger skal undtages fra pligten til snerydning eller glatførebekæmpelse.

Forslagets stk. 4 viderefører gældende ret i den gældende renholdelseslov for så vidt angår offentlige stier. Med forslaget udskilles bestemmelserne om offentlige stier til sit eget stykke, for således tydeligere at gøre opmærksom på, at vejmyndigheden efter forhandling med politiet kan bestemme, at enkelte offentlige stier eller strækninger af stier undtages for pligten til snerydning og glatførebekæmpelse.

Den fritagelse, der fremgår af forslaget i stk. 3 og 4, skal ske på baggrund af trafikale, navnlig trafikikkerhedsmæssige, vurderinger og skal ses i forhold til den øvrige snerydning indenfor vejmyndighedens område. Denne præcisering af den gældende renholdelseslovs § 2, stk. 3, og § 3, stk. 2, er i overensstemmelse med den fortolkning, som er lagt til grund i de seneste år. Efter disse bestemmelser kan vejmyndigheden efter forhandling med politiet bestemme, at undtagelse f.eks. kun skal gælde kørebanen, mens forpligtelserne opretholdes for de færdselsarealer, der fortrinsvis er forbeholdt gående færdsel. Det forudsættes, at vejmyndighedens vurdering af om der skal ske fritagelse fra pligten til at snerydde og glatførebekæmpe mv. på de private fællesveje og på de offentlige veje, sker ved en afvejning af de samme saglige, trafikale hensyn.

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.

Forslagets stk. 5 viderefører den gældende bestemmelse i renholdelseslovens § 4, stk. 3. Bestemmelsen fastslår, at der på offentlige veje i landzone alene er pligt til renholdelse i det omfang, det er nødvendigt for trafikikkerheden. Dette er en del af regelforenklingsprojektet, og følger derfor den linje, at der på offentlige veje i landzone alene tiltænkes en indsats af sikkerhedsmæssig og trafikal art – ikke rent æstetiske hensyn. Der er naturligvis intet i vejen for, at vejmyndigheden vælger at renholde yderligere.

Forslagets stk. 6 viderefører den gældende renholdelseslovs § 3, stk. 2, og § 4, stk. 2, om, at retningslinjer for gennemførsel af snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse fastsættes af vejmyndigheden efter forhandling med politiet. Denne bestemmelse er i de fleste kommuner udmøntet i vinterregulativer.

Forslagets stk. 7 viderefører den gældende renholdelseslovs § 15 om transportministerens hjemmel til, efter forhandling med justitsministeren, at fastsætte vejledende retningslinjer for snerydning og glatførebekæmpelse.

Bestemmelserne i den nuværende renholdelseslovs § 2, stk. 4 og 5, videreføres i dette lovforslags § 73.

Til § 65

UDKAST

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende renholdelseslovs § 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 trapperne ind til deres ejendomme.

Til § 66

Den foreslåede bestemmelse erstatter §§ 5 og 6 i den gældende renholdelseslov. Bestemmelsen fastslår, at vejmyndigheden i byer og bymæssige områder kan bestemme, at de grundejere, hvis ejendom grænser op til en offentlig vej eller sti, skal snerydde, glatførebekæmpe og renholde fortovet eller stien ud for deres ejendomme.

Der er dog ikke medtaget den hidtidige begrænsning i den gældende renholdelseslovs § 6, stk. 1, hvorefter grundejeren ikke kan pålægges disse forpligtelser, hvis vedkommendes ejendom ikke har adgang til vejen, og adgangsbegrænsningen er bestemt af trafiksikkerhedsmæssige grunde, og den håndhæves af det offentlige.

Uanset om vedkommende har adgang til den offentlige vej, må det antages, at ejeren af en ejendom, der grænser til en offentlig vej, har en større interesse i, at fortov og sti langs med sin ejendom er vintervedligeholdt og renholdt på forsvarlig måde, end vejens brugere, her fodgængere, i almindelighed.

Bestemmelsen udgår endvidere som led i arbejdet med regelforenkling.

Forslaget til § 66 indebærer således som noget nyt, at ejere af ejendommen i by og bymæssige områder kan pålægges at snerydde, glatførebekæmpe og renholde fortovet eller stien ud for deres ejendom, uanset om de har eller lovligt kan etablere adgang til den omhandlede vej eller sti.

Forslaget til § 64 viderefører den gældende ordning for så vidt angår andre dele af den offentlige vej. Vejmyndigheden har således fortsat pligt til at sørge for snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse af kørebanen, cykelstier, skillerabatter mv., medmindre disse færdselsarealer er undtaget efter bestemmelserne i forslagens § 64, stk. 3.

Forslagets stk. 2 erstatter den gældende renholdelseslovs § 5, stk. 2. Den gældende bestemmelse har givet anledning til en vis fortolkningstvivl.

Det er i forslaget til stk. 2 derfor præciseret, at grundejeren højst kan pålægges at rydde sne, glatførebekæmpe og renholde fortov eller stiareal langs med ejendommen i en bredde af 10 meter, og at det skal være det fortovs- eller stiareal, der ligger nærmest grundejerens ejendom. Grundejeren kan pålægges pligterne, hvis ejendommen matrikulært grænser til vejarealet. 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 er en anden grundejer, der kan pålægges pligter til at renholde eller vintervedligeholde de omhandlede fortov. Be-

UDKAST

stemmelsen kan derfor få betydning for fortovsarealer, der fortsætter ubrudt over en tilstødende vej, eller hvor naboejendommen ikke kan pålægges pligter på grund af reglen i forslagens stk. 3.

Forslagets stk. 3 erstatter den gældende renholdelseslovs § 6, stk. 3, om de forpligtelser, der kan pålægges jernbaner og lufthavne, der grænser til den offentlige vej eller sti, med den ændring, at jernbaner og lufthavne ikke længere kan give afkald på udnyttelsen af beliggenheden ved vejen. Ejeren af jernbanearealet eller lufthavnsarealet kan derfor fortsat kun pålægges at snerydde, glatførebekæmpe og renholde fortov eller sti i selve adgangens bredde med et tillæg af 10 meter på hver side af adgangen. I det omfang, ejerne af disse arealer ikke har adgang til vejen, kan de ikke pålægges pligter til vintervedligeholdelse og renholdelse.

Forslagets stk. 4 viderefører den gældende renholdelseslovs § 5, stk. 3, om transportministerens mulighed for at delegere sin beslutningskompetence efter stk. 1 til kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor statsvejen forløber.

Forslagets stk. 5 erstatter offentliggørelseskravet i den gældende renholdelseslovs § 5, stk. 4. Bestemmelsen er, som det gælder de øvrige offentliggørelsesbestemmelser i lovforslaget, forenklet, så det ikke længere er et krav, at der sker offentliggørelse i stedlige blade i kommunen.

Til § 67

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende renholdelseslovs § 11, stk. 3, § 12, stk. 3, og § 13, stk. 3, om vejmyndighedernes mulighed for, efter forhandling med politiet, at fastsætte nærmere forskrifter for grundejernes snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse. Udmøntningen af denne bestemmelse sker som hovedregel i kommunalbestyrelsernes vinterregulativer.

Til § 68

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende renholdelseslovs § 11, stk. 1 og 2. Bestemmelsen indeholder nærmere regler om omfanget af grundejernes 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 § 69

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende renholdelseslovs § 12, stk. 1 og 2. Bestemmelsen fastslår, at grundejerens pligt til at glatførebekæmpe fortov og sti begynder straks efter førets indtræden. Der kan dog med hjemmel i forslagens § 66 fastsættes nærmere regler for tidsrummet, hvor denne pligt gælder.

Til § 70

UDKAST

Den foreslåede bestemmelse, der nærmere fastlægger omfanget af grundejernes forpligtelser med hensyn til renholdelse, erstatter renholdelseslovens § 13, stk. 1 og 2.

I forslaget nr. 2 foreslås det som noget nyt, at grundejernes pligt til at feje færdselsarealer, der er asfalteret, brolagt, flisebelagt eller i øvrigt overfladebehandlet, ændres til en pligt til at renholde sådanne arealer. Ændringen skal ses i lyset af udviklingen omkring brug af løvsugere og lignende.

Til § 71

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende renholdelseslovs § 16 om vejmyndighedens tilsyn med, at grundejerne udfører de pålagte pligter.

Til § 72

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende renholdelseslovs § 17 om affald eller andre genstande, der kan være til fare for færdslen, og som efterlades på offentlig vej eller sti. Bestemmelsen supplerer § 87, stk. 1 og 2, i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013 om færdselsloven, med senere ændringer.

Efter forslaget kan vejmyndigheden 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 § 73

Forslagets stk. 1 viderefører den gældende renholdelseslovs § 2, stk. 4, hvorefter der er hjemmel til at opsætte snehegn og andre midlertidige foranstaltninger for at forebygge sne-driver på vej.

Forslagets stk. 2 er en videreførelse af den gældende renholdelseslovs § 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.

Forslagets stk. 3 viderefører den gældende renholdelseslovs §§ 2, stk. 6.

Til § 74

Den foreslåede bestemmelses stk. 1 er en videreførelse af den gældende renholdelseslovs § 10, hvorefter vejmyndigheden kan bestemme, at den udfører de pligter, som er pålagt grundejerne efter lovens § 5, for grundejernes regning.

I stk. 2 foreslås indført en ny bestemmelse om, at kommunalbestyrelsen skal sikre, at arbejderne udføres billigst muligt. Dette skal ske i overensstemmelse med bestemmelsen i § 137. Der henvises endvidere til de almindelige bemærkninger afsnit 2.11.

UDKAST

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at grundejerne ikke afholder større udgifter, end markedet tilsiger. Der findes tilsvarende bestemmelser i privatvejsloven for de situationer, hvor kommunalbestyrelsen bestemmer, at den forestår udførelsen af pålagte pligter.

Til § 75

Den foreslåede bestemmelses stk. 1, 3, 4 og 8 viderefører den gældende vejlovs § 101 med de ændringer, der er beskrevet nedenfor. Bestemmelsen fastslår, at det kræver vejmyndighedens tilladelse at ændre på eller i vejarealet, jf. dog det foreslåede stk. 10, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at der i visse situationer kan undtages fra kravet om tilladelse til gravearbejde. Dette gælder, uanset om arealet opgraves, eller om der ændres i vejens befæstelse, hvilket vil sige fysiske ændringer i vejarealets udseende så som udlægning af asfalt, udlægning af grus osv.

Ved vejarealet forstås i denne bestemmelse det areal, der administreres som offentligt vejareal, typisk det areal, der er udskilt i matriklen som vejareal, jf. den gældende vejlovs §§ 88 og 89. Hvor der undtagelsesvist forekommer offentlige veje, der ikke er udskilt i matriklen, og heller ikke udgør en selvstændigt matrikuleret ejendom, gælder bestemmelsen for det areal, som vejmyndigheden med rette kan administrere som en offentlig vejs eller offentlig stis areal.

Bestemmelsen i den gældende vejlovs § 101 er ikke til hinder for, at vejmyndigheden for en offentlig vej lægger tomme trækrør i sin vej med henblik på at kunne tilbyde ledningsejere at trække deres ledninger i disse rør. Herved opnår vejmyndigheden færre opgravninger, hvilket fremmer trafikviklingen på vejnettet og varetager hensynet til vejmyndighedens investeringer i vejarealerne. Denne retstilstand kan videreføres med de foreslåede bestemmelser i forslagens § 75.

Bestemmelsen i privatvejslovens § 67 indeholder en henvisning til reglerne om gravearbejder i lov om offentlige veje. Med den foreslåede ændring henvises der til den nye bestemmelse i vejloven om gravearbejder, jf. lovforslagets § 75.

Det bemærkes, at hvis der skal laves gravearbejder i private fællesveje, kræver det kommunens tilladelse. Kommunen vil i den forbindelse partshøre vejens ejer over tilladelsen, da der skal graves i privat ejet areal.

Hvis en tilladelse efter forslagens § 75, stk. 1, ikke udnyttes straks, vil en tilladelse efter bestemmelsen ofte skulle suppleres af en tilladelse efter forslagens § 76 til at råde på en bestemt måde over vejarealet. Herved får vejmyndigheden mulighed for at fastsætte de vilkår, som situationen, navnlig den trafikale situation på gravetidspunktet, tilsiger.

Der er dog indsat en fornyelse i stk. 1, 2. pkt., hvorefter gravetilladelsens indehaver er pligtig til at tåle, at vejmyndigheden meddeler andre ledningsejere tilladelse til at udnytte opgravningen i vejarealet inden for den fastsatte tidsfrist. Vejmyndigheden kan i den forbindelse fastsætte nye vilkår for det samlede arbejde, herunder om fordeling af fællesomkostninger, f.eks. til afmærkning på og ved vejarealet i forbindelse med arbejderne. Vejmyndigheden kan endvidere forlænge tidsfristen for gravearbejderne, hvis omstændigheder taler

UDKAST

herfor. Ved samgravninger i en situation, som nævnt i bestemmelsens stk. 7, 1.pkt., indtræder alle, der har ret til at udnytte gravetilladelsen, i forpligtelsen til at erstatte eventuelle tab for vejmyndigheden. Med bestemmelsen gives vejmyndigheden mulighed for at sikre så få begrænsninger i fremkommeligheden som muligt gennem en større koordination af vejarbejderne. Endvidere kan bestemmelsen bidrage til at reducere ledningsejernes samlede omkostninger til gravearbejder m.m.

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 viderefører den gældende vejlovs § 101, stk. 1 og stk. 4. Bestemmelsen 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, jf. dog det foreslåede stk. 10, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at der i visse situationer kan undtages fra kravet om tilladelse til gravearbejde.

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 ledningsejernes behov for at tilse og vedligeholde sine ledninger, og hensynet til vejens øvrige naboer.

Når det drejer sig om gravearbejder i forbindelse med ledninger, vil vilkårene nævnt i Standardvilkårene for ledningsarbejder i og over veje, Vejdirektoratet, december 2011, ofte blive fastsat sammen med andre, konkret begrundede vilkår af trafikal, teknisk, miljømæssig mv. betydning.

Der kan efter stk. 5 også 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.

UDKAST

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. Bodden 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 bodden fastsættes ud fra en konkret vurdering. Der må i den forbindelse lægges vægt på de gener, som forsinkelsen med gravearbejdet påfører billisterne på vejen.

Uoverensstemmelser vedrørende vilkår om bod vil i lighed med øvrige vilkår kunne afgøres efter tvistreglerne i forslagens § 133.

Den ansvarlige for forholdet vil endvidere være forpligtet til at berigtige det ulovlige forhold efter forslagens § 136, 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. forslagens § 85.

Forslaget i stk. 6 er nyt. Det foreslås i bestemmelsen, at hvis tilladelsens krav ikke efterkommes, kan vejmyndigheden lade arbejdet udføre for ledningsejerens regning. Bestemmelsen svarer til forslagens § 83 for så vidt angår beplantning. Bestemmelsen regulerer de tilfælde, hvor forsinkelsen allerede er indtrådt. Ledningsejeren har ikke afsluttet sit arbejde inden for fristen i tilladelsen og får det heller ikke afsluttet inden for en rimelig frist fastsat i et påbud til ledningsejeren.

Forslagns 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. Offentliggørelsen af istandsættelsesarbejdet sker med henblik på, at ledningsejeren kan anmode vejmyndigheden om et møde med henblik på koordinering af arbejder i vejarealet.

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 opgrav-

UDKAST

ning af den 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 vejlovs § 101, stk. 3, om de sikkerhedsforanstaltninger, der skal iagttages, inden der foretages gravearbejder i eller ved vejarealet. Bestemmelsen svarer til byggelovens § 12, jf. lovbekendtgørelse 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. forslaget § 135, stk. 1, nr. 2. Overtrædelse af vilkår i forbindelse med tilladelsen straffes på samme måde, jf. forslaget § 135, 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 vejmyndigheden forhandle med politiet, jf. forslaget § 85.

Det foreslås i stk. 10, 1. pkt., at transportministeren kan fastsætte regler om de krav, der kan stilles i forbindelse med ansøgninger om gravetilladelser, og om at visse typer gravearbejder kan undtages fra kravet om tilladelse efter stk. 1, 3 og 4, til udførelse af gravearbejde mv.

Det kræver i udgangspunktet tilladelse fra vejmyndigheden, når ledningsejere, entreprenører eller andre ønsker at grave i vejarealet, eller så tæt på vejarealet, at der er fare for skade på vejen, ledninger eller andet udstyr i vejarealet. Med den foreslåede bestemmelse får transportministeren dog mulighed for at fastsætte regler, som indebærer, at der i visse situationer kan undtages fra kravet om at indhente tilladelse til at udføre gravearbejder. Dette vil f.eks. kunne forestilles i situationer, hvor der allerede foreligger en gravetilladelse, og hvor en ledningsejer, der ikke har gravetilladelse, kan udnytte, at arealet allerede er åbent til at foretage ledningsarbejder på egne ledninger. Det vil naturligvis kun kunne lade sig gøre, hvis begge arbejder kan udføres indenfor tilladelsens tidsmæssige ramme og øvrige vilkår.

Vejarealet omfatter kørebanen, rabatter, fortove mv. Det vil normalt fremgå af matrikelkortet, hvor meget areal der er vejareal.

Akutte ledningsarbejder kan altid igangsættes uden tilladelse, men skal anmeldes til vejmyndigheden hurtigst muligt efter arbejdets igangsættelse. Anmeldelsen sker af hensyn til, at vejmyndigheden kan efterse, at vejen er retableret korrekt og, at der ikke er sket skade på andre ledninger i vejen.

UDKAST

I dag kan man elektronisk søge om en gravetilladelse gennem systemet Web-GT, som bruges af 84 kommuner og Vejdirektoratet. De kommuner, der ikke anvender Web-GT, har enten deres eget elektroniske system eller behandler ansøgningerne manuelt. I 2012 blev der behandlet over 80.000 ansøgninger om rådighed over vejareal i systemet, hvoraf langt hovedparten var ansøgninger om en gravetilladelse.

Vejmyndighederne behandler således rigtig mange gravetilladelser hvert år, og en meget stor del af ansøgningerne bliver derfor behandlet som standardafgørelser. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for en sag i Web-GT var i 2012 51 timer, hvilket også inkluderer politiets sagsbehandlingstid i de sager, der kræver politiets samtykke, f.eks. sager, hvor arbejdet kræver hastighedsnedsættelser, eller på anden måde medfører ændringer i trafikafviklingen.

Transportministeren kan ifølge forslaget til stk. 10, 1. pkt., fastsætte nærmere regler om de fremtidige procedurer for 3. mands mulighed for at grave i et vejareal, herunder definere de situationer, hvor der eventuel skal kunne undtages fra kravet om at ansøge om en tilladelse til at udføre gravearbejde.

Det er hensigten, at de nærmere regler, som fastsættes i medfør af stk. 10, 1. pkt., skal mindske de administrative byrder for såvel vejmyndigheder som erhvervslivet i forbindelse med gravetilladelser, samtidigt med at vejmyndighedens mulighed for at sikre koordinering af vejarbejderne opretholdes.

Indtil transportministeren har fastsat sådanne nærmere regler vil det – ligesom i dag – være sådan, at alle gravearbejder, bortset fra de tilfælde, der er omfattet af det foreslåede stk. 2, forudsætter, at vejmyndigheden giver tilladelse hertil efter de foreslåede stk. 1, 3 og 4.

Det foreslås endvidere i stk. 10, 2. pkt., at transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af tilladelser mv. for at fremme gennemsigtighed og koordination mellem aktørerne.

Det er vurderingen, at flere ledningsejere i samme vejareal kan bidrage til at reducere den enkelte ledningsejers omkostninger og være til gavn for fremkommeligheden. Samgravning ønskes derfor fremmet. En åbenhed i form af offentliggørelse af tilladelser forventes at kunne fremme samgravning, idet andre ledningsejere via det elektroniske system kan blive opmærksom på gravearbejdet og organisere deres eget gravearbejde, så der søges om tilladelse til at grave samtidig i samme vejareal. Det vurderes, at sådanne samfundsmæssige hensyn kan veje tungere end hensynet til ledningsejernes eventuelle ønske om at hemmeligholde gravearbejdet af konkurrencemæssige årsager.

Det foreslås videre i stk. 10, 2. pkt., at indføre hjemmel til, at ministeren kan fastsætte regler om fordeling af udgifter til gravearbejder og eventuelle erstatninger mv. i forbindelse med, at flere ledningsejere har udnyttet samme opgravning af vejarealet. Det bemærkes, at for ikke at skabe unødige trafikale problemer skal gravearbejderne færdiggøres uanset eventuel uenighed mellem ledningsejerne, som må løses efterfølgende.

UDKAST

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende § 102, stk. 1, om placering af genstande mv. på vejarealet.

Ved vejareal forstås i denne bestemmelse det areal, som er taget i brug som vejareal for en offentlig vej eller offentlig sti, hvad enten det er sket som kørebane, cykelsti, fortov, rabat-arealer, skråningsarealer eller lignende.

Bestemmelsen er udtryk for en anerkendelse af vejmyndighedens ejendomsret til vejarealet. Den skal først og fremmest sikre, at vejarealet kan anvendes til trafikale og andre alment anerkendte formål.

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 imod at placere de i stk. 1 nævnte genstande på vej, men alene at det altid kræver vejmyndighedens tilladelse, før der sker anbringelse af genstande mv. på vejarealet.

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 4. Vejmyndigheden kan lovligt vedtage regulativer om råden over vejarealet, for eksempel om udeservering, skiltning mv. Det er dog forudsat, at vejmyndighederne administrerer bestemmelsen i overensstemmelse med de forvaltningsretlige regler.

Som et nyt stk. 2 foreslås det, at transportministeren får hjemmel til at bemyndige vejmyndigheden til at fastsætte nærmere regler om visse former for råden, som herefter ikke kræver tilladelse som nævnt i stk. 1, før foranstaltningen påbegyndes. Vejmyndighedens regler kan kun omfatte de former for råden, som transportministeren forinden har fastlagt ved bekendtgørelse. Det er et krav, at vejmyndigheden forhandler med politiet om de nærmere regler og derefter offentliggør dem.

Med denne bestemmelse får transportministeren mulighed for i forbindelse med udstedelse af bekendtgørelse at lette den kommunale administration på en række ukomplicerede områder, der generelt er kendetegnet ved en række fællestræk. Det kan f.eks. dreje sig om vareudstillinger langs butiksfacaden, udeservering og placeringen af cykelstativer.

Som et nyt stk. 3 foreslås det, at der indsættes udtrykkelig hjemmel for vejmyndigheden til at opkræve betaling for råden over vejarealet til andre formål end trafikale, f.eks. opsætning af reklameskilte på vejarealet. Bestemmelsen lovfæster administrativ praksis. Det er vejmyndigheden, der skønner, hvor meget der i det konkrete tilfælde skal opkræves som betaling for råden over vejarealet. Vejmyndigheden skal tilstræbe, at betalingen modsvarer vejmyndighedens direkte og indirekte faktiske udgifter i forbindelse med den forretningsmæssige, ikke-trafikale råden over vejarealet. Et vilkår om betaling kan også omfatte de former for råden, som er omfattet af regler fastsat af vejmyndigheden, jf. stk. 2.

UDKAST

Til § 77

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 viderefører den gældende vejlovs § 102, stk. 2.

Det er i stk. 1 tydeliggjort, at vejmyndigheden kan udstede påbud om fjernelse af genstande mv., som er placeret uden tilladelse på vejarealet. Det er også tydeliggjort, at vejmyndigheden skal tage konkret stilling til, hvorvidt et ulovligt forhold efter forslaget § 76 kan lovliggøres. Det vil sige, at dette skal ske enten ved at meddele en tilladelse eller afgive et påbud om, at genstanden skal fjernes. Før der udstedes påbud til den, der er ansvarlig for genstanden mv., påhviler der således vejmyndigheden en pligt til at undersøge, om der ville kunne meddeles tilladelse efter § 76. Der er her tale om en videreførelse af gældende ret, jf. princippet i den gældende vejlovs § 114, stk. 1.

Bestemmelsens stk. 2 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 102, stk. 2, 1. pkt.

Det følger af bestemmelsen, at vejmyndigheden kan fjerne genstande mv. for den ansvarliges regning, hvis et påbud ikke efterkommes.

Bestemmelsen i stk. 3 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 102, stk. 2, 2. pkt. Bestemmelsen fastslår, at vejmyndigheden eller politiet straks og uden forudgående påbud, kan fjerne genstande mv. for den pågældendes regning, når genstandene er til ulempe eller til fare for færdslen.

Til § 78

Den foreslåede bestemmelse erstatter bestemmelsen i den gældende vejlovs § 102, stk. 4. Det principielt ufravigelige forbud imod at tillede spildevand til offentlige veje og disses grøfter og ledninger videreføres ikke. I stedet fastslås det med bestemmelsen, at enhver form for tilledning af vand – spildevand, overfladevand m.m. – til vejens areal, vejens vejafvanding eller udstyr m.m. kun må ske med vejmyndighedens tilladelse. Vejmyndigheden skal i den forbindelse navnlig varetage hensynet til afviklingen af trafikken på vejen og holde denne op imod miljø- og sundhedsmæssige hensyn samt de særlige forhold, som de klimamæssige ændringer indebærer.

Spildevand skal forstås i overensstemmelse med Miljøministeriets definition. Det vil sige vand, der afledes fra beboelse, virksomheder, øvrig bebyggelse samt befæstede arealer, jf. § 4, stk. 1, i Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1448 af 11. december 2007 om spildevandstilladelser mv. efter miljøbeskyttelseslovens kap. 3 og 4, med senere ændringer

Til § 79

Med lov nr. 552 af 2. juni 2014 om ændring af forskellige lovbestemmelser om ansøgninger, anmeldelser, meddelelser, anmodninger og erklæringer til offentlige myndigheder er der indført regler for, hvordan vejens naboer og andre skal søge om tilladelse efter den gælden-

UDKAST

de vejlovs § 102, stk. 1, til at råde over en offentlig vejs areal. Loven træder i kraft den 1. december 2014 og betyder overgang til obligatorisk digital selvbetjening inden for en række ministeriers områder.

Vejloven har forud for vedtagelsen af ovennævnte lov ikke indeholdt bindende regler om ansøgningsformen for tilladelse til at råde over en offentlig vejs areal. Der fandtes heller ikke bindende regler for, hvordan grundejere, ledningsejere eller deres repræsentanter skulle søge om tilladelse efter vejlovens § 101, stk. 1 eller 2, til at grave i eller foretage opfyldninger på den offentlige vejs areal.

I de nævnte tilfælde gjaldt de almindelige forvaltningsretlige regler om, at vejbestyrelsen i ansøgningssager kan kræve, at ansøger bidrager til sagens oplysning med oplysninger, som ansøger er nærmest til at kunne levere.

Områderne er allerede delvist digitaliserede. Således kan man i dag søge digitalt om en gravetilladelse gennem systemet Web-GT, som bruges af 84 kommuner og Vejdirektoratet. I 2012 blev der behandlet over 80.000 ansøgninger om råden over vejareal i systemet.

Den nye, vedtagne bestemmelse betyder, at de nævnte ansøgninger om særlig råden over vejareal pr. 1. december 2014 skal indgives digitalt til den pågældende vejmyndighed ved brug af den digitale selvbetjeningsløsning som kommunen henholdsvis Vejdirektoratet stiller til rådighed. Ansøgninger, der ikke indgives digitalt, vil som udgangspunkt blive afvist.

Foreligger der særlige forhold, er borgeren fritaget for kravet om anvendelse af den digitale selvbetjeningsløsning ved ansøgningen. Kommunalbestyrelsen henholdsvis Vejdirektoratet kan endvidere i helt ekstraordinære tilfælde undlade at afvise en ansøgning, der ikke er indgivet ved digital selvbetjening, hvis der ud fra en samlet økonomisk vurdering er klare fordele ved at behandle ansøgningen på anden vis end digitalt.

Til § 80

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af bestemmelserne § 103 a om valgplakater i den gældende vejlov, indført ved lov nr. 379 af 2. maj 2011 om ændring af lov om offentlige veje og lov om private fællesveje.

Definitionen på en valgplakat findes i forslagets § 5, nr. 10.

Bestemmelserne om ophængning af valgplakater adskiller sig principielt fra vejlovens øvrige bestemmelser om råden over vejarealet, i og med at ophængning af valgplakater i overensstemmelse med reglerne i § 103 a ikke kræver vejbestyrelsens tilladelse.

Bestemmelserne videreføres i forslagets § 80, dog med en præcisering i stk. 1 om ophængning af valgplakater over motorveje og motortrafikveje, og stk. 4, nr. 2 og 3, om rundkørsler, midterøer og lignende, som skal administreres på samme måde som midterrabatter.

Til § 81

UDKAST

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af bestemmelserne § 103 b om valgplakater i den gældende vejlov, som er indført ved lov nr. 379 af 2. maj 2011 om ændring af lov om offentlige veje og lov om private fællesveje.

Til § 82

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

Bestemmelsen skal først og fremmest sikre, at vejens naboer ikke foretager handlinger, der hindrer, at vejarealet i hele sin udlægsbredde kan anvendes til trafikale formål.

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

Inden der gives tilladelser efter denne bestemmelse, skal vejmyndigheden forhandle med politiet, jf. forslaget § 85.

Til § 83

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, når vejens istandsættelse eller hensynet til færdslen gør det nødvendigt. Bestemmelsen anvendes bl.a. til at sikre det fornødne fritrumsprofil på vejarealet, for eksempel når beplantning fra en naboejendom rækker ind over skel til vejens areal.

Efter fast fortolkningspraksis gælder bestemmelsen for beplantning, der står på naboejendommen eller i vejarealet, hvor den udgør et hegn, hæk eller beplantningsbælte, som adskiller naboejendommen og vejarealet. Bestemmelsen stod oprindelig i færdselsloven.

Når vejmyndigheden udfører beskæringsarbejderne, sker dette for grundejerens regning, men udgangspunktet bør være, at vejmyndigheden i sit påbud til grundejeren giver denne en rimelig frist til selv at udføre de påbudte arbejder på beplantningen.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med forslaget § 76, 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. 1, 2. pkt., 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.

UDKAST

Det forudsættes, at vejmyndigheden ved administrationen af bestemmelsen i 2. pkt. er opmærksom på, at der skal være proportionalitet mellem det indgreb i beplantningen der kræves, i forhold til det formål, som indgrebet skal imødekomme.

Bestemmelsen kan ikke anvendes for beplantning uden for vejareal til at skabe oversigt, i situationer hvor der ikke er eksproprieret eller fastsat vejbyggelinjer hertil.

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

Som nyt stk. 3 foreslås, at der indføres en hjemmel for vejmyndigheden til at kunne pålægge ejeren af en tilgrænsende ejendom at beskære, studse, opstamme eller fjerne beplantning ved, på, i eller over vejarealet langs med ejendommen, uanset om hegnet er et "eget hegn" eller et "fælleshegn" jf. definitionerne § 1 i lov om hegn (hegnsløven), jf. lovbekendtgørelse nr. 59 af 19. januar 2007 med senere ændringer. Hvis grundejeren vil gøre gældende, at vejmyndigheden skal afholde udgifterne til det pålagte arbejde, fordi hegnet er et fælleshegn, må dette spørgsmål i tilfælde af uenighed mellem grundejeren og vejmyndigheden afgøres ved et hegnssyn.

Bestemmelsen i vejlovens § 103, stk. 2, gælder kun egne hegn, herunder egne hegn der med tiden står på vejens areal. For disse hegn gælder, at vejbestyrelsen kan pålægge ejeren af naboejendommen at beskære, studse eller fjerne beplantning på, i eller over vejarealet, når de nævnte betingelser foreligger.

For fælleshegn gælder, at vejbestyrelsen som ejer af vejarealet skal holde sin del af hegnet, jf. hegnsløvens bestemmelser.

For så vidt angår private fællesveje begrænser hegnsløvens bestemmelser ikke vejmyndighedens kompetence efter privatvejslovens §§ 15 og 16 og § 61 at kræve, at de vedligeholdelsespligtige grundejere fjerner, nedskærer, opstammer eller studser beplantning på, i eller over den ibrugtagne del af en privat fællesvej, når det er nødvendigt af hensyn til vejens istandsættelse eller færdslen på vejen. Hegnsløvens bestemmelser kan få betydning for det indbyrdes forhold mellem grundejerne, men det er ikke et forhold, som vejmyndigheden for en privat fællesvej skal søge afklaret, inden den træffer sin afgørelse.

Da det anses for uhensigtsmæssigt, at en uenighed mellem grundejeren og vejmyndigheden om status for et hegn mellem en ejendom og en offentlig vej kan få som konsekvens, at færdslen på vejen generes af beplantningen, og der dermed kan opstå trafikfarlige situationer på vejen, stilles forslaget til det nye stk. 3.

Til § 84

Den foreslåede bestemmelse vedrører etablering af tankanlæg ved offentlig vej. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende vejlovs § 104 med den ændring, at det nu i forslaget's stk. 6 er 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 parkeringen er adgang til opladning af el-biler eller lignende.

UDKAST

Det er efter forslaget stk. 1 overladt til vejmyndighedens 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 etablering af tankanlæg på en given vejstrækning. Der tænkes her på, at køretøjerne bevæger sig med nedsat fart i forbindelse med ind- og udkørsel fra tankanlægget.

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.

Vejmyndigheden kan fastsætte vilkår for tilladelsen til at etablere tankanlæg ved offentlig vej. Der kan for eksempel 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. Vilkårene skal, i lighed med hvad der vil gælde for alle andre afgørelser efter loven, begrundes i de hensyn, der er nævnt i forslaget § 4.

Ved godkendelse af særligt udstyr bør vejmyndigheden påse, 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 til 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 til stk. 1, 3. pkt.

UDKAST

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 til 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 godkendelse. 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 opkøb, 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 forslagets kapitel 6.

Efter bestemmelsen i forslaget til, 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 statsvejen.

Efter forslaget til 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.

Forslagets stk. 4 angiver, 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.

UDKAST

Inden der gives tilladelser efter denne bestemmelse skal vejmyndigheden forhandle med politiet, jf. forslaget § 85.

Bestemmelsen i stk. 5 viderefører den gældende vejlovs § 104, stk. 4, og giver transportministeren mulighed for at fastsætte regler om etablering og drift af tankanlæg ved offentlig vej. Denne bemyndigelse er i dag udmøntet i bestemmelserne i pkt. 54 i Ministeriet for offentlige arbejders, nu Transportministeriets, cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 om lov om offentlige veje.

Bestemmelsen i forslaget § 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 § 85

Den foreslåede bestemmelse erstatter bestemmelsen i den gældende vejlovs § 105, der angiver, at vejmyndigheden skal forhandle med politiet, inden der gives tilladelse efter §§ 75, 76, 78, 82 og 84. Formålet er først og fremmest at sikre trafiksikkerheden og trafikafviklingen.

Forslaget § 85 viderefører den gældende vejlovs § 105, dog med den undtagelse, at der ikke længere skal forhandles med politiet, inden vejmyndigheden varsler og senere meddeler påbud om beplantning på, i og over vejarealet. I almindelighed vurderes de trafiksikkerheds- og trafikafviklingsmæssige spørgsmål i forbindelse med beplantning på, i og over vejarealet ikke at være af en så alvorlig karakter, at det er nødvendigt i alle tilfælde at forhandle med politiet forinden. Ændringen er ikke til hinder for, at vejmyndigheden og politiet drøfter eventuelle problemer med beplantning på, i og over vejarealet.

Til § 86

Bestemmelsen er en videreførelse af vejlovens § 106.

Bestemmelsen omhandler det såkaldte ”gæsteprincip”. Det følger af vejlovens § 106, stk. 1, at arbejder på ledninger i eller over kommuneveje, herunder nødvendig flytning af ledninger mv. 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 er, at ledningsejeren har fået tilladelse til vederlagsfrit at placere sine ledninger mv. 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

UDKAST

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.

Den gældende vejlovs § 106, stk. 1 og 2, foreslås herefter erstattet med forslagets § 86, stk. 1 og 2.

Efter den gældende vejlovs § 106, stk. 2, finder § 106, stk. 1, også anvendelse på statsveje. Forslagets § 86, stk. 1, finder på den baggrund anvendelse på både statsveje og kommuneveje.

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

Forslagets § 86, stk. 2, viderefører den gældende vejlovs § 106, stk. 1, 2. led. Bestemmelsen medfører, at forslagets § 86 stk. 1, 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. 3 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 § 86, stk. 1. Forslaget i stk. 3 omfatter ikke ledninger ejet af privatretlige selskaber, hvor en kommune er medejer eller eneejer. Forslaget har i praksis tidligere haft et større anvendelsesområde, da mange ledninger, f.eks. vand- og gasledninger, var kommunal ejendom og blev drevet som en del af den kommunale forvaltning. Størstedelen af disse ledninger tilhører i dag privatretlige selskaber, hvor kommunen er eneejer eller har en dominerende position i selskabet.

Om retstilstanden vedrørende afgrænsning af gæsteprincippet kan i øvrigt nævnes, at der har tidligere hersket en vis usikkerhed om, hvilke typer ledninger gæsteprincippet omfattede. Der findes således udtalelser fra Vejdirektoratet om, at gæsteprincippet ikke omfatter ledninger, som indgår i vejens udstyr. Dette bygger på, at det som udgangspunkt tidligere var vej ejeren, her vejmyndigheden for den offentlige vej, der ejede belysningsanlægget.

Det er dog klart fastslået i bl.a. ekspropriationskendelse af 6. maj 2004 vedrørende Østamagerbanen, at ”hvor ledningsejeren ikke er identisk med vejbestyrelsen, må ledningsejeren selv afholde udgifterne i forbindelse med ledningsomlægningen som følge af nye vej-

UDKAST

anlæg.”

Denne retsopfattelse ses ligeledes at være kommet til udtryk i aftaler mellem ledningsejeren til vejbelysningsanlæg og vejbestyrelser, hvor det i en række kommuner siden 1980'erne har været sædvanligt, at ledningsejeren har aftalt sig ud af gæsteprincippet.

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 ejes af en anden juridisk person end vejeren (vejmyndigheden), og at gæsteprincippet ikke er fraveget ved aftale mv.

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. Højesteret udtaler, at 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 ledningen 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 projekter, der omfatter f.eks. baneanlæg og vejanlæg (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

UDKAST

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.

Østre Landsret har den 19. september 2013 afsagt dom i en sag mellem Energinet.dk og Vejdirektoratet. Det fastslås i dommen, at der kun kan ske fravigelse af gæsteprincippet ved deklaration, hvis dette fremgår klart. I den konkrete sag skulle et areal have en ændret anvendelse – motorvejsudvidelse - og ledningsejer mente ikke, at udgiften til den fordyrelse af vejprojektet, som en særlig sikring af ledningen medførte, var omfattet af gæsteprincippet, selvom det var billigere end en egentlig flytning af ledningen. Østre Landsret fandt, at hvis der ikke tages stilling til, hvem der skal bekoste ledningsarbejder som følge af ændret arealanvendelse, gælder gæsteprincippet, og ledningsejer skal herefter betale for sådanne ledningsarbejder. Formuleringen i vejlovens § 106, stk. 1, om, at ledningsejer skal bekoste ”arbejder på ledninger”, indebærer også andre tekniske løsninger end fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller en omlægning. Den konkrete aflastningskonstruktion var derfor omfattet af ”arbejder på ledninger”. Sagen er anket til Højesteret, der endnu ikke har afsagt dom.

Til § 87

Den foreslåede bestemmelse 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 ledningsejers 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 udtrykkeligt lovfæstet, 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 § 86, stk. 1, kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

I forslaget § 86, stk. 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 planlagte arbejder.

UDKAST

Bestemmelsen skal sikre, at vejmyndighedens arbejder kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer. Samtidig skal bestemmelsen administreres med respekt for pligten for vejmyndigheden til at vise hensyn til ledningsejerne og forhandle med henblik på at finde frem til brugbare løsninger, der i videst muligt omfang respekterer de forskellige forsyningsbehov.

I stk. 4 foreslås som noget nyt, at Vejdirektoratet i særlige tilfælde kan udføre de påbudte ledningsarbejder for ledningsejeren regning, hvis ledningsejeren ikke udfører de krævede ledningsarbejder og dermed forsinker vejmyndighedens arbejde. Vejdirektoratet vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i de pågældende ledningsarbejde. I de tilfælde hvor denne bestemmelse undtagelsesvist anvendes, kan Vejdirektoratet opkræve et administrationstillæg efter reglerne i forslaget § 32.

I forslaget stk. 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 § 88

Bestemmelsen i forslaget § 88 viderefører, med de ændringer, der beskrevet nedenfor, 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 eller retablere vejarealet efter endt ledningsarbejde.

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 to 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. Hensyn efter forslaget stk. 2, nr. 3, kan eksempelvis være, hvis vejmyndigheden har dårlige erfaringer med den entreprenør, som ledningsejeren har tænkt sig at overlade arbejdet til.

Forslaget i stk. 3 er nyt og giver Vejdirektoratet ret til at udføre de påbudte ledningsarbejder eller tilladte reparationsarbejder og lignende for ledningsejeren regning, hvor ledningsejeren trods indskærpelse af vilkårene ikke udfører arbejderne i overensstemmelse med vejmyndighedens bestemmelse og dermed forsinker andre arbejder på statsvejen eller vanskeliggør en hensigtsmæssig trafikafvikling. Det vil i givet fald være Vejdirektoratets ansvar, at ledningsarbejderne udføres på en faglig korrekt måde. I de tilfælde hvor denne bestem-

UDKAST

melse undtagelsesvist anvendes, kan Vejdirektoratet medregne et administrationstillæg efter reglerne i forslagets § 32.

Til § 89

Den foreslåede bestemmelses stk. 1 og 2 viderefører den gældende vejlovs § 107 om parkeringsafgift på offentlige veje.

Parkeringsrestriktioner på offentlige veje er reguleret i færdselsloven, navnlig § 92, stk. 1, hvorefter vejmyndigheden for en offentlig vej med politiets samtykke kan træffe nærmere bestemmelser om parkering, herunder en tidsmæssig begrænsning af parkeringen.

Færdselsloven indeholder dog ikke bestemmelser om betaling for parkering på offentlige veje, herunder betaling for at parkere i længere tid end den tilladte tidsbegrænsning. Disse bestemmelser findes i den gældende vejlovs § 107.

Vejmyndigheden kan efter bestemmelsen i stk. 1 opkræve en betaling 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 betaling med henblik på at begrænse parkering på bestemte steder. Betalingen kan sættes i forhold til det tidsrum, hvor motorkøretøjerne holder parkeret. Bestemmelsen tager ikke stilling til, hvor stor en betaling der må opkræves, og er ikke til hinder for, at der opkræves forskellige betalinger fra forskellige grupper af køretøjer eller trafikanter ud fra saglige hensyn.

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

Forskellen mellem de to bestemmelser i stk. 1 og 2 går således ikke primært på typen af parkeringsplads, men på formålet med betalingen.

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

Kravet vedrørende parkeringsbetaling efter forslagets stk. 2 er, at de skal være trafikalt begrundet og have et trafikadfærdsregulerende formål.

UDKAST

Forskellen på parkeringsordningen i forslagets stk. 1 og 2 er, at indtægterne fra de betalinger, som efter forslagets stk. 1 opkræves fra de særligt indrettede offentlige parkeringspladser- og anlæg, ikke må overstige vejmyndighedens udgifter til anlæg, drift og tilsyn med disse særlige parkeringsanlæg, mens der principielt ikke findes en øvre grænse for størrelsen af de betalinger, der opkræves efter forslagets stk. 2, så længe ordningen er sagligt begrundet og har til formål at regulere trafikafviklingen.

Bestemmelsen i forslagets stk. 3 er ny. Det skønnes rimeligt og hensigtsmæssigt, at vejmyndighedens beslutninger om betaling for parkering efter stk. 3 skal offentliggøres og være offentligt tilgængelige.

Bestemmelsen i forslagets stk. 4 er ny. Transportministeren får hermed en hjemmel til at fastsætte nærmere regler for, hvordan vejmyndighederne kan differentiere betaling for parkering efter de hensyn, som vejmyndighederne kan varetage efter denne lov. Ministeren kan efter denne bestemmelse f.eks. differentiere betalingen efter køretøjets miljøbelastning, tilgodesede delebil-ordninger mv. På samme måde kan der differentieres 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 forslagets stk. 5, er en videreførelse af vejlovens § 107, stk. 3 om udstedelse af regler om dokumentation for betalt parkering.

Til § 90

Med lov nr. 552 af 2. juni 2014 om ændring af forskellige lovbestemmelser om ansøgninger, anmeldelser, meddelelser, anmodninger og erklæringer til offentlige myndigheder er der indført regler for, hvordan vejens naboer og andre skal søge om tilladelse efter den gældende vejlovs § 107, stk. 2, om parkering. Loven træder i kraft den 1. december 2014 og betyder overgang til obligatorisk digital selvbetjening inden for en række ministeriers områder.

Den nye, vedtagne bestemmelse betyder, at ansøgninger om parkeringstilladelser pr. 1. december 2014 skal indgives digitalt til den pågældende vejmyndighed. Ansøgninger, der ikke indgives digitalt, vil som udgangspunkt blive afvist.

Det bemærkes dog, at beboer- og erhvervslicenser kun kan søges, hvis kommunerne har truffet beslutning om parkeringsrestriktioner. Hvis der i en kommune ikke er indført nogen restriktioner, skal der ikke indgives ansøgning, ligesom der ikke er brug for en digital selvbetjeningsløsning til ansøgning om parkeringslicenser. Tilsvarende gør sig gældende, hvis en kommune alene har ganske få parkeringsrestriktioner, og kommunen af den årsag ikke stiller en digital selvbetjeningsløsning til rådighed.

Til § 91

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, også

UDKAST

selvom ejendommen ikke grænser direkte til vejarealet, men er matrikulært adskilt fra dette ved en smal arealstribe ejet af tredjemand. Bestemmelsen har først og fremmest betydning ved veje med smalle vejudlæg, hvor afmærkningen kun vanskeligt kan etableres inden for vejudlægget.

Til § 92

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende § 111 i vejloven med den ændring, der er beskrevet nedenfor.

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 lovfæstelse 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 den gældende § 111, stk. 3.

Når der fastsættes adgangsbestemmelser for en offentlig vej efter forslaget § 53, skal vejmyndigheden som hovedregel selv sørge for at sikre overholdelsen af adgangsbestemmelserne, 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, at der foretages matrikulære ændringer på en ejendom, som grænser til offentlig vej, kræve, at der skal etableres og vedligeholdes hegn for grundejerens regning enten i forbindelse med godkendelse af udstykningstilladelsen, byggetilladelsen eller ved en tilladelse efter forslaget § 53, stk. 1.

Bestemmelsen i stk. 3 er en videreførelse af den gældende vejlovs § 111, stk. 2. Vejmyndigheden kan således kræve, at reglerne om 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 § 93

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

UDKAST

I forslaget § 93, 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 § 94

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 46, stk. 1 og 2. I bestemmelsen fastslås, at ekspropriation til statslige vejanlæg sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Hvis ekspropriation til anlæg på statsvejene efter transportministerens bestemmelse sker ved kommunal foranstaltning, jf. den foreslåede § 94, stk. 2, finder reglerne i dette kapitel anvendelse i deres helhed - herunder også bestemmelserne om taksation og taksationsmyndigheder men med de lempelser, der følger af, at kommunalbestyrelsen (ekspropriationsmyndigheden) i disse tilfælde ikke er vejmyndigheden for vejen, men gennemfører ekspropriationen på vegne af transportministeren (Vejdirektoratet).

Til § 95

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 43. Bestemmelsen indeholder den materielle ekspropriationshjemmel for vejområdet. Ekspropriation kan ske til anlæg, udvidelse og ændringer af offentlige veje, jf. definitionen i den foreslåede § 5. Der henvises til forslaget § 96 for så vidt angår de særlige formål, hvor der kan eksproprieres til offentlige veje og offentlige stier.

Betingelsen ”nødvendigt af hensyn til almenvellet” skal forstås i overensstemmelse med den praksis, der er kommet til udtryk vedrørende Grundlovens § 73. Udtrykket rummer krav om, at ekspropriationen skal tjene almene samfundshensyn, at der i forbindelse med ekspropriationsindgrebet foretages en konkret afvejning af de almindelige samfundsmæssige hensyn over for de private interesser, som indgrebet berører, og at det konkrete ekspropriationsindgreb ikke er mere vidtgående end nødvendigt for at opnå ekspropriationsformålet. Bestemmelsen indeholder ikke et forbud imod, at der eksproprieres til fordel for en privat virksomhed.

I forslaget § 95, stk. 1, 2. pkt., videreføres bestemmelsen i den gældende vejlovs § 43, stk. 1, 2. pkt., om ekspropriation til privat veje og stier.

Der kan eksproprieres til anlæg af private veje og stier, herunder private fællesveje og private fællesstier, i det omfang, det er nødvendigt for at retablere vejadgangen til offentlig vej, eventuelt ad privat fællesvej, når den hidtidige vejadgang er blevet afbrudt ved ekspropriation eller i forbindelse med ombygning af den offentlige vej. Der kan endvidere eksproprieres til private færdselsarealer, når beslutninger efter § 52, stk. 4, § 56, stk. 1, og § 58, stk. 1, om adgang til offentlig vej eller adgangsbestemmelser for offentlige veje medfører, at en ejendom mister sin hidtidige vejadgang. Endelig kan der eksproprieres til private færdselsarealer, når den hidtidige vejadgang afbrydes i forbindelse med nedlæggelse af offentlige veje, jf. § 17 og bestemmelserne i kap. 11. Ekspropriationshjemmelen vil kun blive udnyttet i

UDKAST

det omfang, der ikke er muligt for vejmyndigheden at sikre den berørte ejendom anden fornøden vejadgang.

Til § 96

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 43, stk. 2. Bestemmelsen opregner de anlæg eller foranstaltninger, der typisk eksproprieres til. En række af de eksempler på anlæg og foranstaltninger, som er opregnet i den gældende vejlovs § 43, stk. 2, er udtaget i opregningen af eksempler. Eksemplerne i den gældende vejlov er trods det store antal 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, rastepladser 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, f.eks. til toiletbygninger i forbindelse med rastepladserne.

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

Bestemmelsen viderefører også muligheden for at ekspropriere til vejmaterialer og fyld.

Bestemmelsen giver endvidere hjemmel til ekspropriation af bestående adgange.

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, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 16.

Til § 97

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 43, stk. 3. Bestemmelsen giver hjemmel til ekspropriation af arealer mv., herunder rettigheder over disse. Der kan således 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, f.eks. i form af erstatning for strukturskader. Erstatning for midlertidigt beslaglagte arealer fastsættes ved arealernes tilbagelevering.

UDKAST

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

Bestemmelsen i forslagets § 97, stk. 1, viderefører den gældende vejlovs § 43, stk. 3. Efter bestemmelsens ordlyd er der således hjemmel til at sikre et areal til brug for en offentlig vej ved at pålægge en ejendom en servitut om en særlig rådighed frem for at ekspropriere til ejendom. Bestemmelsen skal dog læses i sammenhæng med den gældende vejlovs § 89, jf. forslagets § 63, hvorefter vejmyndigheden skal sørge for at udskille sine vejarealer i matriklen som offentlige vejarealer, medmindre særlige forhold gør sig gældende.

Udgangspunktet i vejloven er således, at vejmyndigheden er ejer af det areal, der administreres som en offentlig vej eller del af en offentlig vej.

De få eksempler fra Transportministeriets praksis, hvor dette udgangspunkt er fraveget, er kendetegnet ved, at vedligeholdelsen af arealet under vej- eller stianlægget har haft en sådan særlig betydning for den oprindelige ejer eller har en bredere betydning for det omkringliggende område, f.eks. vejanlæg på et dige.

Ekspropriationen må ikke foretages 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, som f.eks. servitutpålæg er tilstrækkelige til at opnå ekspropriationsformålet. Nødvendighedskravet er ikke til hinder for, at myndigheden imødekommer ejers ønske om fuldstændig afståelse.

Begrebet ”ejendommens tilbehør” fortolkes udvidende og rækker således videre end det tilsvarende civile retlige begreb.

Til § 98

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 45 med de ændringer, der er beskrevet nedenfor. 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 orientering i forvejen eller - hvis dette ikke er muligt – offentliggøres på anden måde.

Der er i forslaget indsat en ny hjemmel i stk. 3 til, at der kan foretages arkæologiske forundersøgelser. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.8.

Forslagets stk. 2 og 4 foreskriver den varsling, der skal ske af de berørte grundejere, inden der iværksættes forundersøgelser eller arkæologiske undersøgelser. Det foreslås således i stk. 2 og 4, at varslingen i forbindelse med forundersøgelser efter stk. 1 fortsat er mindst 14 dage, mens varsling i forbindelse med arkæologiske forundersøgelser efter stk. 3 skal ske mindst 28 dage før gennemførelsen af disse forundersøgelser. Arkæologiske forundersøgelser er typisk mere indgribende for grundejerne end forberedende undersøgelser efter stk. 1.

UDKAST

Arkæologiske forundersøgelser er endvidere ofte ikke så presserende at gennemføre. Det vurderes på den baggrund rimeligt med en længere varsling af grundejerne ved arkæologiske forundersøgelser.

Det er - som ved offentliggørelse efter lovforslaget i øvrigt - op til vedkommende kommunalbestyrelse at bestemme, hvordan offentliggørelsen skal ske. Offentliggørelsen kan for eksempel ske på kommunens hjemmeside.

Eventuelle skader, der forvoldes ved disse forberedende foranstaltninger, skal erstattes. I mangel af enighed mellem grundejeren og kommunalbestyrelsen fastsættes erstatningen af de i loven omhandlede taksationsmyndigheder. Ved statslige vejprojekter behandles af sagerne af de myndigheder, der er nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Der er dog i bestemmelsen indsat hjemmel til, at transportministeren kan bestemme, at spørgsmålet i stedet behandles af de myndigheder, der er nævnt i forslaget §§ 104-105.

Til § 99

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 47 om afholdelse af åstedsforretning. Åstedsforretningen afholdes inden vejmyndighedens ekspropriationsbeslutning og udgør en del af beslutningsgrundlaget for vejmyndighedens ekspropriationsbeslutning. Formålet med bestemmelsen er endvidere 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.

Den gældende vejlovs § 47, stk. 2, indeholder nærmere regler om det materiale, som vejmyndigheden skal fremlægge til brug for åstedsforretningen. Disse regler videreføres i forslaget § 47, stk. 2 og 3.

I henhold til vejlovens § 47, stk. 3, skal vejmyndigheden med mindst 4 ugers frist varsle tid og sted for åstedsforretningen. Varslingen skal ske i stedlige blade efter kommunalbestyrelsens bestemmelse. Kommunalbestyrelsen skal endvidere mindst 4 uger før åstedsforretningen fremlægge ekspropriationsplanen til eftersyn på det stedlige kommunekontor eller et andet tilgængeligt sted for beboerne. Denne bestemmelse videreføres i forslaget § 47, stk. 4 og 5, 1. pkt.

Den gældende vejlovs § 47, stk. 4, 2. pkt., pålægger vejmyndigheden at indkalde ejere, brugere og andre, der skønnes at have en retlig interesse i den påtænkte ekspropriation, med et varsel på mindst 4 uger. Den skriftlige indkaldelse skal indeholde oplysning om, hvor ekspropriationsplanen er fremlagt og om indholdet af bestemmelsen i vejlovens § 48, stk. 3.

UDKAST

Endvidere skal arealfortegnelsen for de respektive ejere vedlægges. Denne bestemmelse videreføres i forslagets stk. 5.

I forslagets stk. 4 og 5 foreslås den i vejlovens 47, stk. 3, foreskrevne offentliggørelsesmåde – i stedlige blade efter vejbestyrelsens bestemmelse og fremlæggelse til eftersyn på det stedlige kommunekontor eller andet for beboerne tilgængeligt sted - ændret, således at vedkommende kommunalbestyrelse frit bestemmer, hvor og hvordan offentliggørelsen skal ske.

Offentliggørelsen kan for eksempel ske på kommunens hjemmeside eller ved fremlæggelse til gennemsyn på det lokale bibliotek, forsamlingshus eller lignende. Hermed bringes bestemmelserne om offentliggørelse af ekspropriationsplaner på linje med bestemmelser for offentliggørelse af andre påtænkte beslutninger vedrørende vejspørgsmål.

Til § 100

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 48.

Mindst et medlem af den kommunalbestyrelse, der er vejmyndighed, skal deltage i åstedetsforretningen, og et medlem af den pågældende kommunalbestyrelse skal lede forretningen, jf. forslagets stk. 1, der svarer til den nugældende § 48, stk. 1.

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

I forslagets stk. 2 videreføres den gældende vejlovs § 48, stk. 2, 1. og 2. pkt., hvorefter vejmyndigheden skal redegøre for den planlagte ekspropriation og dennes omfang. Vejmyndigheden skal i forhold til hver enkelt ejendom omfattet af den planlagte ekspropriation redegøre for, hvordan indgrebet berører ejendommen, rettigheder, adgangsforhold mv.

I forslagets stk. 3 videreføres bestemmelsen i den gældende vejlovs § 48, stk. 2, 3. og 4. pkt. Vejmyndigheden kan fortsat fremsætte forslag til erstatningens fastsættelse (forligstilbud) under åstedetsforretningen. Erstatningsforslaget kan også som i dag accepteres af grundejerne under selve åstedetsforretningen blot med den forskel, at aftalen må indgås med det forbehold, at ekspropriationen af vejmyndigheden besluttet fremmet på det grundlag, der foreligger under åstedetsforretningen, og at vejmyndigheden tiltræder erstatningsforslaget.

Forslagets stk. 4 erstatter fristbestemmelsen i den gældende vejlovs § 48, stk. 3, hvorefter ejere, brugere og andre med retlig interesse i ekspropriationen skal have en frist på 3 uger til at fremkomme med forslag til ændringer eller indsigelser. Denne frist foreslås ændret til 4 uger. Dette sker med henblik på, at ensrette høringsfristerne i forslaget.

Til § 101

UDKAST

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 49 om vejmyndighedens ekspropriationsbeslutning. Når 4 ugers fristen for afgivelse af bemærkninger til vejmyndighedens forslag, der er fastsat i den foreslåede § 100, stk. 4, er udløbet, træffer vejmyndigheden på grundlag af de modtagne bemærkninger og ændringsforslag beslutning om hvorvidt og, i bekræftende fald, hvordan ekspropriationen og foranstaltningerne skal gennemføres. Under nærmere angivne betingelser kan ekspropriationsbeslutningen 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, skal fornyet åstedsforsretning afholdes med indvarsling af de ejere og andre, der berøres af ændringerne.

De procedureregler, der fremgår af den gældende vejlovs § 49, stk. 2, 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 vurderes ikke nødvendigt at videreføre disse selvstændige, forvaltningsretlige procedureregler. De foreslåede ændringer vurderes ikke at medføre materielle ændringer i proceduren eller at medføre en svækkelse af borgernes retssikkerhed.

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 § 102

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 51, stk. 1 og 2, om, at erstatning for ekspropriation og forberedende foranstaltninger fastsættes efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

Til § 103

De foreslåede bestemmelser er en videreførelse af den gældende vejlovs § 51, stk. 3-7. Bestemmelserne svarer til tilsvarende bestemmelser i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Efter disse bestemmelser kan ejeren af ejendom kræve sin ejendom totaleksproprieret, hvis restejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at den ikke vurderes at kunne bevares som selvstændig ejendom eller kunne udnyttes på en rimelig måde. På samme måde kan en ejer kræve arealer, der er afskåret ved en vejlinje, eksproprieret.

Forslagetets stk. 2 og 3 giver vejmyndigheden mulighed for at kræve hele ejendommen afstået, når erstatningen for ejendommens værdiforringelse m.m. vil stå i et åbenbart misforhold til erstatningen for en total ekspropriation.

UDKAST

Til § 104

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 57 om transportministerens nedsættelse af taksationskommissioner til afgørelse af erstatningsspørgsmål.

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

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 § 105

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 58 om transportministerens nedsættelse af overtaksationskommissioner, hvis opgave det er at efterprøve taksationskommissionernes afgørelser.

Til § 106

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 58 a. Bestemmelsen fastslår, at taksationskommissionerne og overtaksationskommissionerne er uafhængige instanser.

Til § 107

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 59, hvorefter den enkelte vejmyndighed udpeger en landinspektør, som kan bistå kommissionerne i deres arbejde. Taksationskommissionen og overtaksationskommissionen kan endvidere anmode særlige sagkyndige om vejledende udtalelser. Vederlaget til den særlige sagkyndige fastsættes af kommissionen.

Til § 108

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 60, stk. 1. Bestemmelserne foreskriver, at medlemmerne af kommissionerne skal have indsigt i vurdering af ejendomme.

Den gældende vejlovs § 60, stk. 2, som fastlægger selvstændige habilitetsregler 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 vurderes derfor ikke nødvendigt at videreføre disse selvstændige, forvaltningsretlige habilitetsregler.

Til § 109

UDKAST

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 61. Taksationskommissionerne kan pålægge vejmyndigheden at betale en passende godtgørelse, når en part har haft udgifter til sagkyndig bistand.

Til § 110

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 62. Kommissionerne kan antage sekretærbistand. Transportministeren fastsætter nærmere regler for vederlag til formand og sekretærer.

Til § 111

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 § 112

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. Efter denne bestemmelse får ejere, fra hvis ejendom der ikke eksproprieres til ejendom eller rettigheder, mulighed for at få prøvet f.eks. erstatningskrav for øget støj, lysindfald m.m.

Til § 113

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 53, stk. 1. Bestemmelsen fastslår, at parterne skal indkaldes skriftligt til møde i taksationskommissionen med mindst 4 ugers varsel.

Til § 114

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 53, stk. 2-6. Bestemmelsen fastslår de almindelige procedureregler, som taksationskommissionerne skal følge ved deres behandling af sagen, herunder kravene til indholdet i kendelsen.

I henhold til den gældende vejlovs § 53, stk. 4, skal taksationskommissionens kendelse i fornødent omfang være ledsaget af grunde og angive kommissionen stilling til de omstændigheder, som parterne har påberåbt sig. Ordene ”i fornødent omfang” er ikke medtaget i forslaget § 114, stk. 3. Der er hermed ikke tiltænkt materielle ændringer i forhold til praksis, hvor forvaltningsloven allerede i dag indeholder særlige bestemmelser om, hvordan en bebyrdende, skriftlig afgørelse skal være begrundet.

Til § 115

UDKAST

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 54, stk. 1, om indbringelse af taksationskommissionens afgørelser for overtaksationskommissionen.

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. Taksationskommissionens formand fremsender herefter denne til formanden for vedkommende overtaksationskommission.

Til § 116

Bestemmelsen svarer til den gældende vejlovs § 54, stk. 2 og 3. Bestemmelsen foreskriver, at overtaksationskommissionen følger de samme procedureregler, som gælder for taksationskommissionerne, jf. den foreslåede § 114.

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 § 117

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

Til § 118

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 64 om udbetaling af erstatning. Bestemmelsen er forenklet og sprogligt moderniseret, men der er ikke tiltænkt materielle ændringer.

Til § 119

De foreslåede bestemmelser svarer til den gældende vejlovs § 63 om forrentning af erstatningsbeløbet.

Til § 120

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 65 om indbringelse af ekspropriationssager for domstolene.

Til § 121

UDKAST

I forslaget § 121 videreføres den gældende vejlovs § 66. Efter stk. 1 i denne bestemmelse kan transportministeren fastsætte nærmere regler for ekspropriationssagers behandling og for taksations- og overtaksationskommissionernes forretningsgang.

Denne hjemmel er udmøntet i pkt. 32 i cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 om lov om offentlige veje. De omhandlede bestemmelser tænkes videreført i sprogligt moderniseret form i forbindelse med en ny forskrift til vejmyndighederne og taksationsmyndighederne om lov om offentlige veje.

I forslaget § 121, stk. 2, videreføres den gældende vejlovs § 66, stk. 2, om, at miljøministeren, henholdsvis justitsministeren, kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved matrikulære, henholdsvis tinglysningsmæssige, berigtigelser, der bliver nødvendige på grund af ekspropriationer omfattet af vejloven.

Til § 122

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

Til § 123

De foreslåede bestemmelser i §§ 123 og 124 erstatter den gældende vejlovs § 90 om nedlæggelse af offentlige veje.

Forslaget til § 123 erstatter den gældende vejlovs § 90, stk. 1 - 7, og stk. 13.

Forslaget til § 123, stk. 1, viderefører den gældende vejlovs § 90, stk. 1, og pålægger kommunalbestyrelsen at tage stilling til, om en offentlig vej, der ønskes nedlagt som offentlig vej, skal opretholdes som privat fællesvej, privat vej for en enkelt ejendom eller helt udgå som vejareal.

I forslaget § 123, stk. 2, videreføres den gældende vejlovs § 90, stk. 2, som fastslår, at vejen skal opretholdes helt eller delvist som vej, hvis den efter matrikelkortet er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af dens lodder, og der ikke samtidig etableres anden vejadgang, eller hvis vejen efter kommunalbestyrelsens vurdering i øvrigt er af vigtighed for en ejendom.

I forslaget § 123, stk. 3, videreføres den gældende vejlovs § 90, stk. 7, vedrørende nedlæggelsesproceduren. Bestemmelsen fastslår, at hvis vejen agtes opretholdt som privat fællesvej eller privat vej for en enkelt ejendom, kan vejmyndigheden tidligst 4 år efter offentliggørelsen træffe endelig beslutning herom, og den endelige beslutning skal være truffet senest 6 år efter offentliggørelsen.

I § 123, stk. 4, foreslås en ændring i forhold til affattelsen i den gældende vejlovs § 90, stk. 3, således at vejmyndigheden skal pålægge ejeren af en ejendom at overtage en vej, som skal opretholdes som privat vej for denne ejendom. Hvis ejeren ikke kunne pålægges at

UDKAST

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.

Bestemmelsen i forslaget § 123, stk. 5, viderefører den gældende vejlovs § 90, stk. 4. Hvis den nedklassificerede kommunevej fremover skal være privat fællesvej, skal kommunalbestyrelsen bestemme, hvem der skal være ejer af vejarealet (det kan være kommunen) og hvilke ejendomme, der skal have vejret til vejen. Kommunalbestyrelsen skal endvidere sørge for, at vejarealet matrikuleres, at adkomst til vejarealet noteres, og at vejrettigheder noteres.

Bestemmelsen i forslaget § 123, stk. 6, erstatter den gældende vejlovs § 90, stk. 5. I henhold til den gældende bestemmelse skal vejbestyrelsens påtænkte beslutninger efter stk. 1-4 kundgøres i stedlige blade efter vejbestyrelsens bestemmelse. Ejere og brugere af ejendomme, der skønnes at blive berørt af beslutningen, skal samtidig underrettes om denne. Kundgørelse mv. skal indeholde oplysning om bestemmelserne i stk. 2 og 6 samt § 91.

I forbindelse med en revision af reglerne ses der ikke at være grundlag for at fastholde, at brugere af ejendomme, som ikke er ejere af ejendommene, skal have en udtrykkelig partsstatus. Der henvises til den gældende vejlovs § 90, stk. 5 og 10. 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 afgørelse, vil disse lejere efter den almindelige forvaltningsret have partsstatus og dermed have de samme rettigheder som ejere af berørte ejendomme.

Efter forslaget § 123, stk. 6, skal kommunalbestyrelsen høre ejerne af de berørte ejendomme om den påtænkte beslutning. Endvidere skal kommunalbestyrelsens påtænkte beslutning offentliggøres. Der er ikke krav til en bestemt form for offentliggørelse. Såvel offentliggørelsen som den individuelle meddelelse skal indeholde oplysninger om de i forslaget § 123, stk. 2 og 7, nævnte bestemmelser.

I forslaget § 123, stk. 7, videreføres den gældende vejlovs § 90, stk. 6. Hvis vejen eller dele af vejen helt skal udgå som færdselsareal, skal kommunalbestyrelsen give en frist på mindst 8 uger til over for kommunalbestyrelsen at fremsætte krav om, at vejen opretholdes af de i stk. 2 nævnte grunde. Hvis kommunalbestyrelsen fastholder, at bestemmelsen i stk. 2 ikke er til hinder for en nedlæggelse af vejen, kan grundejeren kræve, at vejmyndigheden indbringer afgørelsen for taksationsmyndighederne inden 4 uger, efter at afgørelsen er meddelt den pågældende.

I dette forslag er den gældende frist på 8 uger for indbringelse for taksationsmyndighederne forkortet til 4 uger.

Med forslaget til § 123, stk. 8, videreføres den gældende bestemmelse i vejlovens § 90, stk. 13. De grundejere, der efter privatvejslovens bestemmelser pålægges øgede vedligeholdelsesforpligtelser ved vejens overgang til privat fællesvej, kan ikke kræve erstatning fra kommunalbestyrelsen af disse grunde.

UDKAST

Til § 124

Bestemmelserne i forslagets § 124 erstatter den gældende vejlovs § 90, stk. 7 – 12. Dog vil der som noget nyt være mulighed for at fravige den fastlagte procedure ved aftale mellem kommunalbestyrelsen og de berørte grundejere, jf. forslagets § 125.

Forslaget i § 124, stk. 1, viderefører bestemmelsen i den gældende vejlovs § 90, stk. 8. Bestemmelsen pålægger kommunalbestyrelsen at udfærdige en tilstandsrapport, der dokumenterer, at vejen med udstyr er i god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige færdsel på vejen som privat fællesvej eller privat vej,

I forslagets § 124, stk. 2, videreføres den gældende vejlovs § 90, stk. 9, der bemyndiger transportministeren til at fastsætte nærmere regler om tilstandsrapporters udformning, indhold mv.

Bestemmelsen i forslagets § 124, stk. 3, erstatter den gældende vejlovs § 90, stk. 10. I henhold til den gældende bestemmelse skal vejbestyrelsen i forbindelse med høringen nævnt i stk. 5 (forslagets § 123, stk. 6) sende sin tilstandsrapport til de ejere og brugere af ejendomme, der skønnes at blive berørt af beslutningen, med en frist på mindst 12 uger til at fremkomme med indsigelser mv. mod rapporten. Vejbestyrelsen skal samtidig offentliggøre tilstandsrapporten med en tilsvarende frist.

Efter forslagets § 124, stk. 3, skal vejmyndigheden sende sin tilstandsrapport i høring hos ejerne af de ejendomme, der berøres af den påtænkte beslutning, med en frist på 8 uger til at fremkomme med indsigelser og ændringsforslag. Kommunalbestyrelsen skal offentliggøre tilstandsrapporten med en tilsvarende frist.

Den pligtmæssige høring af brugere af berørte ejendomme udgår. Brugernes retlige interesse i at blive hørt over kommunalbestyrelsens vurdering af vejens aktuelle stand sammenholdt med kommunalbestyrelsens vurdering af hvilken stand, vejen bør have som privat fællesvej eller privat vej, skønnes temmelig beskeden. Det skyldes, at brugere af ejendomme efter privatvejslovens regler ikke kan pålægges pligter i form af vedligeholdelse m.m. af vejarealet.

Endvidere er høringsfristen på 12 uger nedsat til 8 uger med henblik på at fremme sagernes afgørelse. En nedsættelse af fristen fra 12 til 8 uger vurderes ikke at forringe borgernes retssikkerhed. Endvidere indebærer ændringen, at høringsfristen over tilstandsrapporten bliver den samme som høringsfristen over de påtænkte beslutninger i øvrigt. Hvis en grundejer anmoder herom, vil vejmyndigheden efter bestemmelsen i § 21 i forvaltningsloven skulle tage stilling til en eventuel forlængelse af fristen.

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, så 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.

UDKAST

Bestemmelsen i forslagets § 124, stk. 4, viderefører den gældende vejlovs § 90, stk. 11. Hvis vejmyndigheden efter behandling af modtagne hørings svar fastholder, at vejen skal nedlægges og overgå til privat fællesvej eller privat vej, 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 forslagets § 132, stk. 1 og 3-5, 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 § 124, 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 forslagets § 132, stk. 4. Det vil sige, at der som udgangspunkt skal være tale om uerstættelige eller uoprettelige tab, før der meddeles opsættende virkning imod kommunalbestyrelsens udtalelse. Dette udgangspunkt er også gældende i øvrigt i loven.

Det er - som ved offentliggørelse efter lovforslaget i øvrigt - op til vedkommende kommune at bestemme, hvordan offentliggørelsen skal ske. Offentliggørelsen kan for eksempel ske på kommunens hjemmeside.

Til § 125

Den foreslåede bestemmelse er ny. Bestemmelsen giver mulighed for, at den procedure, der er fastlagt i forslagets § 123, stk. 3, og § 124, stk. 1, kan fraviges ved aftale mellem kommunalbestyrelsen og de berørte grundejere.

Til § 126

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.

På den baggrund foreslås det i § 126, stk. 1 og 2, at kommunalbestyrelsen frit kan råde over det nedlagte vejareal, når det ikke skal opretholdes som privat fællesvej eller privat vej. I mange tilfælde vil det formentlig være mest nærliggende at tilbyde arealet til ejere af tilgrænsende ejendomme, jf. bestemmelsen i forslagets § 126, stk. 2.

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

UDKAST

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.

Bestemmelsen i forslagets § 126, stk. 3, viderefører den gældende vejlovs § 91, stk. 5. Kommunalbestyrelsen skal således sørge for den matrikulære berigtigelse i forbindelse med nedlæggelsen af vejen.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 er ny. Bestemmelsen pålægger vejmyndigheden efter opfordring fra en ledningsejer at lade en ledningsdeklaration tinglyse på det nedlagte vejareal. Det er ledningsejeren, som afholder udgifterne forbundet hermed. Formålet med bestemmelsen er at sikre, at senere erhververe og fordringshavere til arealet gøres bekendt med ledningens tilstedeværelse i arealet, herunder om ledningerne ligger efter gæsteprincipets vilkår.

Til § 127

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 92, stk. 2. Formålet med bestemmelsen er at præcisere, at procedurereglerne i forslagets § 123 ikke skal iagttages af ekspropriationsmyndigheden i forbindelse med beslutninger vedrørende aflagte vejarealer i forbindelse med vejoplægninger eller vejforlægninger.

Til § 128

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 6, stk. 1 og 3.

Sammenhængen i vejnettet og vejtrafikken og hensynet til trafiksikkerheden kræver en betydelig ensartethed i vejenes indretning og udstyr. Forslagets stk. 1 viderefører den gældende vejlovs § 6, stk. 1, hvorefter transportministeren kan fastsætte almindelige regler og normer for en række forhold vedrørende offentlige veje, som er af betydning for vejnettets ensartethed og for trafiksikkerheden.

I privatvejslovens § 27, stk. 3, findes en tilsvarende hjemmel for transportministeren til at fastsætte almindelige regler og normer for en række forhold vedrørende private fællesveje i byer og bymæssige områder.

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 i § 128, stk. 2, viderefører i sprogligt moderniseret form bestemmelsen i den gældende vejlovs § 6, stk. 3, til transportministeren til at fastsætte bestemmelser med henblik på at tilgodese disse formål. Som noget nyt kan transportministeren også fastsætte regler om drift af data til ITS.

UDKAST

Til § 129

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

Til § 130

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 § 131

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 2, stk. 3 om, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Vejdirektoratet afgør klager over kommunalbestyrelsernes afgørelse truffet efter denne lov, og at Vejdirektoratets afgørelser ikke kan indbringes for transportministeren.

Til § 132

Bortset fra ophævelse af den fulde prøvelse af tilstandsrapporterne, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 2.7., videreføres bestemmelserne i den gældende vejlovs § 4 om transportministerens kompetence til at tage stilling til klager over afgørelser truffet af kommunalbestyrelserne efter bestemmelserne i denne lov.

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 forslagets § 132, 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.

Klager over ekspropriationsbeslutninger truffet efter forslagets § 101 kan prøves fuldt ud. Hermed videreføres i forslagets § 132, stk. 2, ordningen i den gældende vejlovs § 4, stk. 2, for så vidt angår ekspropriationsbeslutninger.

Vejdirektoratet tager således stilling til det faktisk udøvede skøn, f.eks. om nødvendighedskravet, proportionalitetsgrundsætningen, til linjeføreringen mv., ligesom Vejdirektoratet, når dette gøres gældende, sikrer sig, at de nødvendige forhåndstilkendelsegivelser, tilladelser m.m. efter anden lovgivning foreligger, før ekspropriationsbeslutningen træffes.

UDKAST

I forslaget § 132, stk. 3-5, videreføres den gældende vejlovs bestemmelser i § 4, stk. 3-4 og 6, om klagefrist, retsvirkningen af en klage og bestemmelsen om indbringelse af afgørelsen for domstolene.

Fristen for indbringelse af en klage til Vejdirektoratet er således normalt 4 uger regnet fra det tidspunkt, hvor klager har modtaget afgørelsen med en korrekt klagevejledning. Der er generelt ikke opsættende virkning ved klager, medmindre dette bestemmes af klagemyndigheden i den konkrete sag. Den administrative klageadgang skal være udnyttet, før sagen kan indbringes for domstolene, og dette skal være sket inden 6 måneder efter modtagelse af klagemyndighedens afgørelse med en korrekt søgsmålsvejledning.

Den gældende vejlovs § 4, stk. 4, foreslås ophævet som overflødig, da krav om klagevejledning mv. allerede følger af almindelig forvaltningsret.

Til § 133

Den foreslåede bestemmelse i § 133, stk. 1, viderefører den gældende vejlovs § 5, stk. 1, om afgørelse af tvister mellem vejmyndighederne. Bestemmelsen er den generelle bestemmelse om tvister og 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 i forslaget § 133, 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 gravetilladelser og 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. Den gældende vejlov indeholder ikke bestemmelser om tvister mellem ledningsejere og Vejdirektoratet. Tvister af denne karakter afgøres efter fast praksis efter regler i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, hvilket vil sige, at tvisterne afgøres af ekspropriationskommissionen med klagemulighed til taksationskommissionen. Den nuværende praksis for behandling af disse tvister foreslås hermed lovfæstet.

Bestemmelsen i stk. 4 er ny. Den gældende vejlov indeholder ikke frister for indbringelse af tvister.

UDKAST

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 omstændighederne 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 foreligger en formel afgørelse, men videre forhandlinger vurderes udsigtsløse.

Bestemmelsen i stk. 5 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. Det følger således af bestemmelsen, at rettidig indbringelse af en tvist om arbejdets omfang har opsættende virkning på dette arbejde, medmindre transportministeren bestemmer andet. Ved rettidig indbringelse af en tvist om betaling for arbejder på eller ved en ledning afholder hver part foreløbigt halvdelen af udgifterne, medmindre transportministeren fastsætter en anden foreløbig fordeling. Med foreløbig afholdelse menes, at hver part afholder halvdelen af udgifterne, indtil der i tvisten er truffet endelig afgørelse om udgiftsfordelingen.

Der skønnes ikke at være et tilsvarende behov for opsættende virkning ved indbringelse af tvister, der vedrører betalings spørgsmål. Som en ny bestemmelse foreslås i stk. 5, 2. pkt. indført, at parterne i tvister om betalings spørgsmålet hver foreløbigt afholder halvdelen af udgifterne, medmindre transportministeren fastsætter en anden foreløbig fordeling.

Bestemmelsen i stk. 6 er ny. I lighed med klager over retlige spørgsmål, jf. forslaget § 132, stk. 5, 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 § 134

Den foreslåede bestemmelse er ny.

I forslaget § 1 foreslås 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 § 132.

I forslaget § 2 foreslås 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. Særlig servicevejvisning skal forstås i overensstemmelse med bestemmelserne fastsat af transportministeren i medfør af færdselslovens § 95. Den

UDKAST

særlige servicevejvisning adskiller sig fra den almindelige servicevejvisning ved, at den efter vejmyndighedens vurdering ikke er trafikalt begrundet.

I forslaget stk. 4 foreslås indsat en bemyndigelse for transportministeren til at fastsætte regler om betaling for etablering, administration og drift af vejvisning til seværdigheder, idrætsanlæg, mv., herunder turistvejvisningsskilte, hvor vejvisningen efter vejmyndighedens vurdering ikke er trafikalt begrundet.

I forslaget stk. 5, foreslås som noget nyt 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. Transportministeren kan også fastsætte regler om, at ansøgninger ikke vil blive behandlet, før gebyret er betalt.

Forslagets stk. 6-7 svarer til den gældende vejlovs § 6a, stk. 2-3, om renter og erindringskrivelser. De foreslåede bestemmelser vil fremover kunne udmøntes for de i stk. 1-4 nævnte gebyrer.

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

Til § 135

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 115.

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 det reguleres i loven, at de kan strafpålægges.

Til § 136

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 114 om berigtigelse af ulovlige forhold, herunder muligheder for at indbringe sager for anklagemyndigheden med henblik på, at den pågældende borger kan blive pålagt tvangsbøder ved dom, indtil det ulovlige forhold er berigtiget.

Den foreslåede § 136, stk. 4, erstatter den gældende lovs § 114, stk. 4, hvorefter politiet ”yder de i loven omhandlede myndigheder bistand efter regler, som fastsættes efter forhandling mellem transportministeren og justitsministeren”. Sådanne regler er ikke fastsat. Efter forslaget skal politiet yde vejmyndigheden bistand i nødvendigt omfang i forbindelse med vejmyndighedens udførelse af opgaver i henhold til denne lov.

Til § 137

Den foreslåede bestemmelse i § 137 er ny. Med forslaget pålægges vejmyndighederne at konkurrenceudsætte de arbejder på den offentlige vej, som vejmyndighederne kræver udført for borgernes regning, herunder juridiske personers regning, med mindre der træffes

UDKAST

aftale mellem den, der skal afholde udgiften, og vejmyndigheden om, at arbejdet ikke skal konkurrenceudsættes.

I forslagets stk. 3 præciseres, at vejmyndigheden kan fravige bestemmelserne om konkurrenceudsættelse, når der er tale om arbejder, som borgerne ikke har udført inden for den fastsatte frist eller i den foreskrevne standard, og de trafikale, navnlig trafikikkerhedsmæssige hensyn taler for en hurtig afslutning af vejarbejderne. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.11.

Til § 138

Den foreslåede bestemmelse viderefører i sprogligt moderniseret form den gældende vejlovs § 112 og renholdelseslovens § 18 om pant og fortrinsret.

Til § 139

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2015. Det foreslås, at forslagets § 89, stk. 4, om differentieret betaling for parkering træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende, da det er hensigtsmæssigt, at vejmyndighederne snarest muligt efter lovens vedtagelse kan differentiere betaling for parkering. Se også bemærkningerne til forslagets § 89, stk. 4.

Til § 140

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

Til § 141

Til nr. 1:

I § 141, nr. 1, foreslås bestemmelserne i den gældende vejlovs § 97, 2. pkt., og § 99, 2. pkt., indsat i lov om private fællesveje, idet disse dermed ikke videreføres i vejloven. Bestemmelsernes indhold foreslås ikke ændret.

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 i lov om naturbeskyttelse, der sikrer offentlighedens adgang til veje og stier i det åbne land. Bestemmelsen i vejlovens § 97, 2. pkt., antages derfor især at få betydning for private fællesveje i byer og bymæssige områder. Vejmyndigheden kan dog fortsat anvende denne bestemmelse på private fællesveje på landet, hvor det efter vejmyndighedens vurdering er rimeligt, at vejmyndigheden bidra-

UDKAST

ger 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.

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

En beslutning efter § 2 a, har karakter af et ekspropriationslignende indgreb, som dog kan gennemføres uden iagttagelse af de særlige procedureregler for ekspropriation, jf. lovforslagets 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 forslaget §§ 101 og 102.

I bestemmelsen videreføres bestemmelsen fra den gældende vejlovs § 99, 2. pkt. Efter denne bestemmelse skal vejbestyrelsen for de offentlige stier, der løber på den private fællesvej, afholde en forholdsmæssig andel af udgifterne til vejens istandsættelse og vedligeholdelse.

I fastlæggelsen af den forholdsmæssige andel af udgifterne til vejens istandsættelse og vedligeholdelse 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 arbejderne er påbudt efter bestemmelserne i privatvejslovens kap. 6 eller 9, eller sker uopfordret som led i grundejernes opfyldelse af deres vedligeholdelsespligt.

Til nr. 2 og 3:

De foreslåede ændringer i § 141, nr. 2 og 3, er en konsekvens af arbejdet med kommunal regelforenkling, hvor kommunalbestyrelsens myndighedsopgaver vedrørende private fællesveje på landet ændres til alene at sikre, at vejene frem til de vejberettigedes ejendomme og lodder vedligeholdes i en forsvarlig stand i forhold til de vejberettigedes færdsel på vejen.

Gældende ret er i dag således, at sommerhusområder i landzone administreres efter disse regler, medmindre at vejmyndigheden har besluttet, at områderne skal administreres efter reglerne i byzoner. Der henvises derudover til de almindelige bemærkninger afsnit 2.10, og de særlige bemærkninger til § 141, nr. 10.

Det vurderes, at den offentligretlige interesse og det offentligretlige behov for at kunne regulere vejforholdene på private fællesveje i sommerhusområder, herunder at kunne træffe bestemmelser om færdselsreguleringen på de private fællesveje, er betydelig større end på private fællesveje på landet.

UDKAST

Den gældende privatvejslovs §§ 3 og 4 foreslås derfor ændret, således at private fællesveje i Københavns Kommune og private fællesveje i byzone og sommerhusområder efter planlovens bestemmelser administreres efter privatvejslovens byregler, lovens afsnit III.

Herefter er det alene private fællesveje i landzone, jf bestemmelserne i lov om planlægning, der reguleres efter privatvejslovens landregler, afsnit II. Kommunalbestyrelsen kan dog bestemme, at privatvejslovens byregler skal finde anvendelse på private fællesveje i nærmere afgrænsede områder i landzone, som har en bymæssig karakter eller er planlagt hertil, typisk landsbyer.

Den foreslåede ændring i § 141, nr. 2, indebærer endvidere, at den særlige regel i privatvejslovens § 3, stk. 3, ophæves, da den vurderes at være overflødig. Efter denne regel administreres private fællesveje i byer og bymæssige områder, der udelukkende benyttes som driftsveje i forbindelse med landbrug, skovbrug, fiskeri, som udgangspunkt efter landreglerne. Det betyder bl.a., at vejmyndigheden for disse veje ikke kan træffe beslutninger om færdselsregulering eller andre af de i privatvejslovens kap. 10 nævnte forhold.

Den foreslåede ændring vurderes ikke at medføre, at vejmyndighedens regulering af disse veje bliver meget intensiv. Det må antages, at vejmyndighedens administration af disse driftsveje vil blive afpasset de trafikale og teknisk behov for den konkrete vej.

Til nr. 4:

Den foreslåede ændring i § 141, nr. 4, er en konsekvens af den foreslåede ændring i § 141, nr. 2.

Privatvejslovens § 5 indeholder et krav om offentliggørelse af kommunalbestyrelsens beslutninger om, at private fællesveje inden for nærmere afgrænsede områder i landzone skal administreres efter byreglerne. Dette offentliggørelseskrav videreføres uændret.

Til nr. 5 og 6:

Den foreslåede ændring i § 141, nr. 5, 6, 14, 15, 16, 28, 29, 30 og 35, er en konsekvens af, at vejlovgivningen ikke længere sprogligt sonderer mellem vedligeholdelse og istandsættelse. Denne sondering har hverken sprogligt eller i vejmyndighedernes praksis været anvendt konsekvent, og har således givet anledning til unødvendig fortolkningstvivl. Fremover forstås ved vedligeholdelse både istandsættelse, almindelig vedligeholdelse samt forbedringer, der skyldes teknologiske udviklinger eller ændringer i trafikens art og omfang. Begrebet ”istandsættelse” udgår herefter i loven.

Til nr. 7:

I nr. § 141, nr. 7, og stk. 4 i nr. 13 og nr. 64, hvorved den gældende privatvejslovs § 84 ophæves, er en konsekvens af forslaget om, at kommunalbestyrelsen ikke fremover skal godkende grundejernes overdragelse af pålagte pligter om vintervedligeholdelse og renholdelse til en anden fysisk eller juridisk person. Det må være den forpligtede grundejers opgave og ansvar, at aftaler om overdragelse af pålagte pligter sker til en person eller et selskab m.m., som kan løfte opgaven. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.12.2.

Til nr. 8:

UDKAST

Den foreslåede ændring i § 141, nr. 8, er alene en konsekvensrettelse som følge af, at den gældende vejlovs kapitel 5 om ekspropriation foreslås flyttet til vejlovens kapitel 10.

Til nr. 9:

Med forslaget § 141, nr. 9, indsættes definitionen i den gældende privatvejslovs § 66 a, stk. 1, på en valgplakat i privatvejslovens definitionsbestemmelse som et nyt nr. 17 i privatvejslovens § 10. Dette er en ren redaktionel ændring af privatvejsloven, og skyldes et ønske om at samle definitionerne i loven. Der er foreslået en tilsvarende samling i lov om offentlige veje.

Som et nyt nr. 17 i privatvejslovens § 10 foreslås indsat en definition på fordelingsvej. Begrebet anvendes i lovens § 45, stk. 7, jf. lovforslagets § 141, nr. 26, om de veje i sommerhusråder, der administreres efter byreglerne, hvor vedligeholdelsesarbejder skal udføres som samlede arbejder, og udgifterne fordeles i forhold til de vejberettigedes brug af vejen. Definitionen skal medvirke til en sikrere retsanvendelse.

Til nr. 10:

Den foreslåede ændring af privatvejslovens § 11, jf. dette lovforslags § 141, nr. 10, er et af elementerne i forenklingen af den kommunale administration, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 2.10.

I henhold til § 11 skal kommunalbestyrelsen godkende et udlæg af en privat fællesvej på landet, inden de private parter kan få optaget udlægget på matrikelkortet, tage vejarealet i brug som privat fællesvej og eventuelt anlægge det udlagte vejareal helt eller delvist. Den foreslåede affattelse af § 11, stk. 2, og ophævelsen af bestemmelserne i privatvejslovens § 11, stk. 3 til 5, medfører, at kommunalbestyrelsens godkendelse ikke længere er påkrævet.

Private fællesveje på landet tjener primært som færdselsarealer for de grundejere, der er omfattet af udlægs- og vejretsaftalerne for det udlagte vejareal. Så længe vejarealet kun er udlagt, er de offentligretlige interesser i disse privatretlige dispositioner yderst beskedne. Det må antages, at de private parter i fornødent omfang kan og vil sikre sig, at udlægget er tjeneligt til de færdselsmæssige formål, der ligger bag ved aftalerne. En offentligretlig, navnlig vejteknisk og trafikal, godkendelse af disse arealreservationer (vejudlæg) er derfor ikke videre påkrævet.

I henhold til den gældende privatvejslovs § 12, stk. 1, kan private fællesveje på landet nedlægges uden kommunalbestyrelsens godkendelse, når parterne er enige herom. Hvis vejen skal omlægges, skal kommunalbestyrelsen dog efter den gældende § 11 i de fleste tilfælde godkende det nye vejudlæg. Kommunalbestyrelsen skal dog tage stilling til nedlæggelsen, hvis parterne ikke er enige, og en af parterne beder kommunen om at tage stilling til sagen. I så fald behandles nedlæggelsen eller omlægningen efter reglerne i lovens §§ 72-73.

Ud over bestemmelserne i privatvejsloven vil nedlæggelse af private fællesveje på landet ofte være omfattet af bestemmelserne i naturbeskyttelseslovens § 26.

Til nr. 11:

UDKAST

Som led i den samlede regelforenklings og administrative lettelse for kommunerne foreslås i § 141, nr. 11, indført en ny bestemmelse for private fællesveje på landet, således at eksisterende private fællesveje, dvs. private fællesveje, der er taget i brug som private fællesveje, ikke kan nedlægges uden kommunalbestyrelsens tilladelse.

Nedlæggelse af private fællesveje på landet giver anledning til en række ofte langtrukne sager ved klagemyndigheden og ved domstolene. Det er temmelig vanskeligt for såvel kommunalbestyrelsen som klagemyndigheden med sikkerhed at fastslå, om der forelå enighed om nedlæggelse af vejen. Imens kan adgangsforholdene til en række ejendomme eller deres lodder være uafklarede.

Da kommunalbestyrelsens vigtigste opgave i relation til private fællesveje på landet er at sikre, at der er adgang for de vejberettigede til deres ejendomme og lodder ad veje, der er i god og forsvarlig stand, foreslås indført som en ny regel, at private fællesveje på landet, der er taget i brug som private fællesveje, ikke kan nedlægges uden kommunalbestyrelsens tilladelse.

De i forslaget stk. 2 og 3 indeholdte bestemmelser skal sikre, at eksisterende veje hurtigt genoprettes, hvis de nedlægges uden kommunens tilladelse, og at vejene først sletter vejarealerne, når kommunalbestyrelsen har givet tilladelse hertil. Kommunalbestyrelsens sagsbehandling sker efter reglerne i lovens §§ 72-78.

Til nr. 12:

De i forslaget § 141, nr. 12, indeholdte bestemmelser om vedligeholdelse af private fællesveje på landet, lovens kapitel 6, erstatter den gældende privatvejslov kap. 6 om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje på landet, §§ 13 til 22.

Den gældende privatvejslovs § 13 tager sit udgangspunkt i aftalerne for vejen, og ud fra disse fastslås, hvem der har pligt til at sørge for at vedligeholde en privat fællesvej på landet, herunder hvordan arbejderne eller udgifterne skal fordeles. I de tilfælde, hvor der ikke findes en aftale mv. om vedligeholdelsen, skal de vejberettigede brugere vedligeholde vejen, og afholde udgifterne til vedligeholdelsen i forhold til deres brug af vejen.

Denne bestemmelse foreslås erstattet med en ny § 13, der fastslår, at de vejberettigede er ansvarlige for, at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til færdselsens art og omfang. Bestemmelsen fastslår alene, hvem der er ansvarlige i forhold til vejmyndigheden.

Den foreslåede ændring vurderes at lette vejmyndighedens administration, ligesom det forventes at bidrage til hurtigere løsning på de vejtekniske og trafikale problemer på vejen. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.10.

Forslaget til en ny § 14 regulerer, hvornår kommunalbestyrelsen skal tage stilling til, om en vej er i god og forsvarlig stand, ligesom den giver kommunalbestyrelsen hjemmel til at egen drift at tage stilling til dette spørgsmål.

I henhold til den gældende privatvejslovs § 14 skal kommunalbestyrelsen tage stilling til istandsættelsen og vedligeholdelsen af en privat fællesvej på landet, hvis en vejberettiget

UDKAST

gør gældende, at vejen ikke er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang, eller at gældende bestemmelser om vejens vedligeholdelse ikke længere er tilstrækkelige, eller at en tidligere fordeling fastsat af kommunalbestyrelsen på grundlag af de vejberettigedes brug af vejen bør ændres på grund af ændringer i de vejberettigedes brug af vejen. Kommunalbestyrelsen kan af egen drift selv tage stilling til disse spørgsmål.

Forslaget til ny § 14 erstatter den gældende bestemmelse i privatvejslovens § 14. Det vurderes, at der fortsat er behov en bestemmelse om, hvornår en vejberettiget grundejer kan anmode kommunalbestyrelsen om at tage stilling til vejens tilstand eller til, om en tidligere fastsat udgiftsfordeling fortsat skal være gældende for den fremtidige vedligeholdelse, jf. kommunens afgørelse. På samme måde kan kommunen i en række tilfælde have behov for af egen drift at kunne tage stilling til spørgsmålet med henblik på at varetage de vejberettigedes behov for f.eks. renovationsafhentning, madudbringning m.m. I begrænsede tilfælde kan kommunen have behov for at kunne træffe afgørelser om vejens stand med henblik på at sikre offentlighedens adgang efter naturbeskyttelseslovens regler.

Som led i arbejdet med administrative forenklinger foreslås den gældende § 14, stk. 2, ophævet. Efter denne bestemmelse har en vejberettiget krav på, at kommunalbestyrelsen på ny tager stilling til en udgiftsfordeling, hvis den gældende udgiftsfordeling er mindst 2 år gammel. Det skønnes ikke nødvendigt med denne tidsmæssige begrænsning. Kommunalbestyrelsen er efter de almindelige forvaltningsregler forpligtet til at genoptage en forvaltningsretlig afgørelse, hvis forholdene ændrer sig i en sådan grad, at afgørelsen ville have fået et andet indhold, hvis de nye forhold var indgået i beslutningsgrundlaget. Der gælder ingen tidsbegrænsning for denne forpligtelse. Spørgsmålet, om en udgiftsfordeling skal genoptages, vil derfor være omfattet af denne almindelige forvaltningsretlige bestemmelse, og ses ikke at indebære en forringelse af borgernes retsstilling.

Efter ønske fra kommunerne, der har oplyst, at omkring halvdelen af alle vejsynssager på private fællesveje på landet afsluttes uden, at der træffes nye bestemmelser om vedligeholdelsen eller udgiftsfordelingen, foreslås i stk. 3 indsat en ny særskilt hjemmel for kommunen til at bestemme, at den, der har anmodet kommunalbestyrelsen om at se på sagen på ny, kan pålægges at afholde kommunens administrative udgifter, når det skønnes rimeligt i forhold til, hvad den pågældende borger vidste eller burde have vidst om kommunens tidligere beslutningsgrundlag.

Forslaget til ny § 15 erstatter de gældende bestemmelser i privatvejslovens §§ 15 til 18, der omhandler kommunalbestyrelsens kompetence til at træffe afgørelser vedrørende en privat fællesvejs stand, herunder bestemmelser om den fremtidige vedligeholdelse (§§ 15-16), procedurebestemmelser (§ 17) og fordeling af de påbudte arbejder eller udgifterne hertil (§ 18).

Når de vedligeholdelsespligtige ikke opfylder deres forpligtelse efter § 13, giver den gældende regel i § 15 kommunalbestyrelsen ret til at bestemme, hvilke arbejder der skal udføres og hvornår dette skal ske med henblik på, at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til de vejberettigedes færdsel på vejen.

Bestemmelsen i § 15, stk. 2, er ikke udtømmende. Kommunalbestyrelsen kan bl.a. bestemme, at de enkelte vedligeholdelsespligtige skal udføre bestemte arbejder svarende til deres

UDKAST

respektive andele af byrden, fordelt efter bestemmelsen i § 18. Ligesom kommunalbestyrelsen kan bestemme fordelingen af udgifter ved et vejsyn, som afholdes efter anmodning fra en vejberettiget.

Kommunalbestyrelsen kan også bestemme, at de påbudte arbejder skal udføres som et samlet arbejde under kommunens kontrol. Dette vil især være tilfældet, når arbejdernes karakter eller omfang gør det mest hensigtsmæssigt, at de udføres i en samlet arbejdsproces. Endvidere kan bestemmelsen anvendes i de situationer, hvor den manglende vedligeholdelse af vejen skyldes dyb uenighed mellem de vedligeholdelsespligtige eller mellem en vedligeholdelsespligtig og vejens ejer. Endelig kan kommunalbestyrelsen bestemme, at flere private fællesveje på landet, der udgør en færdselsmæssig enhed, skal istandsættes under ét. I så fald skal arbejderne udføres som et samlet arbejde under kommunens kontrol.

I henhold til den gældende § 16 kan kommunalbestyrelsen endvidere bestemme, hvordan private fællesveje på landet fremtidigt skal vedligeholdes. Arbejder vedrørende den fremtidige vedligeholdelse pålægges de enkelte vedligeholdelsespligtige i forhold til deres respektive andel af vedligeholdelsesbyrden. Kommunalbestyrelsen kan således ikke bestemme, at fremtidige vedligeholdelsesarbejder skal udføres som samlede arbejder under kommunens kontrol, med mindre dette sker efter bestemmelsen i § 21, stk. 2, (overenskomster om den fremtidige vedligeholdelse).

Ifølge procedurebestemmelsen i den gældende § 17 skal kommunalbestyrelsen enten afholde vejsyn eller gennemføre en skriftlig høring, inden den træffer bestemmelser om en privat fællesvejs vedligeholdelse og istandsættelse eller ændrer en tidligere afgørelse om fordeling af udgifterne og arbejderne på grundlag af de vejberettigedes brug af vejen. Hvis der er gået mere end 2 år siden kommunalbestyrelsens seneste afgørelse om vejens istandsættelse og vedligeholdelse, skal kommunalbestyrelsen afholde vejsyn, når den vejberettiget anmoder herom. De særlige procedurebestemmelser i § 17, stk. 4, om vejsyn skal suppleres med de almindelige forvaltningsretlige regler, navnlig parthøringsforpligtelsen i forvaltningslovens § 19.

Den gældende § 18 pålægger kommunalbestyrelsen at fordele de påbudte arbejder eller udgifterne hertil efter de aftaler eller andre privatretlige bestemmelser, der findes for vejen. Hvis der ikke er en aftale, eller hvis der ikke er enighed om, at aftalen skal anvendes i den foreliggende situation, fordeler kommunalbestyrelsen arbejderne eller udgifterne mellem de vejberettigede i forhold til deres brug af vejen.

Med forslaget til ny § 15 er kommunalbestyrelsens kompetence til at træffe de nødvendige afgørelser med henblik på at sikre, at vejen er i god og forsvarlig stand, uændret. Kommunalbestyrelsen kan fortsat bestemme, at et arbejde skal udføres som et samlet arbejde, hvis arbejdet har en sådan karakter eller omfang, at kommunalbestyrelsen anser en udførelse ved et samlet arbejde mest hensigtsmæssig, eller når der konstateres en sådan uenighed mellem parterne, at det vurderes overvejende sandsynligt, at de påbudte arbejder ikke vil blive udført til tiden. Kommunalbestyrelsen kan endvidere bestemme, hvordan en privat fællesvej på landet fremover skal vedligeholdes.

UDKAST

Med forslaget til § 15, stk. 2 videreføres den gældende bestemmelse i privatvejslovens § 15, stk. 4, hvorefter kommunalbestyrelsen kan bestemme, at flere private fællesveje, der udgør en færdselsmæssig enhed, skal vedligeholdes samlet. Et sådant arbejde skal udføres som et samlet arbejde under kommunens kontrol, og udgifterne fordeles efter bestemmelsen i forslaget til § 15, stk. 4.

Efter forslaget til § 15, stk. 3, kan kommunen frit bestemme den undersøgelsesmetode – typisk vej møde, vejsyn eller skriftlig høring – der er mest hensigtsmæssig med henblik på at oplyse sagen i et sådant omfang, at der kan træffes en lovlig og forsvarlig afgørelse. Når kommunalbestyrelsen agter at træffe beslutning om, at arbejdet skal udføres som et samlet arbejde, skal de vejberettigede brugere have en frist på mindst 4 uger til at fremkomme med bemærkninger og indsigelser til kommunens forslag, herunder udgiftsfordeling. På baggrund af de modtagne høringssvar træffer kommunalbestyrelsen sin endelige afgørelse.

I henhold til den gældende privatvejslovs § 17, stk. 5, skal der fastsættes en frist på mindst 3 uger til at fremkomme med bemærkninger og ændringsforslag i forbindelse med skriftlige høringer. Denne frist foreslås ændret til 4 uger med henblik på at ensrette fristbestemmelserne i loven.

Forslaget til § 15, stk. 4, 1. pkt., er en fortsættelse af den hidtidige fordelingsmåde, fordeling mellem de vejberettigede i forhold til deres brug af vejen. Med hensyn til kommunalbestyrelsens konstatering af, om og hvordan en vejberettiget bruger vejen, er der ikke tilsigtet ændringer i forhold til gældende praksis. Det må fortsat bero på en konkret vurdering.

Med forslaget til § 15, stk. 4, 2. pkt., indføres en pligt for kommunalbestyrelsen til at afholde de udgifter på en privat fællesvej på landet, som skyldes arbejder med henblik på at sikre offentlighedens muligheder for gående og cyklende færdsel på vejen, jf. naturbeskyttelseslovens regler. Der findes en tilsvarende bestemmelse i privatvejslovens § 49, stk. 3, som foreslås videreført i ændret affattelse, jf. lovforslagets § 141, nr. 44.

Det forhold, at vejmyndigheden efter forslaget til § 15, stk. 4, ikke skal benytte eventuelle aftaler ved sin fordeling af arbejdsopgaverne eller udgiftsfordelingen, betyder ikke, at aftalen er sat ud af kraft. Aftalen er således fortsat gældende mellem aftaleparterne og vil fastlægge, hvem der i sidste ende skal afholde udgifterne til arbejderne på vejen og har pligt til at sørge for, at arbejderne udføres. Det er blot ikke vejmyndighedens opgave at afdække eller løse disse aftaleretlige spørgsmål.

Som en konsekvens heraf ophæves den gældende § 20 om udsættelse af udgiftsfordelingen, hvis der er uenighed om forståelsen af private aftaler.

Forslaget til § 15, stk. 5, er en kodificering af gældende praksis. Bestemmelsen er indsat for at tydeliggøre, at kommunalbestyrelsen som vejmyndighed ikke kan eller skal tage stilling til de private vej aftaler, herunder om fordeling af udgifter og vejrettighedernes nærmere omfang.

Forslaget til § 16 sammenskriver og viderefører den gældende privatvejslovs § 15, stk. 2, nr. 1, § 16, stk. 2, og § 21, stk. 4. Kommunalbestyrelsen kan således fortsat bestemme, at en

UDKAST

vedligeholdelsespligtig – nu alene på grundlag af vedkommendes brug af vejen - skal vedligeholde en nærmere bestemt del af vejen, svarende til pågældendes del byrden. Med begrebet konkrete vedligeholdelsesarbejder sigtes til de arbejder, der er beskrevet i kommunens afgørelse om vejens vedligeholdelse – såvel arbejder, der skal udføres umiddelbart efter meddelelsen af afgørelsen, som fremtidig vedligeholdelsesarbejder.

Efter den foreslåede § 18 indgår såvel de dokumenterede udgifter til de påbudte vedligeholdelsesarbejder, f.eks. grus, asfalt, arbejds løn m.m., som kommunens dokumenterede administrative udgifter i forbindelse med sagen i de udgifter, som kommunalbestyrelsen fordeler blandt de vedligeholdelsespligtige grundejere, jf. forslaget § 13, i forhold til deres brug af vejen. Forslaget erstatter den gældende privatvejslovs § 15, stk. 2, nr. 3, og § 22 og indebærer en formel ophævelse af bestemmelsen om administrationstillæg.

I henhold til den gældende privatvejslovs § 15, stk. 2, nr. 3, kan kommunalbestyrelsen bestemme, hvordan udgifter til vejsynet skal fordeles. Det sker typisk efter samme fordelingsnøgle som for de egentlige vejarbejder. Men kommunalbestyrelsen kan i særlige tilfælde pålægge den, der har anmodet om vejsynet, at betale udgifterne til vejsynet, hvor det burde være indlysende for borgeren, at kommunalbestyrelsen ikke kan tage stilling til de private retlige problemer, pågældende i virkeligheden har ønsket at få afgjort uden om domstolene.

Efter den gældende privatvejslovs § 22 kan kommunen opkræve et administrationstillæg på op til 9 pct. af anlægsudgifterne. Denne bestemmelse er indført med lov nr. 1537 af 21. december 2010.

I overensstemmelse med den grundlæggende opfattelse af private fællesveje på landet og kommunalbestyrelsens rolle, stilles der forslag om at ophæve denne bestemmelse. Det forekommer ikke umiddelbart rimeligt, at kommunalbestyrelsen skal have administrative udgifter med at løfte de opgaver, som de vejberettigede principielt selv skal aftale sig frem til. En ophævelse af bestemmelsen i loven § 22 vil derfor betyde, at kommunalbestyrelsen kan kræve alle sine dokumenterede administrative udgifter dækket af de vedligeholdelsespligtige. En ophævelse af begrænsningen i administrationstillægget vurderes ligeledes at bidrage til, at de vejberettigede i højere grad selv løser vejproblemerne.

Med forslaget ophæves endvidere en udtrykkelig hjemmel til at indgå afdragsordninger, jf. privatvejslovens § 54. Behovet for en sådan udtrykkelig hjemmel for private fællesveje på landet anses beskedent. Der kan dog være et rimeligt behov herfor i tilfælde af vedligeholdelse (reparationer) af broværker, der indgår som en del af vejen. Hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at der foreligger en situation, hvor der konkret er anledning til at stille en kommunegaranti eller indgå en afdragsordning med de vedligeholdelsespligtige, vil det efter Transportministeriets opfattelse være muligt at indgå sådanne ordninger selv uden udtrykkelig hjemmel i privatvejsloven.

Bestemmelsen i den gældende privatvejslov § 19 foreslås ikke videreført. Den gældende bestemmelse giver en vedligeholdelsespligtig grundejer ret til at kræve, at kommunalbestyrelsens afgørelse om vejens vedligeholdelse udsættes, hvis de konstaterede mangler i overvejende grad skyldes uvedkommende færdsel, og pågældende fremsætter krav om, at denne færdsel helt eller delvist forbydes. Den vedligeholdelsespligtige har herefter 6 måneder til

UDKAST

på privatretligt grundlag, evt. med inddragelse af politiet, jf. færdselslovens § 97, stk. 2 og 3, at etablere et forbud imod den uvedkommende færdsel.

I forbindelse med ønsket om regelforenkling foreslås § 19 ikke videreført, idet det er vurderet, at kommunerne hurtigere skal kunne træffe afgørelser vedrørende vejens stand. Det har ligeledes generelt været hensigten med lovforslaget at begrænse de situationer, kommunerne skal inddrages i uenighed mellem de vedligeholdelsespligtige og vejejereren om, hvilken færdsel der må være på vejen da dette grundlæggende er et privatretligt spørgsmål.

Med forslaget til § 19 videreføres ordningen fra den gældende privatvejslovs § 21, stk. 2, hvor et kvalificeret flertal af de vedligeholdelsespligtige kan bede kommunalbestyrelsen om at forestå vedligeholdelsen af vejen, herunder den fremtidige af vejen, for samtlige vedligeholdelsespligtiges regning. Det nærmere omfang af kommunens forpligtelse må bero på den konkrete aftale mellem kommunalbestyrelsen og de vedligeholdelsespligtige.

Med forslagets stk. 2 præciseres, at kommunen skal vælge det billigste tilbud, der er i overensstemmelse med afgørelsens eller aftalens beskrivelse af vejarbejderne og de tidsfrister, der er fastsat herfor. Kommunalbestyrelsen skal indhente 3 tilbud, hvor dette er muligt, medmindre udbudslovgivningen foreskriver en anden fremgangsmåde. I almindelighed vurderes værdien af arbejder på private fællesveje på landet at holde sig under grænseværdierne i udbudslovgivningen. De vedligeholdelsespligtige kan anmode kommunalbestyrelsen om at redegøre for, hvordan kommunen har konkurrenceudsat det pågældende arbejde.

Til nr. 13:

Forslaget i § 141, nr.13 erstatter den gældende privatvejslovs § 23. Det er hensigtsmæssigt med en sproglig præcisering af, at kommunalbestyrelsens afgørelse om vintervedligeholdelse og renholdelse vedrører en konkret vej eller vejstrækning. Der bør i almindelighed ikke være et stort offentligretligt behov for at regulere snerydning og glatførebekæmpelse på disse veje, idet de daglige brugere må skønnes at være nærmest til at foretage de ønskede eller nødvendige foranstaltninger. Bestemmelsen vil dog navnlig få betydning for de veje, hvor intern uenighed medfører, at adgangsforholdene til de vedligeholdelsespligtiges ejendomme vanskeliggøres i en sådan grad, at andre offentligretlige serviceforanstaltninger, f.eks. afhentning af renovation, hjemmehjælp m.m. ikke kan gennemføres fysisk, eller hvor anden lovgivning, herunder arbejdsmiljøregler, stiller særlige krav til vejens vinterstandard.

Med forslaget ophæves endvidere kommunalbestyrelsens forpligtelse til at forhandle med politiet, inden der træffes afgørelser efter privatvejsloven om vintervedligeholdelse og renholdelse af private fællesveje på landet. Dette er udslag af den beskedne offentligretlige interesse i dette vejnet.

Vedrørende ændringen i affattelsen af forslagets § 23, stk. 4, hvorved der ikke længere henvises til privatvejslovens § 84, henvises til bemærkningerne til § 141, nr. 7.

Endelig ophæves bestemmelsen om, at kommunalbestyrelsen skal godkende overdragelse af pålagte pligter til vintervedligeholdelse og renholdelse. Der henvises til bemærkningerne til forslagets § 141, nr. 64 om ophævelse af den gældende § 84.

UDKAST

Til nr. 14-16:

Vedrørende ændringen i forslagets § 141, nr. 14-16, henvises til bemærkningerne til § 141, nr. 5 om begreberne vedligeholdelse og istandsættelse.

Til nr. 17-18:

Ændringen i forslagets § 141, nr. 17, er alene en sproglig konsekvensrettelse, således at der henvises til de gældende ekspropriationsregler i vejloven.

Ændringen i forslagets § 141, nr. 18, er alene en sproglig ændring, der skal fremme læsevenligheden af bestemmelsen. Når kommunens udgifter til tinglysning m.m. skal afholdes grundejerne, fordeler kommunalbestyrelsen udgifterne efter bestemmelserne i lovens kapitel 9.

Til nr. 19:

Med ændringen i forslagets § 141, nr. 19, ændres breddetillægget fra 1 meter til 1,5 meter. I forbindelse med den første høring over udkast til forslag til lov om offentlige veje blev der gjort opmærksom på, at breddetillægget burde være 1,5 meter af hensyn til kørestolsbrugere. Dette ønske er hermed imødekommet.

Til nr. 20:

Ændringen i § 141, nr. 20, er ikke blot en konsekvensrettelse af dette forslags § 98, men indebærer tillige, at der også skabes en ny hjemmel til at foretage arkæologiske forundersøgelser i forbindelse med vejmyndighedens påbud om anlæg af udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder. Der henvises til bemærkningerne til forslag til § 98 i lov om offentlige veje.

Til nr. 21:

Vedrørende ændringen i forslagets § 141, nr. 21, henvises til bemærkningerne til § 141, nr. 5.

Til nr. 22:

Ændringen i forslagets § 141, nr. 22, er en konsekvensrettelse, således at der henvises til de gældende ekspropriationsregler i vejloven.

Til nr. 23:

Vedrørende ændringen i forslagets § 141, nr. 23, henvises til bemærkningerne til § 141, nr. 5, om den nye anvendelse af begrebet vedligeholdelse.

Til nr. 24:

Ændringerne i affattelsen af forslaget til § 45, stk. 5, er en konsekvens af de foreslåede ændringer i dette lovforslags § 141, nr. 26, hvor de særlige regler om fordelingsveje i sommerhusområder samles i sin egen bestemmelse.

Til nr. 25:

Forslagets § 141, nr. 25, om ophævelse af den gældende § 45, stk. 7, er en konsekvens af forslagets § 141, nr. 26.

UDKAST

Til nr. 26:

Forslagets § 141, nr. 26, til ny § 45a afløser den nugældende privatvejslovs § 45, stk. 7, og § 49, stk. 7.

De gældende bestemmelser i privatvejslovens § 45, stk. 7, og § 49, stk. 7, indebærer, at påbudte arbejder vedrørende fordelingsveje i sommerhusområder, hvor de private fællesveje skal administreres efter byreglerne, jf. lovens § 3, stk. 2, altid skal udføres som samlede arbejder under kommunens kontrol – uanset arbejdets størrelse og økonomiske værdi. Udgifterne fordeles mellem de vejberettigede i forhold til deres brug af vejen. Bestemmelsen i privatvejslovens § 44 kan derfor næppe gøres gældende over for ejere af ejendomme, der grænser til og har vejret til en fordelingsvej. Hermed er det uklart, hvem der har pligt til løbende at sørge for, at en fordelingsvej er i god og forsvarlig stand.

Forslaget til ny § 45a betyder, at kommunalbestyrelsen efter de i øvrigt gældende regler i § 45 kan bestemme, at et påbudt arbejde skal udføres af den grundejer, der grænser til fordelingsvejen og har vejret til den. Bestemmelsen vil ydermere indebære, at den generelle bestemmelse om vedligeholdelsesforpligtigede i privatvejslovens § 44 også vil være gældende for grundejere med ejendomme langs med fordelingsveje.

Bestemmelsen indebærer ingen ændringer i, hvornår en kommunalbestyrelse kan eller skal bestemme, at de påbudte arbejder skal gennemføres som et samlet arbejde, jf. privatvejslovens § 47, stk. 4, og § 49, stk. 3 til 6.

Med bestemmelsen i forslaget § 45a, stk. 2, bliver det muligt at bestemme, at flere private fællesveje, der udgør en trafikal enhed, herunder fordelingsvejen, kan være omfattet af samme afgørelse og samme principper for fordelingen af udgifterne. Da udgifterne i et sådant tilfælde fordeles under ét, og da det må antages, at benyttelsen af vejen (herunder slidet) er nogenlunde sammenligneligt mellem ejendommene, findes det ubetænkeligt at fordele udgifterne efter forslaget til ny affattelse af § 51, det vil sige efter ejendommens benyttelse.

Til nr. 27:

Forslagets § 141, nr. 27, viderefører den gældende privatvejslovs § 46 om servitutforpligtigede, dog med den udvidelse, at der også henvises til de vedligeholdelsespligtige for fordelingsveje i sommerhusområder, jf. den foreslåede § 45 a.

Kommunalbestyrelsen kan således i de tilfælde hvor f.eks. en grundejerforening, et vejlag eller en bestemt person anerkender, at vedkommende har vedligeholdelsespligten, pålægge denne at udføre og afholde udgifterne til de pålagte vedligeholdelsesarbejder frem for at pålægge de vedligeholdelsespligtige grundejere disse pligter efter bestemmelserne i lovens §§ 45, 45 a, 49 og 52.

Til nr. 28-29:

Forslagets § 141, nr. 28 og 29, er dels en sproglig ændring af den gældende § 47, stk. 1 og 4, som konsekvens af den nye anvendelse af begrebet vedligeholdelse. Der henvises endvidere til bemærkningerne til § 141, nr. 5.

Med forslaget ændres endvidere bestemmelsen i § 47, stk. 2, hvorefter kommunen skal fastsætte en frist på 3 uger, til de vedligeholdelsespligtiges bemærkninger. Der kan forekomme

UDKAST

tilfælde, hvor en absolut frist på mindst 3 uger til at fremkomme med bemærkninger eller ændringsforslag til en vejmyndigheds påtænkte påbud om udførelse af et konkret arbejde kan være uhensigtsmæssig, f.eks. påbud om at rette fliser op. 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 kan i særlige tilfælde kræve, at forholdet udbedres straks. Vejmyndigheden vil i den forbindelse 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.

Til nr. 30:

Vedrørende ændringen i forslagets § 141, nr. 30, henvises til bemærkningerne til § 141, nr. 5.

Til nr. 31:

Med forslagets § 141, nr. 31, er affattelsen af den gældende bestemmelse i § 49, stk. 1, om kommunalbestyrelsens fordeling af udgifter sprogligt præciseret og rettet som konsekvens af de øvrige ændringer i fordelingsreglerne. Privatvejslovens § 49 indeholder reglerne om fordeling af udgifterne på private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Det foreslåede § 49, stk. 2, medfører, at kommunalbestyrelsen fremover, udover udgifterne til vedligeholdelsen, kan få dækket alle sine administrative, dokumentbare udgifter forbundet med en afgørelse om vedligeholdelse af private fællesveje i byer og bymæssige områder, når arbejderne skal udføres som samlede arbejder. Bestemmelsen indebærer, at de vedligeholdelsesforpligtigede skal afholde samtlige dokumenterede udgifter vedrørende de påbudte arbejde, såvel kommunens administrative udgifter som udgifterne til eksterne konsulenter, der har været benyttet i sagen. Det forudsættes, at regningerne er specificerede. Kommunalbestyrelsen kan fortsat ikke kræve sine administrative udgifter forbundet med påbud til den enkelte grundejer, jf. privatvejslovens § 47, stk. 1, dækket af grundejeren. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 141, nr. 38, som ophæver den gældende § 53 om administrationstillæg.

I forslagets stk. 3 er den gældende bestemmelse i lovens § 49, stk. 5, præciseret, således at det nu udtrykkeligt fremgår, at kommunalbestyrelsen afholder udgifterne til de forbedringer, som kræves gennemført på den private fællesvej af hensyn til den almene færdsel på vejen. Begrebet istandsættelse i den gældende § 49, stk. 5, har givet anledning til fortolkningsstvivl, da begrebet i daglig tale blev anvendt til andet og mere end rene standardforbedringer.

Forslagets stk. 4 og 5 viderefører de gældende bestemmelser i lovens § 49, stk. 3 og 6.

Til nr. 32:

I § 141, nr. 32, 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 forsla-

UDKAST

gets § 141, nr. 34, fremstår uhensigtsmæssigt under en overskrift om begrænsninger vedrørende vand- og vejarealer.

Til nr. 33:

Forslagets § 141, nr. 33, viderefører privatvejslovens § 50 stk. 1, med den ændring, at affattelsen af den gældende bestemmelse i § 50, stk. 2, om kommunalbestyrelsens fordeling af udgifter for en kort, blind vej er sprogligt præciseret og rettet som konsekvens af de øvrige ændringer i fordelingsreglerne.

Til nr. 34:

Forslagets § 141, nr. 34, erstatter den gældende lovs § 51, som fastlægger, hvordan kommunalbestyrelsen fordeles udgifterne til samlede arbejder på private fællesveje i byer og bymæssige områder, når der ikke er enighed herom blandt de bidragspligtige.

Med hensyn til den gældende § 51 og dette forslag til nye fordelingsbestemmelser, som indebærer store administrative lettelser for kommunalbestyrelsen, henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.9 om fordeling af vejbidrag til offentlige veje og fordeling af udgifter til samlede arbejder på private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Til nr. 35-36:

Vedrørende ændringen i forslaget § 141, nr. 35 og 36, henvises til bemærkningerne til § 141, nr. 5.

Til nr. 37-38:

Med hensyn til forslaget § 141, nr. 37 og 38, om ophævelse af overskriften Administrations-tillæg og bestemmelsen § 53 om samme henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.12.5 om administrationstillægget.

Til nr. 39:

Forslaget i § 141, nr. 39, erstatter den gældende privatvejslovs § 55.

Privatvejslovens § 55 vedrører kommunens udførelse af påbudte enkeltstående arbejder eller samlede arbejder på private fællesveje i byer.

Det fremgår af den gældende § 55, stk. 1, at kommunalbestyrelsen skal sørge for udførelsen af de arbejder, som den kræver udført som samlede arbejder, for de vedligeholdelsespligtiges regning.

Efter aftale med de vedligeholdelsespligtige grundejere, eller hvis grundejere, der repræsenterer mindst to tredjedele af udgifterne til vejens vedligeholdelse, beder om det, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at den helt eller delvist påtager sig vedligeholdelsen, herunder eventuelt den fremtidige vedligeholdelse af en privat fællesvej, for grundejernes regning. Det fremgår af privatvejslovens § 55, stk. 2 og 3. Når der ikke er enighed blandt grundejerne, kan kommunalbestyrelsen kun opkræve dokumenterede udgifter – i modsætning til et fast, årligt bidrag.

UDKAST

I henhold til den gældende § 55, stk. 4, skal kommunalbestyrelsen endvidere snarest muligt sørge for, at manglende eller mangelfuldt udførte påbudte arbejder, udføres for de grundejeres regning, som er blevet pålagt at udføre de pågældende arbejder ud for deres ejendomme.

Ifølge den gældende § 55, stk. 5, skal kommunalbestyrelsen sikre sig, at arbejder, der udføres som samlede arbejder for de vedligeholdelsespligtiges regning, udføres billigst muligt. De vedligeholdelsespligtige kan forlange, at kommunalbestyrelsen fremlægger dokumentation herfor.

I forslaget § 141, nr. 39, indarbejdes de sproglige ændringer, som er en konsekvens af forslaget til ny definition af begrebet vedligeholdelse. Der henvises til forslaget § 141, nr. 5.

Med forslaget ophæves den gældende bestemmelse i § 55, stk. 2, hvorefter grundejerne efter aftale med kommunen kan lade kommunen overtage den fremtidige vedligeholdelse af vejen for grundejernes regning. Denne mulighed for grundejerne er indeholdt i forslaget § 2, der er en videreførelse af den gældende bestemmelse i § 55, stk. 3. Hvis der er et kvalificeret flertal på 2/3 af de vedligeholdelsespligtige opgjort efter deres bidrag til vejen, så er en selvstændig regel om enighed blandt grundejerne ikke nødvendig.

Den gældende bestemmelse i § 55, stk. 3, videreføres uændret.

Bestemmelsen i den gældende privatvejslovs § 55, stk. 5, videreføres ikke i forslaget til ny § 55, men erstattes af forslaget til ny § 99a, jf. dette forslaget § 141, nr. 73. Den gældende bestemmelse i § 59, stk. 5, videreføres ikke i forslaget til ny § 55.

Til nr. 40:

Privatvejslovens § 56 om offentligretlige tilladelser og godkendelser foreslås ved forslaget § 141, nr. 40, videreført i en sprogligt ændret form, som skal lette forståelsen af bestemmelsen. Endvidere ophæves henvisningerne til § 68, stk. 1 og § 69, stk. 1. Disse henvisninger er forkerte, da tilladelser til gravearbejder i forbindelse med forsyningsledninger ikke er offentligretlige tilladelser, men tilladelser som ledningsejeren kan handle umiddelbart efter. En offentligretlig tilladelse kan kun udnyttes, hvis indehaveren af tilladelsen også på privatretligt grundlag kan udnytte myndighedens tilladelse. En tilladelse efter § 68, stk. 1, til at grave i en privat fællesvej i forbindelse med ledningsarbejder, kan udnyttes uden grundejernes samtykke, jf. § 68, stk. 4. Om tilladelser efter § 69, stk. 1, fremgår det af § 69, stk. 3, at ejeren af det udlagte vejareal skal give fornøden adgang til anbringelse, eftersyn og istandsættelse af anlæggene. Der er i øvrigt ikke tilsigtet materielle ændringer i bestemmelsen.

Til nr. 41-42:

Med forslaget i § 141, nr. 41 til ny affattelse af den gældende bestemmelse i § 57, stk. 1, til 3 om forandringer og færdselsreguleringer på private fællesveje, præciseres bestemmelsen sprogligt. Der er ikke tilsigtet ændringer i forhold til gældende praksis.

Privatvejslovens § 57, stk. 1, har i dag følgende affattelse:

UDKAST

”Grundejerne må ikke foretage ændringer ved en privat fællesvejs indretning eller anlæg, afspærre vejen eller etablere eller ændre foranstaltninger med henblik på regulering af færdslen uden kommunalbestyrelsens og politiets godkendelse.”

Denne affattelse har givet anledning til en fejlagtig opfattelse af kommunalbestyrelsens opgaver. Forslaget til ny affattelse af § 57, stk. 1, skal derfor præcisere, at kommunalbestyrelsen meddeler afgørelsen på grundejernens ansøgning om tilladelse til at foretage færdselsregulering m.m. på private fællesveje i byer og bymæssige områder, og kommunalbestyrelsen ikke kan give tilladelse uden forinden at have indhentet politiets godkendelse. Borgeren skal således ikke selv rette henvendelse dels til kommunalbestyrelsen og dels til politiet, for eventuelt til sidst igen at skulle rette henvendelse til kommunalbestyrelsen.

Den foreslåede ændrede affattelse af § 57, stk. 2, er en konsekvens af forslaget til ændring af stk. 1.

Til nr. 43:

Med forslaget i § 141, nr. 43, ændres affattelsen af den gældende bestemmelse i lovens § 58, således at kommunalbestyrelsens administration lettes.

Forpligtelsen til regelmæssigt at vurdere, om en privat fællesvej burde opklassificeres til offentlig vej, er præciseret således, at kommunerne skal vurdere dette spørgsmål mindst hvert 5 år.

Det skønnes ikke hensigtsmæssigt at pålægge kommunalbestyrelserne at foranstalte flere trafiktællinger end det antal, der efter kommunens opfattelse giver et retvisende, gennemsnitbillede af trafiksamensætningen på vejen. Trafiktællingen vil i visse tilfælde kunne gennemføres ved en enkelt trafiktælling.

I forslagets stk. 4, 3. pkt., stilles forslag om at indføre en ny hjemmel for kommunalbestyrelsen til at kunne kræve, at ansøgerne om trafiktællingen stiller sikkerhed for udgifterne til trafiktællingen.

Til nr. 44:

Forslagets § 141, nr. 44, indeholder forslag til ny § 59, der skal erstatte den gældende privatvejslovs § 59, om belysning på private fællesveje i byer og bymæssige områder

Privatvejslovens § 59 regulerer, hvornår kommunalbestyrelsen kan stille krav til vejbelysning på private fællesveje i byer og bymæssige områder, samt fordeling af udgifterne hertil.

Forslaget til ny affattelse af bestemmelsen viderefører kommunalbestyrelsens kompetence til at bestemme, at en privat fællesvej skal holdes belyst, og at grundejerne som udgangspunkt skal afholde udgifterne til vejbelysningen.

Efter gældende ret fordele kommunalbestyrelsen udgifterne til vejbelysningen i overensstemmelse med reglerne i §§ 49 og 51 om samlede istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder på private fællesveje i byer. Der henvises nærmere til de almindelige bemærkninger

UDKAST

afsnit 2.9. om fordeling af udgifter til vejbidrag til offentlige veje og til samlede arbejder på private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Anlæg, drift og vedligeholdelse af vejbelysningen på en privat fællesvej skal i henhold til privatvejslovens § 59, stk. 2, gennemføres som et samlet arbejde under kommunens kontrol. Det betyder, at kommunalbestyrelsen oftest vil medregne et administrationstillæg efter reglen i privatvejslovens § 53. Beregning af de enkelte grundejeres bidrag til vejbelysningen er en administrativ tung opgave.

Den foreslåede nye affattelse af privatvejslovens § 59, stk. 3, jf. dette lovforslags § 141, nr. 44, indebærer, at alle dokumenterede udgifter til vejbelysning af den pågældende, herunder kommunens dokumenterede administrative udgifter, kan pålægges de bidragspligtige grundejere, jf. privatvejslovens § 49.

Som det fremgår af dette lovforslags § 141, nr. 12 og 38, foreslås de gældende administrationstillægsbestemmelser i privatvejsloven ophævet og erstattet med en adgang for kommunalbestyrelsen til at kræve sine dokumenterede og specificerede administrative udgifter i forbindelse med den konkrete administration af en privat fællesvej dækket af de bidragspligtige grundejere.

Da beløbene for vejbelysning, når systemet er i drift, er rimeligt beskedne og forudsigelige, stilles der i stk. 6 forslag om, at grundejerne ikke kan kræve en udgiftsfordeling genoptaget til ny fordeling, med mindre der er gået 5 år siden seneste fordeling. Kommunalbestyrelsen kan af egen drift genoptage udgiftsfordelingen, hvor forholdene ændrer sig i en sådan grad, at kommunalbestyrelsen skønner, at det er rimeligt.

I forslagetets stk. 7 stilles forslag om indførelse af en hjemmel for transportministeren til at fastsætte nærmere regler om opkrævning af udgifterne til belysning, herunder om a conto opkrævninger.

Ministeren kan f.eks. bestemme, at der kan opkræves a conto betaling, således som det kendes fra private hjem, eller at afregningen f.eks. sker ved opkrævning over skatten for ejendomsskatter. Formålet med denne bestemmelse er at skabe et sikkert grundlag for administrativt enkle og for borgerne kendte opkrævnings- og afregningsmåder.

I forslagetets stk. 6-7 videreføres bestemmelsen i den gældende lovs § 59, stk. 4 og 5. Det er dog præciseret i stk. 6, at kommunalbestyrelsens betalingsforpligtelse kun gælder for den del af udgifterne, der svarer til de forbedringer i vejbelysningen, som hensynene til den almindelige færdsel på vejen kræver.

Til nr. 45:

I forslagetets § 141, nr. 45 stilles forslag til ændret affattelse af privatvejslovens § 60. Ændringerne er en konsekvens af de foreslåede ændringer i vejloven, jf. forslagetets §§ 82, 84, 91 og 92.

Til nr. 46:

UDKAST

Den foreslåede ændring i § 141, nr. 46, er alene en konsekvens ændring som følge af de foreslåede ændringer i fordelingsreglerne.

Til nr. 47-49:

Forslaget i § 141, nr. 47-49, er alene konsekvensændringer som følge af, at der er stillet forslag om, at der ikke længere i loven skal sondres mellem kørende adgang (overkørsel) eller gående adgang (overgang), men at begge disse former for adgang til en vej benævnes 'adgang'. Der er endvidere foretaget de konsekvensrettelser, som de ændringer i nummereringer i forslaget til ny vejlov medfører.

Til nr. 50: Som et nyt § 66, stk. 2, i privatvejsloven foreslås det, at transportministeren får hjemmel til at bemyndige kommunalbestyrelsen til at fastsætte nærmere regler om visse former for råden, som herefter ikke kræver tilladelse som nævnt i stk. 1, før foranstaltningen påbegyndes. Kommunalbestyrelsens regler kan kun omfatte de former for råden, som transportministeren forinden har fastlagt ved bekendtgørelse. Som ved forslaget til et nyt § 76, stk. 2, i vejloven, er det et krav, at kommunalbestyrelsen forhandler med politiet om de nærmere regler og derefter sørger for, at de bliver offentliggjort.

Med denne bestemmelse får transportministeren mulighed for i forbindelse med udstedelse af bekendtgørelse at lette den kommunale administration på en række ukomplicerede områder, der generelt er kendetegnet ved en række fællestræk. Det kan f.eks. dreje sig om vareudstillinger langs butiksfacaden, udeservering og placeringen af cykelstativer.

Bestemmelsen svarer således til principperne i forslaget til ny § 76, stk. 2, i vejloven. Som det allerede er tilfældet ved godkendelser efter den gældende privatvejslovs § 66, stk. 1, vil kommunalbestyrelsens nærmere regler efter stk. 2 have karakter af en forudgående offentligretlig tilladelse. Hvorvidt tilladelsen eller som her kommunalbestyrelsen nærmere regler kan udnyttes, er et privatretligt spørgsmål. At et forhold er omfattet af en tilladelse eller nærmere regler i medfør af § 66, stk. 2, er således ikke en garanti for, at ansøgeren kan råde over vejarealet, idet privatretlige forhold i det konkrete tilfælde (f.eks. naboretlige krav) kan være til hinder herfor. Det forudsættes, at kommunalbestyrelsen i sin udformning af de nærmere regler gør opmærksom herpå.

Til nr. 51 og 52:

Forslagene i § 141, nr. 51 og 52, er en konsekvensrettelse af forslaget i § 141, nr. 50.

Til nr. 53:

Forslaget i § 141, nr. 53, er en konsekvens af forslaget i § 141, nr. 9, hvorved definitionen på en valgplakat flyttes fra privatvejslovens § 64, stk. 1, til definitionsbestemmelsen i lovens § 10, idet der henvises til bemærkninger til nr. 9.

I forslaget til § 141, nr. 54, stilles der forslag om, at det i lighed med forslaget til vejlovens § 80, stk. 5, nr. 2 og 3, udtrykkeligt skal fremgå af privatvejslovens § 66 a, at bestemmelserne om forbud imod placering af valgplakater i midterrabatter også gælder andre skillearealer, f.eks. rundkørsler, midterøer og lignende. Ændringer foreslås på baggrund af en mindre evaluering af valgplakatbestemmelserne gennemført i foråret 2012 blandt alle landets kommuner og Folketingets partier.

UDKAST

Forslaget i § 141, nr. 55 og 56, er alene en konsekvensrettelse som følge af forslaget i § 141, nr. 53.

Til nr. 57:

Bestemmelsen i privatvejslovens § 67 indeholder en henvisning til reglerne om gravearbejder i lov om offentlige veje. Med den foreslåede ændring henvises der til den nye bestemmelse i vejloven om gravearbejder, jf. lovforslagets § 75.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 75.

Til nr. 58:

I § 141, nr. 58, foreslås den gældende bestemmelse i privatvejslovens § 70, stk. 1 og 2, erstattet med bestemmelser affattet på samme måde som de tilsvarende bestemmelser for offentlige veje i dette forslags §§ 86 til 88. Med hensyn til den gældende § 70, stk. 3, henvises til dette lovforslag § 141, nr. 67.

Bestemmelsen i den gældende privatvejslovs § 70, stk. 1 og 2, er en lovfæstelse af gæsteprincippet på private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder. Fortolkningen af disse bestemmelser følger fortolkningen af den gældende vejlovs § 106. Der henvises derfor til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4. for så vidt angår gældende ret.

Med forslagene i § 141, nr. 58-59, sikres det, at der fortsat opereres med det samme gæsteprincip inden for vejområdet. Da vejlovgivningen indeholder muligheder og i privatvejslovens § 58, stk. 1, foreskriver jævnlig vurdering af, om en privat fællesvej bør opklassificeres til offentlig vej, ville det være uheldigt, hvis ledninger lå efter forskellige gæsteprincipper rent indholdsmæssigt afhængig af vejens status, på det tidspunkt ledningen blev placeret i eller over vejen.

Til nr. 60:

Forslaget i § 141, nr. 60, er alene en konsekvensrettelse af de foreslåede ændringer i vejloven og privatvejsloven, således at der henvises til de korrekte bestemmelser om ekspropriation.

Til nr. 61:

Forslaget i § 141, nr. 61, indebærer, at formuleringen "anden vejadgang" i den gældende § 72, stk. 3, 2. pkt. ændres "vejadgang". Der er ikke tilsigtet materielle ændringer ved denne rent sproglige ændring af bestemmelsen.

Til nr. 62:

I forslagens § 141, nr. 62, stilles forslag til ny affattelse af privatvejslovens § 74, stk. 1.

Privatvejslovens § 74, stk. 1, er affattet på følgende måde:

"Hvis en påtænkt beslutning om nedlæggelse eller omlægning af en vej eller dele af en vej efter kommunens vurdering kun kan have betydning for ejerne af de tilgrænsende ejendomme, finder § 73 ikke anvendelse."

UDKAST

Ifølge de særlige bemærkninger til § 74, stk. 1, jf. lovforslag nr. 48 af 5. november 2010 til lov om private fællesveje (Folketinget 2010-11 1. samling), har det ”i praksis vist sig tilfælde, hvor det er forekommet meningsløst, at kommunen skal følge proceduren i den gældende lovs § 54, stk. 1-2,” (nu § 73). ”Der har været tale om nedlæggelse eller omlægning af korte ’blinde’ veje med ganske få tilgrænsende ejendomme, og som ingen andre grundejere kunne formodes at have vejret til”

Forslaget til ny affattelse indebærer, at privatvejslovens § 74, stk. 1, affattes på en sådan måde, at den bringes i bedre overensstemmelse med formålet. Det skal være muligt for vejmyndigheden at vælge en enklere procedure i forbindelse med nedlæggelse og omlægning af private fællesveje eller vejstrækninger heraf, når vejmyndigheden mener, at kredsen af parter i spørgsmålet er kendte og velafgrænsede. Specielt når der er tale om blinde private fællesveje på landet, hvor den første del af vejen ønskes omlagt, vil ikke alle sagens parter være omfattet af ’ejere af de tilgrænsende ejendomme’, omvendt er det heller ikke hensigtsmæssigt i alle situationer at tvinge kommunalbestyrelsens til den større og tungere procedure i privatvejslovens § 73.

Til nr. 63:

Forslaget i § 141, nr. 63, er alene en konsekvensrettelse af de foreslåede ændringer i vejloven, således at der henvises til de korrekte bestemmelser om taksationsmyndighederne i lovforslagets § 110.

Til nr. 64:

Privatvejslovens § 79 regulerer kommunalbestyrelsens mulighed for at fastlægge grundejernes forpligtelser til vintervedligeholdelse og renholdelse samt processen hertil. I forslagens § 141, nr. 64, foreslås affattelsen af § 79, stk. 1, ændret, således at beskrivelsen af det fysiske område, en grundejer kan pålægges pligter for, bliver det samme ved almindelig vedligeholdelse og renholdelse og vintervedligeholdelse. 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.

Til nr. 65:

Med forslaget i § 141, nr.65, ophæves reglerne om grundejernes overdragelse af pligter, idet der ikke skønnes at være et offentligretligt behov for, at vejmyndigheden skal godkende grundejerens overdragelse af sine pligter til en anden fysisk eller juridisk person. Der henvises endvidere til de almindelige bemærkninger afsnit 2.12.2.

Til nr. 66 og 67:

I § 141, nr. 66 og 67, stilles forslag om en indførelse af en tvistbestemmelse, der af ordensmæssige grunde placeres efter klagebestemmelsen. Bestemmelsen viderefører den gældende privatvejslovs § 70, stk. 3, vedrørende tvister mellem en vejmyndighed og et forsynings-selskab. Bestemmelsen er en konsekvens af formuleringen af de tilsvarende bestemmelser vedrørende offentlige veje, jf. forslagens § 133, stk. 2, 4 og 5.

UDKAST

Bestemmelsen i den foreslåede § 87 a, stk. 2, er dog ny. Den regulerer tvister mellem en ledningsejer og de vedligeholdelsespligtige, når sidstnævnte udfører arbejder på vejen for at bringe den i en god og forsvarlig stand, uden at kommunalbestyrelsen har truffet en egentlig afgørelse herom. I dette tilfælde kan ledningsejeren bede kommunalbestyrelsen tage stilling til, om grundejernes arbejder på vejen, som indebærer, at der skal foretages arbejde på eller ved ledningen, går ud over, hvad der er nødvendigt, for at vejen er i god og forsvarlig stand.

Til nr. 68 og 69:

Med forslaget i § 141, nr. 68 og 69, foreslås indført en ny bestemmelse for så vidt angår tvister om ledningsforhold på private fællesveje og en videreførelse af den gældende privatvejslovs § 88, for så vidt angår klager. Bestemmelsen fastslår, at de administrative klagemuligheder skal være udtømt, før spørgsmålet kan indbringes for domstolene.

Det må i almindelighed være i alles interesse, at uenigheden mellem vejmyndigheder indbyrdes, og mellem vejmyndigheden og ledningsejeren forsøges afgjort administrativt ved transportministerens mellemkomst, før uenigheden eventuelt indbringes for domstolene. Hermed søges sagerne afklaret på en hurtigere og mindre ressourcekrævende måde.

Til nr. 70:

Med forslaget i § 141, nr. 70, foreslås indført en frist for indbringelse for domstolene af transportministerens afgørelser i tvister. Endvidere videreføres den gældende privatvejslovs § 88, 2. pkt., om fristen for at indbringe transportministerens afgørelser i klager over kommunalbestyrelsernes afgørelser for domstolene.

Til nr. 71 til 73:

Forslagene i § 141, nr. 71 til 73, er alene konsekvensrettelser af henvisninger til vejloven som følge af de foreslåede ændringer i vejloven.

Til nr. 74:

Forslaget i § 141, nr. 74, er en ny generel bestemmelse om, hvordan kommunalbestyrelsen skal konkurrenceudsætte de arbejder på private fællesveje, som den kræver udført for borgernes regning. Der henvises til de almindelige bemærkninger 2.12.

Bestemmelsen erstatter den gældende privatvejslovs § 21, stk. 5, og § 55, stk. 5. Ændringen betyder endvidere, at forpligtelsen til at konkurrenceudsætte arbejder, der efter kommunalbestyrelsens beslutning skal udføres for borgernes regning, udvides til at gælde alle situationer.

Til § 142

Til nr. 1, 2 og 4:

De foreslåede ændringer i § 3 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom er en konsekvens af forslagets § 95, stk. 3 og 4, hvorefter der indføres hjemmel til at foretage arkæologiske forundersøgelser inden ekspropriation og bestemmelse om varsling af sådanne forundersøgelser.

UDKAST

Efter § 3, stk. 2, og § 12, stk. 2, i den gældende lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom skal anlægsmyndigheden og kommissarius offentliggøre beslutninger om forarbejder og undersøgelser og afholdelse af besigtigelsesforretning i et eller flere på egnen udkommende blade. Endvidere skal oversigtsplaner for det påtænkte anlæg ligge til eftersyn på det stedlige kommunekontor eller et andet for offentligheden tilgængeligt sted.

I forslaget § 3, stk. 2, og § 12, stk. 2, foreslås den foreskrevne offentliggørelsesmåde – i stedlige dagblade og fremlæggelse til eftersyn på det stedlige kommunekontor eller andet offentligt tilgængeligt sted - ændret, således at anlægsmyndigheden og kommissarius frit bestemmer, hvor og hvordan offentliggørelsen skal ske. Offentliggørelsen kan for eksempel ske på anlægsmyndighedens, kommissarius' eller kommunens hjemmeside, ved indrykning af annoncer i stedlige dagblade, ved fremlæggelse til gennemsyn på det lokale bibliotek, forsamlingshus eller lignende.

Hermed bringes bestemmelserne om offentliggørelse af statslige ekspropriationsplaner på linje med bestemmelser for offentliggørelse af andre påtænkte beslutninger vedrørende vejspørgsmål. Der henvises i den forbindelse endvidere til de almindelige bemærkninger afsnit 2.12.4. og til bemærkningerne ovenfor til forslag til vejlovens §§ 98 og 99.

Til nr. 3:

Den gældende § 10 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom fastlægger på samme måde som den gældende vejlovs § 60, stk. 2, habilitetsregler for de personer, der virker ved kommissionerne.

Som med den gældende vejlovs § 60, stk. 2, foreslås det, at habilitetsreglerne i § 10 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom ophæves. Det vurderes ikke nødvendigt at videreføre disse regler, da de pågældende personer er omfattet af forvaltningslovens almindelige regler om inhabilitet.

Den gældende vejlovs § 60, stk. 1, som videreføres i dette forslags § 108, foreskriver eksplicit, at medlemmer af taksations- og overtaksationskommissioner skal have indsigt i vurdering af ejendomme. Lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom indeholder ikke en tilsvarende bestemmelse.

Det foreslås, at der indføres en tilsvarende bestemmelse i § 10 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, hvorefter medlemmer af ekspropriations- og taksationskommissioner skal have indsigt i vurdering af ejendomme. Det har hidtil været forudsat, at kommissionerne består af vurderingskyndige medlemmer. Der er således med forslaget ikke tiltænkt en materiel ændring, men en lovfæstelse af praksis.

Med forslaget til § 10 bringes bestemmelserne om medlemmer af kommissioner vedrørende statslige ekspropriationer dermed på linje med bestemmelserne om medlemmer af kommissioner efter vejloven.

Der henvises endvidere til bemærkningerne ovenfor til forslag til vejlovens § 108.

UDKAST

Til §§ 143-161

De foreslåede bestemmelser er konsekvensrettelser i anden lovgivning, som følge af lovforslaget.

Til § 162

Bestemmelsen vedrører lovens territoriale gyldighed. Efter bestemmelsen gælder loven i lighed med de nuværende love ikke for Færøerne og Grønland.