

NOTAT

Dato 8. oktober 2014
J. nr. 2011-990

Høringsnotat vedrørende L 20 - forslag til lov om offentlige veje m.v.

Et udkast til lovforslag har fra den 7. juli 2014 til den 11. august 2014 været sendt i høring. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Følgende myndigheder og organisationer m.v. er blevet hørt: Advokatsamfundet, CFL cargo Danmark ApS, COWI, Danske Advokater, Danske Boligadvokater, Den Danske Landinspektørforening, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dong Energy, Dansk Erhverv – Høringssager, De Ledende Landinspektører, Dansk Logistik og Transport – DTL, Dansk Industri, Dansk Ledningsejerforum, Danske Regioner, Danske Speditører, Energinet.dk, FDM, Fritidshusejernes Landsforening, Grundejeren.dk, HK Trafik & Jernbane, HMN I/S, Institut for planlægning, Roskilde Universitet, Kommissariatene, KL, Kommunal Teknisk Chefforening, Kommunal Vejteknisk Forening, Københavns Universitet – Institut for geografi og geologi, Landbrug og Fødevarer, Landinspektørfirmaet LE34, Parcelhusejernes Landsforening, SEAS NVE, Rambøll, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Teknologisk Institut, Videncentret for landbrug, Aalborg Universitet – sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning og Aalborg Universitet, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring.

Høringssvarene med bemærkninger

Transportministeriet har modtaget 26 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene. Transportministeriets bemærkninger er anført i kursiv. Høringssvarene er gennemgået i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringssvarene er kommenteret.

Definitioner (§ 3)

LE34 foreslår, at der tilføjes en definition på begrebet ”nedklassificering”, som bl.a. bruges i lovforslagets § 17 (nu paragraf 15).

Transportministeriet er enig i, at det kan være hensigtsmæssigt med en sådan definition. Definitionen er derfor tilføjet lovforslagets § 3.

Vejmyndighedernes forpligtelser (§§ 8 og 9)



DTL anfører i sit høringssvar, at foreningen oplever, at mange kommuner forsømmer pligten til at holde deres veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Foreningen oplever, at mange kommuner gennem deres regulering af trafikken bevidst reducerer fremkommeligheden og derved skaber ”falsk trængsel”.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det generelt i lovforslaget har været hensigten at øge mulighederne for bedre koordination mellem vejmyndigheder om vejplanlægningen, herunder koordination af anlægs- og vedligeholdelsesarbejder, og mellem vejmyndigheder og ledningsejere om større ledningsarbejder. Det er ministeriets opfattelse, at dette vil bidrage til at sikre fremkommeligheden på vejene – også i kommunerne. Derudover er kravene til samarbejde mellem vejmyndighederne generelt øget i lovforslaget.

Endvidere skal det bemærkes, at vejloven alene skaber rammerne for planlægning, administration, vedligeholdelse mm. af de offentlige veje. Regulering af færdslen på vejene ligger i anden lovgivning – primært færdselslovgivningen.

DTL bifalder, at der i forslagets § 11 (nu § 9) skabes rammer for samarbejde og koordinering mellem vejmyndighederne, herunder fælles trafikstyringscentraler, men foreslår, at samarbejdet gøres obligatorisk. KL og Københavns Kommune ønsker derimod, at det fastholdes, at samarbejdet skal ske på frivilligt grundlag.

Transportministeriet finder, at det som udgangspunkt er tilstrækkeligt, at der med forslaget skabes rammer for, at vejmyndighederne på frivillig basis kan samarbejde og koordinere, og at der åbnes mulighed for, at vejmyndighederne kan gå sammen om fælles trafikstyringscentraler. Transportministeriet skal dog henlede opmærksomheden på § 9, stk. 2, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, hvordan samarbejdet om trafikstyringscentraler skal tilrettelægges. Transportministeriet fastholder på den baggrund forslaget.

FDM foreslår, at der i lovforslaget indføres et uafhængigt vejtilsyn, der kan føre tilsyn med de offentlige veje, og henstille til udbedring af u hensigtsmæssigheder, farlige vejforløb etc.

Det er efter Transportministeriets opfattelse mest hensigtsmæssigt at fastholde det princip, at det er den offentlige vejmyndighed, der er ansvarlig for at drive og vedligeholde de offentlige veje og i den forbindelse fører tilsyn med de veje, de har ansvaret for.

Op- og nedklassificering af offentlige veje (§ 15)

FDM ønsker, at beskrivelsen af, hvornår en privat fællesvej bør være en kommunevej, flyttes op i lovtæksten.

Landbrug og Fødevarer foreslår, at der er fuld prøvelse i forbindelse med klage over afgørelser efter denne bestemmelse.

Transportministeriet fastholder forslaget. Det er, både i gældende ret og i lovforslaget, udgangspunktet, at det er kommunalbestyrelsen, der skønner, om en vej skal op- eller nedklassificeres. Dette skøn er baseret på et lokalt kendskab til



trafiksituationen m.v. Dertil kommer, at Transportministeriet vurderer, at det vil være et voldsomt indgreb i det kommunale selvstyre at indføre statslig efterprøvelse af dette skøn.

Transportministeriet vurderer, at der med den foreslåede præcisering af, at beslutningerne skal træffes efter en samlet konkret, trafikalt planlægning, er skabt den nødvendige klarhed om, på hvilket grundlag kommunerne skal træffe beslutningerne. Det kan oplyses, at der i privatvejslovens § 58 er detaljerede regler om optagelse af private fællesveje som offentlige veje.

Vejplanlægning (§§ 18-25)

COWI anfører i deres høringssvar, at den nye definition på vejplan ikke er skarp, og at det er uheldigt, at begrebet kan knyttes til både nogle få linjer i en lokalplan, kommuneplan eller et større selvstændigt dokument, der indeholder vejmyndighedens samlede anlægsprogram for nye og ombyggede veje.

Transportministeriet finder det nødvendigt, at kommunernes vejplanlægning kan tilrettelægges så smidigt som muligt. Begrebet vejplan har efter ministeriets vurdering altid kunnet dække over vejplanlægning i eksempelvis en lokalplan eller kommuneplan. Det afgørende er ikke, hvilket plandokument vejplanlægningen optræder i, men om der er tale om en myndigheds overordnede planlægning af vejene. Dette er præciseret i bemærkningerne til lovforslagets § 18.

LE34 ønsker, at det præciseres i lovforslagets § 26 (nu § 24), at nabokommuner skal høres, hvis der i en kommunalbestyrelse træffes beslutning om ændring af en kommunevejs status eller konstruktion, som kan få betydning for vejens kapacitet eller fremkommelighed, når vejen skærer eller har forbindelse til en kommunevej i en anden kommune.

Efter Transportministeriets vurdering fremgår dette allerede tilstrækkeligt tydeligt af såvel bestemmelsen, som bemærkningerne til bestemmelsen.

Vejbidrag (§§ 26-39)

COWI anfører i deres høringssvar, at der med den nye regel i forslaget § 35 (nu § 33) vil opstå diskussioner om, hvorvidt der er en adgang til ejendom eller ej, og at det vil blive svært at bevise, at der ikke planlægges etableret en adgang.

Transportministeriet skal hertil anføre, at formuleringen af den gældende lovbestemmelse om ejendomme med adgangsbestemmelser har givet anledning til meget tvivl om afgrænsningen af bestemmelsen. 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, at borgeren ikke vil kunne blive pålagt vejbidrag.

COWI, Landbrug og Fødevarer og LE34 har alle bemærkninger til de nye, forenklede fordelingsregler i lovforslagets § 39 (nu § 37).



Transportministeriet fastholder forslaget. Det har overordnet set været hensigten med lovforslaget at forenkle de nugældende regler om fordeling af vejbidrag, som er meget detaljerede og komplicerede, og som ofte medfører, at kommunernes afgørelser er behæftet med formelle fejl. Forenklingen er både sket af hensyn til kommunernes administration og af hensyn til borgernes mulighed for at sætte sig ind i reglerne. Det er Transportministeriets vurdering, at der med lovforslaget er fundet en fornuftig balance mellem disse hensyn.

Sikring af vejanlæg (§§ 40-47)

Landbrug og Fødevarer anfører, at det er betænkeligt, at der ikke må etableres organiseret skovrejsning på byggelinjepålagte arealer.

Indledningsvist skal Transportministeriet bemærke, at pålæg af en vejbyggelinje medfører, at nye fordyrende indretninger og foranstaltninger kun må etableres på det areal, der er omfattet af byggelinjen, med vejmyndighedens tilladelse. Formålet med en vejbyggelinje er at sikre, at en senere vejudvidelse ikke fordyres for det offentlige og at sikre grundejeren mod senere krav om nedrivning af bygninger m.v., der lige så godt kan placeres andre steder på ejendommen. Dette hensyn gør sig efter ministeriets vurdering også gældende for mere omfattende, organiseret skovrejsning.

Kommissariatene har en række bemærkninger til de nye regler om fremrykket overtagelse mv.

Kommissariaternes bemærkninger er indarbejdet i lovforslaget, hvorved flere bestemmelser er blevet præciseret, uden at det har medført materielle ændringer.

Adgang til offentlige veje (§§ 48-59)

Landbrug og Fødevarer foreslår, at der på baggrund af Betænkning nr. 1391 om erstatning for vejstøj og forringede adgangsforhold, Trafikministeriets Ekspertudvalg 2000, indføres hjemmel til øget erstatningsmulighed.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det er blevet vurderet, at betænkningens anbefalinger ikke skal indgå i denne revision af vejloven. Som reglerne er i dag, kan en ejendom kræves overtaget eller erstattet af vejmyndigheden, hvis vejadgangen til ejendommen fjernes eller ændres, så der ikke er vejadgang til ejendommen (fornøden vejadgang). Man får normalt ikke erstatning ved kortvarige, midlertidige eller delvise begrænsninger i ens adgang til vej, fordi det betragtes som værende noget, man må leve med, for at vejmyndigheden kan vedligeholde og videreudvikle på vejen.

En ændring af erstatningsreglerne vil medføre, at der generelt lægges op til, at der kan kræves en bestemt standard af vejadgangen – både hvad angår vedligeholdelsestandard og nærheden til en vej. Rent praktisk vil det give vejmyndighederne store økonomiske og praktiske udfordringer og vil hæmme



udviklingen i vejnettet og dermed påvirke udviklingen i trafiksikkerhed og trafikafvikling.

Side 5/18

COWI foreslår, at høringsfristen for fastsættelse af adgangsbestemmelser nedsættes fra 12 til 8 uger.

Transportministeriet fastholder forslaget, da der i forhold til den gældende lov allerede er sket en nedsættelse af høringsfristen fra 6 måneder til 12 uger. Der er tale om høring over meget indgribende afgørelser, hvorfor ministeriet vurderer, at det er nødvendigt med en længere høringsfrist.

Adgangsbestemmelser (§§ 48-56)

Landbrug og Fødevarer anfører om § 52, stk. 4 (nu § 50, stk. 4), at da bestemmelsen giver hjemmel til indgreb over for en lovlig adgang, bør indgrebet ske ved ekspropriation.

Transportministeriet er enig i, at der kan være tale om indgribende foranstaltninger over for en ellers lovlig adgang, der på samme måde, som det er gældende for ændringen af adgangsforhold generelt, bør kunne udløse erstatning og evt. overtagelse af ejendommen. Det fremgår derfor af den foreslåede bestemmelse, at der er mulighed for at anmode vejmyndigheden om at overtage ejendommen og for at få prøvet uenighed om erstatningsspørgsmål ved taksationskommissionerne.

Landbrug og Fødevarer foreslår, at den gældende undtagelse for markoverkørsler videreføres.

Transportministeriet finder, at det af trafiksikkerhedsmæssige årsager ikke længere er forsvarligt, at markoverkørsler generelt undtages fra reglerne om, at adgange til en offentlig vej kun må etableres med vejmyndighedens tilladelse.

Vintervedligeholdelse og renholdelse (§§ 62-72)

Parcelhusejernes Landsforening og COWI finder det betænkeligt, at der i lovforslaget bliver hjemmel til at pålægge grundejere at snerydde og glatføre bekæmpe tilgrænsende fortove, uanset at ejendommen ikke har adgang til vejen.

Transportministeriet fastholder forslaget. Det må 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 det er tilfældet for vejens brugere, her fodgængere, i almindelighed. Dette uanset, om ejeren har en egentlig adgang til vejen. Det vurderes derfor at være mere hensigtsmæssigt, at en grundejer fremover skal stå for snerydningen og glatførebekæmpelsen på tilgrænsende fortove, fremfor at forpligtelsen påhviler kommunen, der efter den gældende vejlov i mange tilfælde står med en uforholdsmæssig stor byrde vedrørende snerydning og glatførebekæmpelsen på enkelte fortove. Dette er især tilfældet i visse tætbebyggede områder.



Gravetilladelser (§ 73)

TDC foreslår, at i det omfang en ledningsejer skal tåle, at der gives tilladelse til, at andre graveaktører kan udnytte en opgravning, skal det fremgå af bemærkningerne til § 75 (nu § 73), at samgravningen ikke må forsinke den oprindelige indehaver af gravetilladelsens arbejder på stedet eller på anden måde påføre indehaveren omkostninger eller ulemper.

Transportministeriet skal hertil anføre, at de samfundsøkonomiske gevinster ved en koordinering af vej- og ledningsarbejder, herunder koordinering af ledningsarbejder i samme opgravning i vejarealet må være så åbenbare, at mindre forsinkelser i forhold til den oprindelige planlægning for vejarbejder og ledningsarbejder må bæres af de respektive parter. Vejmyndighederne og ledningsejerne indbyrdes bør dog være opmærksomme på, at ønsker om samgravninger ikke forsinker projekterne unødigt.

TDC opfordrer også til, at bestemmelserne om gravetilladelse ændres til en anmeldelsespligt i stedet for en pligt til at ansøge om gravetilladelse. Anmeldelsespligten skal endvidere kun gælde i de tilfælde, hvor det påtænkte gravearbejde medfører risiko for beskadigelse af vejareal, bygninger eller andre ledningsanlæg.

Transportministeriet fastholder forslaget i de nævnte bestemmelser. Det er vejmyndighedens areal, og det er vejmyndighedens ansvar at sikre, at vejarealerne kan tjene deres primære formål som færdselsarealer. Derfor er det vejmyndigheden, der bestemmer, hvor og hvornår der skal graves i vejarealet.

Vilkår for gravetilladelser (§ 76, stk. 2)

TDC og Teleindustrien foreslår, at det tilføjes, at vilkår om bod ikke må håndhæves, hvis der ligger saglige hensyn bag den indtrådte forsinkelse, samt at ledningsejeren ikke har indsendt en ny ansøgning om gravetilladelse. Et sagligt hensyn kunne for eksempel være vejrmæssige forhold eller andre forhold udenfor ledningsejerens kontrol. TDC finder, at bestemmelsen om bod derfor bør udgå. Subsidiært ønsker TDC boden maksimeret til entreprenøromkostningerne ved det pågældende arbejde.

Teleindustrien ønsker, at det bliver præciseret i bemærkningerne til lovforslaget, at bestemmelsen om bod ikke gælder for ledningsarbejder i fortovsarealer, da disse ikke forstyrrer den kørende trafik.

Transportministeriet fastholder forslaget, herunder de særlige bemærkninger til forslaget. Bestemmelsen fastslår dels gældende ret for skønsmæssige afgørelser, nemlig at myndigheden kan meddele tilladelse på vilkår, som skal være saglige og ikke urimeligt byrdefulde. Den af TDC ønskede præcisering fremgår allerede af de særlige bemærkninger.

Omkring vilkår om bod fremgår det nu af lovforslagets § 76, stk. 5, at Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om bod ved forsinkelser af gra-



vearbejder i forbindelse med udstedelse af gravetilladelser. Det er hensigten, at reglerne udformes på en sådan måde, at bodens størrelse fastsættes med udgangspunkt i årsdøgnstrafikken ganget med 1 kr. Der henvises til bemærkningerne til § 76, stk. 5.

Et vilkår om bod skal først og fremmest tjene som incitament til, at lednings-ejeren og vejmyndigheden i dialog fastsætter rimelige, realistiske perioder for arbejdets gennemførelse med henblik på, at vejene kan tjene deres primære formål som færdselsarealer. Det skal i den forbindelse bemærkes, at forsinkelser, især på det overordnede vejnet, medfører et stort samfundsmæssigt spild i form af køkørsel m.v. Af hensyn til vejmyndighedens planlægning af trafikafviklingen er det afgørende nødvendigt, at forudsætningerne for koordineringen af vejarbejder og ledningsarbejder på vejnettet i videst muligt omfang holder. Høringssvarene fra FDM og DTL peger ligeledes på dette større fokus på at koordinere de forskellige anvendelser af vejarealet, således at mobiliteten fremmes mest muligt.

Transportministeriet deler ikke bekymringen om, at der fastsættes bod ved overskridelser, der skyldes større, uforudsete hændelser. Som professionelle og ansvarlige aktører på infrastrukturområdet forventes tidsfristerne at blive fastsat på en sådan måde, at forudsigelige begivenheder, f.eks. ferieafvikling, gennemsnitligt sygdomsfravær og årstidsbestemte forhold, er indregnet, tillige med en vis margen for mindre uforudsete problemer, f.eks. ukendte jordbundsforhold m.v. Større, uforudsete problemer, der kan medføre overskridelse af fristerne, forventes klarert ved underretning af vejmyndigheden med henblik på drøftelse af fastsættelse af ny, realistisk tidsfrist. Dog er det klart, at helt force-majeure- lignende forhold kan begrunde en lovlig forsinkelse.

Uoverensstemmelse vedrørende vilkår om bod vil i lighed med øvrige vilkår kunne afgøres efter forslaget § 133 om tvister.

Til det af Teleindustrien fremførte skal Transportministeriet anføre, at bestemmelsen også gælder for fortovsarealer i det omfang, de er en del af vejarealet.

Vejmyndighedens reaktionsmuligheder ved forsinkelse af ledningsarbejder (§ 76, stk. 3)

TDC og Teleindustrien ønsker, at det skal fremgå, at der skal gives et rimeligt varsel, inden vejmyndigheden iværksætter afslutning af de pågældende arbejder. Det bør endvidere af varslingen fremgå, hvilke omkostninger vejmyndigheden forventer at videresende til ledningsejeren, ligesom det bør præciseres, at vejmyndigheden skal kunne dokumentere den manglende overholdelse af vilkårene for gravetilladelsen.

For at tydeliggøre, at det er den bærende idé bag bestemmelsen, at lednings-ejeren selv udfører arbejderne i vejarealet og på sine ledninger, suppleres de særlige bemærkninger med følgende:



”Bestemmelsen regulerer det tilfælde, hvor forsinkelsen allerede er indtrådt. Ledningsejeren har ikke afsluttet sit arbejde inden for tidsfristen i tilladelsen, og får det heller ikke afsluttet inden for en rimelig frist fastsat i et påbud til ledningsejeren.”

I øvrigt fastholder Transportministeriet bestemmelsen og bemærkningerne hertil. I sagens natur kan vejmyndigheden, når den indskærper ledningsejers pligt til at afslutte sit arbejde, ikke oplyse, hvor store omkostningerne vil være i tilfælde af, at ledningsejeren sidder påbuddet overhørigt. Dette må bero på de tilbud, som vejmyndigheden i givet fald skal indhente. Transportministeriet vil anse det for uheldigt, hvis enkelte ledningsejere kunne spekulere økonomisk i at undlade at afslutte sine arbejder til aftalt tid.

Overtagelse af garantiperiode samt fredningsperiode (§§ 74, stk. 2, og 76, stk. 4)

TDC og Teleindustrien mener, at det bør præciseres, at vejmyndigheden skal kunne dokumentere sit tab. Endvidere skal ledningsejeren have mulighed for at forbedre sine retableringsarbejder. TDC finder endvidere, at bestemmelsen skal åbne op for, at ledningsejerne kan få adgang til vejarealet i den 2-årige fredningsperiode, hvis ledningsejeren er nødt til at gennemføre gravninger i forbindelse med reparationer eller nye tilslutninger, der ikke var kendt på tidspunktet for vejmyndighedens istandsættelse af vejen.

Transportministeriet fastholder forslaget.

Louforslaget implementerer nu en række bestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU om reducere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation – det såkaldte infrastrukturdirektiv.

For at opnå ensartethed i de frister, der stilles for koordination, er fristen i forslaget til § 74, stk. 2, ændret til 6 måneder. Bestemmelsen er ikke til hinder for, at ledningsejere udfører uopsættelige reparationsarbejder på deres ledninger. Formålet med bestemmelsen er netop at motivere aktørerne på vejarealet til langsigtet planlægning og koordinering af arbejderne. Derfor vil der i tilfælde af opgravninger i nyanlagte eller nyistandsatte veje med henblik på at etablere nye tilslutninger m.v. kunne stilles et vilkår om, at ledningsejeren erstatter eventuelle tab for vejmyndigheden.

Transportministeriet er enig i, at det i bemærkningerne til § 76, stk. 4, bør fremgå, at offentliggørelsen sker med henblik på, at ledningsejere kan anmode om et møde med henblik på koordinering af arbejder inden for vejarealet. Transportministeriet finder derimod ikke anledning til at fastsætte nærmere regler for, hvordan offentliggørelsen skal finde sted. Det forudsættes, at offentliggørelsen sker i et medie, der har en almindelig udbredelse, således at ledningsejere kan orientere sig om forhold af interesse for deres ledninger. Det vil i mange tilfælde også være god forvaltningsskik, at vejmyndigheden sikrer sig, at kendte ledningsejere er orienteret om planerne for vejarbejder på den pågældende vejstrækning.



Transportministeriet mener ikke, at der er grund til at tydeliggøre i bemærkningerne, at de almindeligt kendte metoder fra erstatningsretten ved opgørelse af et tab også finder anvendelse, jf. § 74, stk. 3, og § 76, stk. 4. Transportministeriet finder heller ikke anledning til yderligere at regulere, hvorledes vejmyndigheden og ledningsejeren søger at afhjælpe eller afklare eventuelle mangler ved retableringsarbejderne, da disse oftest skal ses i forhold til de konkret fastsatte vilkår og de branchekendte og -aftalte normer, og typisk først konstateres, når ledningsejeren har færdigmeldt sit arbejde, herunder retableringen af vejen.

Administrative regler om krav til ansøgninger om gravetilladelser (§ 73, stk. 7)

TDC anfører, at der i tilfælde, hvor vejmyndigheden giver tilladelse til samgravning, skabes usikkerhed om ansvarsforholdene i forbindelse med gravningen.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det ikke er en vejmyndigheds opgave at regulere de indbyrdes retsforhold mellem ledningsejerne. Disse retsforhold må håndteres efter almindelige branchekutymmer eller ved voldgift eller domstolene.

KL og Københavns Kommune ønsker ikke, at opgaven med at fordele udgifterne til gravearbejder ligger hos vejmyndigheden.

Transportministeriet er enig i, at fordelingen af sådanne udgifter mellem to private parter som udgangspunkt er et privatretligt spørgsmål, og som er vejmyndigheden uvedkommende. Bestemmelsen i lovforslagets § 73, stk. 7, er derfor rettet til i overensstemmelse hermed.

Ledningsarbejder (§§ 77-78)

TDC, Teleindustrien, LE34, COWI, DONG Energy, DANVA, Dansk Industri, IT-branchen, Dansk Metal, Dansk Energi, HMN Naturgas, Foreningen af Vandværker i Danmark (FVD) og Dansk Ledningsejerforum har alle haft bemærkninger til de foreslåede nye bestemmelser om ledninger og gæsteprincippet.

Transportministeriet fastholder, at når der ligger ledninger i vejarealet, hvor der ikke er sammenfald mellem ledningsejer og vejmyndigheden, og der ikke er særlige aftaler herom, eller ikke foreligger betaling fra ledningsejer for at ligge i arealet, er der tale om, at ledningen ligger på gæstevilkår, uanset om ledningen er en del af vejens udstyr. Denne definition er i overensstemmelse med gældende ret.

TDC og Teleindustrien foreslår også, at der indføres en ny bestemmelse om, at en vejmyndighed ikke kan kræve samme ledningsanlæg omlagt for ledningsejers regning, før der er gået mindst 2 år siden sidste omlægning. Disse ledningsarbejder skal herefter betales af vejmyndigheden.



Transportministeriet skal hertil anføre, at gæsteprincippet ikke er til hinder for, at ledningsejere og vejmyndigheder indgår privatretlige aftaler, som stiller ledningsejerne mere gunstigt, end det der gælder i medfør af gæsteprincippet. Der kan for eksempel indgås aftale om en sådan 2-årig fredningsperiode for ledningsanlæg.

LE34 har bemærkninger til forståelsen af Transportministeriets praksis om, hvorvidt ledninger til vejafvanding og vejbelysning er omfattet af gæsteprincippet.

LE34 må have misforstået ministeriets og Vejdirektoratets senere skrivelser om gæsteprincippet. Transportministeriet kan derfor ikke tilslutte sig LE34's fortolkning af denne praksis, hvilket også fremgår af de almindelige bemærkninger og beskrivelsen af gældende ret.

Til § 79:

TDC finder, at formuleringen i § 87, stk. 1, (nu § 79, stk. 1,) om, at vejmyndigheden skal tage hensyn til ledningerne, bør udvides med, ”herunder for at reducere ledningsejerens omkostninger mest muligt”. TDC finder endvidere, at hensynet til ledningsejerne bør fremgå tydeligere af bemærkningerne til bestemmelsen.

Transportministeriet mener, at formuleringen i stk. 2, indebærer, at ledningsejerens økonomiske forhold inddrages i drøftelserne. For så vidt angår bestemmelsen i § 79, stk. 3, er der ingen tvivl om, at der naturligvis skal tages hensyn til ledningsejerne. Bestemmelsen er kun tænkt at finde anvendelse, når videre drøftelser med ledningsejerne er udsigtsløse, og en yderligere udsættelse af vejarbejder ikke er mulig eller rimelig af hensyn til gennemførelsen af det samlede projekt eller de formål, der ønskes opnået ved vejarbejdet. Det er endvidere forudsat i lovforslagets § 1, jf. bemærkningerne hertil, at vejmyndighederne altid skal inddrage samfundsøkonomiske hensyn i deres administration af loven.

TDC og LE34 finder, at der skal ske en præcisering af, hvad der menes med særlige tilfælde, hvor vejmyndigheden lader ledningsarbejder udføre på ledningsejers regning, som der skabes hjemmel til i § 87, stk. 4 (nu § 79, stk. 4).

Bestemmelsen forventes kun benyttet i de tilfælde, hvor ledningsejeren hverken har færdiggjort sit ledningsarbejde til den tid, der fremgår af gravetilladelsen eller tidsfristen i det efterfølgende påbud. Dette fremgår af bemærkningerne til lovforslaget. For at understrege dette yderligere har Transportministeriet anført i bemærkningerne, at bestemmelsen kun tænkes anvendt undtagelsesvist.

LE34 og Ikast-Brande Kommune ønsker, at det præciseres, hvorfor bestemmelsen i stk. 3 er begrænset, så det kun er Vejdirektoratet, der kan lade ledningsarbejder udføre for ledningsejers regning.



Transportministeriet kan oplyse, at det i forbindelse med forhandlinger med KL om lovforslaget stod klart, at kommunerne ikke ønsker at have denne mulighed. Lovforslagets § 79, stk. 3, er derfor begrænset til kun at gælde Vejdirektoratet. Transportministeriet kan herudover oplyse, at denne bestemmelse alene er tænkt bragt i anvendelse rent undtagelsesvist. Dette vil blive præciseret i bemærkningerne.

Særlig råden over vejareal (§ 80)

TDC og Teleindustrien ønsker,

at det bliver præciseret, om vejmyndighederne med bestemmelsen i lovforslagets § 76, stk. 3 (nu § 80, stk. 2), vil kunne opkræve betaling for opsætning af bl.a. teknikskabe på vejarealet.

LE34 foreslår, at lovforslagets § 76 (nu § 80) udvides til også at omfatte parkering af køretøjer m.m. med henblik på salg.

Transportministeriet skal bemærke, at lovforslagets § 80, stk. 1, nr. 2, viderefører den gældende vejlovs § 102, stk. 1, nr. 2, således at det kræver vejmyndighedens tilladelse at anbringe køretøjer på en offentlig vejs areal med henblik på salg eller udlejning. Bestemmelsen gør det således tydeligt, at anbringelse af køretøjer med henblik på salg ikke er en parkering i normal forstand, hvorfor det kræver særlig tilladelse. Transportministeriet finder ikke grundlag for yderligere at præcisere dette i lovforslaget. Såkaldt "omførselssalg", hvor en mobil salgsvogn sælger varer på vejarealet er reguleret i næringslovgivningen.

Som udgangspunkt anses ledningsskabe og lignende som et tillæg til de ledninger, der er placeret over eller i vejarealet, hvorfor ledningsskabe som udgangspunkt er placeret på gæsteprincippet, dvs. på samme vilkår som ledningen. Gæsteprincippet betyder, at ledninger og tilhørende udstyr vederlagsfrist kan placeres i vejareal, mod at ledningsejer skal afholde udgifter til flytning m.m. af ledningen i forbindelse med vejmyndighedens vej- og gravearbejder.

Omvendt kan vejmyndighed og ledningsejer indgå frivillige aftaler om fx betaling af årlig leje, der i så fald fraviger gæsteprincippet, hvis en ledningsejer mener at kunne forhandle sig til en bedre retstilling uden for gæsteprincippets vilkår. Vejmyndigheden kan dog ikke lovligt kræve, at ledningsejeren fraviger gæsteprincippet. Dette er præciseret i bemærkningerne til § 80, stk. 3.

Klimatilpasninger, spildevand mm. (§ 82)

HOFOR og DANVA foreslår, at der åbnes mulighed for, at vandselskaber kan være projektere for klimaprojekter i og på veje og også efterfølgende eje og drive anlæggene.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det efter ministeriets vurdering er mest hensigtsmæssigt, at klimaprojekter udføres i tæt samarbejde mellem



vandselskaberne og vejmyndighederne, men at vejmyndigheden også fortsat har det overordnede ansvar og ejerskab til de projekter, der udføres på de veje, de har ansvaret for.

HOFOR foreslår endvidere, at det bliver muligt at tinglyse rettigheder på offentlige vejarealer.

Vejlougivningen har siden 1957 indeholdt en bestemmelse om, at offentlige veje bør udskilles i matriklen, medmindre særlige omstændigheder gør sig gældende.

Vejlougivningen indeholder ikke særlige bestemmelser om, hvordan rettigheder tinglyses, og dermed heller ikke særlige bestemmelser om, hvordan aftaler vedrørende offentlige vejarealer sikres.

Transportministeriet finder ikke, at der er behov for nye regler, da vejmyndigheder efter vejloven er kommunalbestyrelser eller transportministeren. Behovet for at sikre rettigheder og aftaler vedrørende offentlige vejarealer imod senere erhververe og fordringshavere må derfor antages at være yderst beskedent.

Valgplakater (§§ 84-85)

Lyngby-Taarbæk Kommune foreslår, at perioden hvor der lovligt kan ophænges valgplakater sættes ned fra 4 til 2 uger, og at nedtagelsesfristen nedsættes fra 8 dage til første søndag efter valget.

Transportministeriet fastholder, at ophængning af valgplakater er en central del af udfoldelsen af demokratiet og ytringsfriheden. Det vil ikke være i tråd hermed at forkorte fristerne for ophængning af valgplakater som foreslået af kommunen.

Beplantning (§ 87)

Landbrug og Fødevarer foreslår, at det tydeliggøres i bemærkningerne til bestemmelsen, at vejmyndigheden kun kan kræve beplantning ved vejarealet studset mm., i det omfang beplantningen rækker ind over skel til vejens areal.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er korrekt, at bestemmelsens 1. led forudsætter, at beplantningen hænger ud over vejens areal. Det fremgår derimod fortsat i bestemmelsens 2. led, som det også er tilfældet i den gældende vejlovs § 103, stk. 2, 2. pkt., at vejmyndigheden kan kræve beplantning på naboejendomme fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, hvis dette er nødvendigt af hensyn til vejens istandsættelse eller færdslen på vejen. Bestemmelsens 2. pkt. ville kunne bringes i anvendelse på f.eks. døde træer og grene, hvor der ved storm eller lignende er en overhængende risiko for at nedfaldne grene vil beskadige vejudstyr. I disse situationer er det derfor ikke et krav, at beplantningen hænger ud over vejens areal.

Forhandling med politiet (§ 89)



Ikast-Brande Kommune foreslår, at opregningen af afgørelser i lovforslagets § 85 (nu § 89), som vejmyndigheden skal forhandle med politiet om, begrænses, så det afspejler praksis.

Transportministeriet har været i dialog med Justitsministeriet om videreførelsen af denne bestemmelse, og der har mellem ministerierne været enighed om at videreføre bestemmelsen i uændret form. Vejmyndighederne skal derfor fortsat forhandle med politiet, inden den træffer afgørelser efter de lovbestemmelser, der er anført i lovforslagets § 89.

Differentieret betaling for parkering (§ 90, stk. 4)

FDM foreslår, at det tydeliggøres, at lovforslagets hjemmel til at differentiere betaling for parkering på grundlag af miljøhensyn gælder for flere typer af miljøvenlige drivmidler.

Transportministeriet kan oplyse, at bestemmelsens ordlyd netop tager sigte på, at vejmyndighederne kan differentiere betaling for parkering, når dette sker på grund af miljøhensyn. Bestemmelsen er således tænkt teknologineutralt. For at sikre, at der ikke opstår tvivl herom, er dette yderligere uddybet i bemærkningerne til bestemmelsen.

Ekspropriation (§§ 94-123)

LE34 har fremført en række bemærkninger til kap. 10 om ekspropriation og taksation.

LE34 har peget på nogle småfejl, som er rettet.

Med hensyn til sagsbehandlingstiden ved taksationsmyndighederne og erstatning for arbejdsarealer finder Transportministeriet, at de fremførte bemærkninger kan indgå i overvejelserne omkring en eventuel revision af lov om fremgangsmåden ved ekspropriationer vedrørende fast ejendom.

Transportministeriet er ikke bekendt med, at begrebet vejlinje, således som det bruges i vejlovgivningen, har givet anledning til praktiske problemer. Transportministeriet finder derfor ikke grundlag for en yderligere præcisering (indsnævring) af begrebet.

Landbrug og Fødevarer foreslår, at de specielle procedureregler i ekspropriationsreglerne videreføres.

Transportministeriet fastholder, at det er u hensigtsmæssigt at videreføre procedureregler, som findes tilsvarende i forvaltningsloven. Vejlovens specielle procedureregler havde sin berettigelse, da der ikke eksisterede generelle forvaltningsretlige regelsæt, som det er tilfældet i dag.

Landbrug og Fødevarer anfører, at den rentesats for ekspropriationserstatninger, som videreføres i loven, er urimeligt lav.



Transportministeriet skal hertil anføre, at lovforslagets rentebestemmelse er en videreførelse af den gældende rentebestemmelse i den gældende vejlovs § 63. Diskontoen fastsættes til markedsniveau af Nationalbanken, hvorfor der efter ministeriets vurdering ikke er grundlag for at forrente ekspropriationserstatninger med en rente, der er højere end diskontoen.

Landbrug og Fødevarer foreslår, at offentlige myndigheder afskæres fra at indbringe overtaksationskommissionens erstatningskendelse for domstolene.

Transportministeriet fastholder, at det fortsat skal være muligt for den ene part i en ekspropriationssag, det være sig den offentlige myndighed eller den private part, at indbringe overtaksationskommissionens kendelse for domstolene.

Landbrug og Fødevarer foreslår, at der indføres automatisk opsættende virkning på klager over ekspropriationsbeslutninger.

Transportministeriet vurderer ikke, at det vil være hensigtsmæssigt, at en klage over en ekspropriationsafgørelse automatisk tillægges opsættende virkning. Der er fortsat regler om, at foranstaltninger som følge af ekspropriationen ikke må sættes i gang, før klagefristens udløb, og det er ministeriets vurdering, at dette, sammenholdt med muligheden for at anmode om, at klagen tillægges opsættende virkning, er en tilstrækkelig sikring af de private parterets rettigheder.

Nedklassificering af offentlige veje (§ 124)

COWI foreslår, at det præciseres, at reglerne om nedklassificering ikke gælder for offentlige veje, der nedklassificeres til privat fællesvej i forbindelse med ekspropriation, hvor der sker nyanlæg eller tilsvarende ændringer i vejsystemet.

Transportministeriet finder ikke, at det er rimeligt, at borgerne mister de særlige vilkår, der gælder for nedklassificering, blot fordi nedklassificeringen sker som led i en ekspropriation. Ekspropriationen kan fortsat gennemføres, men selve nedklassificeringen må så ske sideløbende og evt. efterfølgende i overensstemmelse med reglerne i forslagets § 124.

Landbrug og Fødevarer foreslår endvidere, at den fulde prøvelse af kommunernes tilstandsrapporter opretholdes.

Transportministeriet skal hertil anføre, at de samfundsøkonomiske omkostninger ved en fuld prøvelse af tilstandsrapporterne ikke ses 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. Afgørelserne vil således fortsat kunne efterprøves af klageinstansen for så vidt angår retlige spørgsmål.



Tvister (§ 133)

Landbrug og Fødevarer foreslår, at tvister mellem en kommunal myndighed og et forsyningsselskab afgøres af taksationsmyndighederne og ikke af transportministeren.

Transportministeriet fastholder, at det er mest naturligt, at disse tvister afgøres af Transportministeriet, ligesom det er tilfældet ved tvister mellem to kommunale vejmyndigheder.

Gebyrer (§ 134)

Dansk Industri, Landbrug og Fødevarer, FDM, Teleindustrien og TDC anfører i deres hørings svar, at det ikke har været hidtidig retspraksis at opkræve gebyrer for vejmyndighedernes behandling af bl.a. gravetilladelser. Indførelse af gebyrer vil derfor betyde en væsentlig økonomisk byrde for borgerne og lednings-ejerne.

Transportministeriet skal hertil anføre, at især kommunerne behandler et stigende antal tilladelser vedrørende deres veje. Kommunerne oplever et stigende pres på deres administration med øgede udgifter til sagsbehandling. Det vurderes derfor rimeligt, at der åbnes op for, at kommunerne kan opkræve gebyrer for at behandle ansøgninger og tilladelser efter loven. Transportministeriet har dog taget til efterretning, at der i mange hørings svar gøres opmærksom på, at forslaget til gebyr på gravetilladelser vil medføre en voldsom økonomisk byrde for mange virksomheder.

Bestemmelsen foreslås derfor ændret, så det tydeligt fremgår, for hvilke områder, ministeren kan fastsætte regler om kommunernes opkrævning af gebyr. Der er tale om ansøgninger om tilladelse til nye adgange og udvidelser af eksisterende adgange, ændret brug af adgange, tilladelse til råden over vejarreal (særlig råden), tilladning af spildevand, anbringelse af faste genstande og tankanlæg. Det har således ikke været hensigten, at gebyrbestemmelsen skal omfatte gravetilladelser. Med den positive opregning af bestemmelsens anvendelsesområde, er dette blevet præciseret.

Konkurrenceudsættelse af arbejder (§ 137)

Ikast-Brande Kommune påpeger, at beløbsgrænsen på 10.000 kr. i lovforslagets § 137 for, hvornår vejmyndigheden skal konkurrenceudsætte arbejder, som den udfører for private, bør ændres, så den også afspejler prisniveauet i fremtiden.

Transportministeriet er enig i, at beløbsgrænsen bør indekseres. Det er derfor foreslået, at beløbsgrænsen fremadrettet fastsættes i bekendtgørelsesform.

Bemærkninger til ændringer i privatvejsloven (§ 141)

Ophævelse af særreglen om driftsveje (nr. 2)



Landbrug og Fødevarer foreslår, at særreglen om, at driftsveje til landbrug, skovbrug og fiskeri, som er beliggende i byzone, administreres efter landreglerne, opretholdes.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det i forbindelse med arbejdet med kommunal regelforenkling er foreslået ikke at videreføre denne særregel. Selvom driftsveje i byzone fremover skal administreres efter lovens byregler, må det antages, at vejmyndigheden administrerer disse veje i overensstemmelse med den trafikale og vejtekniske situation på den konkrete vej. Ministeriet vurderer derfor ikke, at ændringen vil medføre en væsentligt anderledes situation for brugerne og ejeren af driftsvejene.

Vejmyndighedens godkendelse af udlæg af private fællesveje på landet (nr. 10)

LE34 og COWI finder det uhensigtsmæssigt, at vejmyndighederne fremover ikke skal godkende udlæg af private fællesveje på landet.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det i forbindelse med arbejdet med kommunal regelforenkling er foreslået ikke at videreføre den meget detaljerede og komplicerede regel om vejmyndighedens godkendelse af arealreservationer til private fællesveje på landet. Private fællesveje på landet tjener hovedsagligt som færdselsareal for de grundejere, der er vejberettigede til vejen. Det har derfor været vurderingen, at den offentligretlige interesse i, at vejmyndigheden godkender reservation af vejareal til fremtidig privat fællesvej på landet, er særdeles begrænset.

Vejmyndighedens tilladelse til at nedlægge private fællesveje på landet (nr. 11)

LE34 er bekymret for, at når vejmyndighederne ikke længere skal godkende udlæg af private fællesveje på landet, så kan kommunen ikke i forbindelse med en sag om nedlæggelse af en privat fællesvej på landet påvise vejens udlægsbredde. COWI mener, at bestemmelsen vil medføre væsentligt øgede administrative omkostninger for kommunerne.

Landbrug og Fødevarer er klart imod, at det kræver vejmyndighedens tilladelse at nedlægge en privat fællesvej på landet. Det bør derfor fremgå af bemærkningerne, at vejmyndigheden ikke kan give afslag på nedlæggelse, hvis der er enighed blandt de vejberettigede om, at vejen skal nedlægges.

Transportministeriet skal hertil anføre, at en af de vigtigste opgaver for kommunerne i relation til private fællesveje på landet, er at sikre, at der er fornøden vejadgang til ejendommene på landet. Der er desværre talrige eksempler, hvor en privat fællesvej på landet er nedlagt uden vejmyndighedens viden, og hvor den efterfølgende behandling af sagen er trukket i langdrag med uafklarede adgangsforhold til følge. Fremfor at indføre nye, komplicerede regler, er der derfor foreslået en klar hovedregel om, at kommunen skal godkende nedlæggelse af private fællesveje på landet. Kommunens behandling af sagerne skal ske efter reglerne i privatvejslovens §§ 72-78. Det er der-



for naturligvis forudsat, at kommunen – når parterne er enige om en nedlæggelse - ikke kræver en privat fællesvej på landet opretholdt som privat fællesvej, medmindre den er eneste adgangsvej for en ejendom. I forbindelse med behandling af anmodningen om nedlæggelse vil kommunen skulle afklare, om de enkelte vejberettigede har overvejet konsekvenserne af en nedlæggelse.

I forhold til de situationer, hvor en privat fællesvej på landet alligevel er nedlagt uden kommunens tilladelse, og hvor kommunen vil kræve, at vejen genetableres, må det være forudsat, at kommunen besigtiger stedet og med udgangspunkt i det anerkendte vejudlæg, eller det ibrugtagne areal for den tidligere vej, kun kræver vejen genetableret i en bredde og stand, som er nødvendig af hensyn til færdsels art og omfang.

De vejberettigedes vedligeholdelse af private fællesveje på landet (nr. 12)

LE34 anfører, at der synes at være en ændring i, hvilke grundejere der er forpligtigede til at vedligeholde en privat fællesvej i forhold til den gældende lov.

Transportministeriet skal hertil anføre, at det fortsat er udgangspunktet, at det er de vedligeholdelsespligtige grundejere (de vejberettigede), der skal vedligeholde en privat fællesvej på landet. Dette fremgår fortsat af forslaget § 141, nr. 12, som vedrører privatvejslovens § 13. Bestemmelsen fastslår alene, hvem vejmyndigheden kan pålægge istandsættelse. Hvis det er kommunen, der påbyder istandsættelsen af vejen, skal kommunen fortsat som hidtil fordele udgifterne til vedligeholdelsen efter de vedligeholdelsespligtige grundejeres brug af vejen. Det fremgår af forslagets § 14, stk. 4.

LE34 foreslår, at det fremgår mere tydeligt af lovteksten, at kommunerne kan påbyde en privat fællesvej på landet istandsat af hensyn til at sikre offentlighedens adgang til vejen efter reglerne i naturbeskyttelsesloven.

Transportministeriet vurderer, at dette med tilstrækkelig tydelighed fremgår af forslagets § 141, nr. 12, vedrørende forslag til ny § 15, stk. 4, 2. pkt.

COWI foreslår, at det tydeliggøres i privatvejslovens § 15, at vedligeholdelse af private fællesveje på landet bl.a. kan omfatte belægning, kantsten, fortov, afvanding, belysning mm.

Transportministeriet skal hertil anføre, at begrebet ”god og forsvarlig stand”, som fremgår af privatvejslovens § 13, ikke indeholder begrænsninger i forhold til, hvilke arbejder vejmyndigheden kan kræve gennemført på private fællesveje på landet. Transportministeriet vurderer, at begrebet er så indarbejdet hos vejmyndighederne, at det ikke generelt medfører forvirring om anvendelsesområdet.

Vedligeholdelse af private fællesveje i byer og bymæssige områder (nr. 42 - privatvejslovens § 55, stk. 2)



Odense Kommune foreslår, at der i privatvejsloven åbnes mulighed for, at kommunens vedligeholdelse for grundejernes regning kan opkræves med et fast årligt a conto beløb, således at der opspares midler til fremtidig vedligeholdelse af vejen.

Transportministeriet vurderer, at det umiddelbart er for vanskeligt at overskue konsekvenserne ved at medtage dette i lovforslaget. Ministeriet skal dog opfordre Odense Kommune til evt. at gå videre med forslaget igennem frikommuneordningen, hvorfor man så evt. vil kunne få erfaringer til nye lovændringer.

Råden over vejarealer på private fællesveje (privatvejslovens § 57)

Lyngby-Taarbæk Kommune foreslår, at vejmyndigheden kan pålægge naboer til vejarealet at afholde udgifter til fjernelse af genstande, som er udlagt uden vejmyndighedens tilladelse, også selvom vejmyndigheden ikke kan føre bevis for, at genstanden er placeret af naboen. Alternativt foreslår kommunen, at sådanne genstande kan fjernes med hjemmel i den almindelige vedligeholdelsesregel i privatvejslovens § 45.

Transportministeriet er ikke enig i, at det vil være rimeligt, at en nabo til en vej skal hæfte for omkostninger til fjernelse af genstande, som naboen ikke har placeret på vejen. I de tilfælde, hvor den ulovlige placering af genstande ikke kan henføres til en bestemt person eller bestemt ejendom, må kommunalbestyrelsen som udgangspunkt kræve vejen vedligeholdt uden den omtalte genstand efter reglerne i lovens kap. 9. I nødretslignende tilfælde kan kommunen fjerne genstande og umiddelbart kort tid herefter inddrage udgifterne hertil i en afgørelse om vedligeholdelse af vejen.