



Fremsat den 8. oktober 2014 af transportministeren (Magnus Heunicke)

Forslag

til

Lov om offentlige veje m.v.¹⁾

Kapitel 1

Lovens formål, anvendelsesområde og definitioner

Formål og anvendelsesområde

§ 1. Denne lov skal medvirke til

- 1) at sikre et velfungerende og sammenhængende vejnet,
- 2) at sikre mobiliteten på vejene til gavn for samfundsøkonomien og udvikling i alle dele af Danmark,
- 3) at sikre gode vej- og stiforbindelser mellem hjem, skole, arbejdsplads, kulturinstitutioner og fritidsaktiviteter mv.,
- 4) at fremme trafiksikkerheden og trafikafviklingen gennem en sammenhængende vejplanlægning og tidssvarende vejanlæg, og
- 5) at andre former for infrastruktur kan placeres i forbindelse med vejnettet.

§ 2. Loven finder anvendelse på offentlige veje og offentlige stier, jf. § 3, nr. 2 og 3.

Definitioner

§ 3. I denne lov forstås ved:

- 1) Vejmyndighed: Den myndighed, som administrerer en offentlig vej jf. nr. 2, eller sti jf. nr. 3.
- 2) Offentlige veje: Veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter denne lov. De offentlige veje inddeles i statsveje og kommuneveje.
- 3) Offentlige stier: Færdselsarealer, der administreres af stat eller kommune efter denne lov med de tilfælde, som de særlige forhold for stier tilsiger. Offentlige stier er fortrinsvis forbeholdt gående, cyklende og ridende færdsel og udgør ikke en del af en offentlig vej.

- 4) Vejplan: Plan, hvor vejmyndigheden noterer anlæg af nye veje, større flytninger af bestående veje og andre større anlægsarbejder, herunder væsentlige ændringer i vejens tværprofil.
- 5) Byer og bymæssige områder: Københavns Kommune og de områder, der efter lov om planlægning er byzone eller sommerhusområde samt nærmere afgrænsede områder i landzone, som kommunalbestyrelsen har besluttet at administrere efter byreglerne, jf. §§ 25-86 i lov om private fællesveje.
- 6) Adgang: En vejtilslutning eller en fysisk etableret adgang fra en ejendom til en vej eller sti til brug for gående, ridende eller kørende færdsel.
- 7) Adgangsbestemmelse: Afgørelser truffet efter § 49 om tilgrænsende ejendommers adgange til vejen.
- 8) Vejbyggelinje: Sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal.
- 9) Vejbidrag: De udgifter til offentlige veje, som grundejere pålægges at betale i henhold til kapitel 4.
- 10) Valgplakater: Valgagitoriske meddelelser på en vejrbestandig plade, der ikke er større end 0,8 m².
- 11) Nedklassificering: Den proces, hvorefter en offentlig vej ændrer status til en privat vej eller privat fællesvej.

Kapitel 2

Vejmyndighederne og deres opgaver

§ 4. Transportministeren er ansvarlig for den overordnede vej- og trafikplanlægning og for, at der foretages de undersøgelser, som er nødvendige herfor, jf. stk. 2.

Stk. 2. Transportministeren kan tage initiativ til, at der foretages tekniske, miljømæssige, økonomiske og statistiske undersøgelser, som er af betydning for planlægning, anlæg og vedligeholdelse af statsvejene eller for vejnettet som hel-

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2014 om foranstaltninger for at reducere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation, EU-Tidende 2014, nr. L 155, s. 1.

hed. Transportministeren kan fastsætte regler for kommunalbestyrelsernes medvirken ved tilvejebringelse af det nødvendige data- og planlægningsgrundlag.

§ 5. For at sikre fremkommelighed og trafikikkerhed på tværs af vejmyndighedsgrænser kan transportministeren nedsætte fremkommelighedsudvalg bestående af vejmyndigheder, der skal indgå aftaler mellem udvalgets medlemmer for fremkommeligheden på vejnettet inden for et afgrænset område.

Stk. 2. De aftaler, der indgås efter stk. 1, skal fremlægges inden årets udgang for transportministeren og derefter offentliggøres af vejmyndighederne.

Stk. 3. Opnås der ikke enighed mellem vejmyndighederne om aftaler for enkelte strækninger, og leder dette til en forringelse af fremkommeligheden i området, kan transportministeren optage vejen som statsvej.

Stk. 4. Ministeren kan fastsætte nærmere regler om de konkrete udvalgs sammensætning, hvilke områder eller veje der skal behandles i udvalget m.v.

§ 6. Transportministeren er vejmyndighed for statsvejene.

Stk. 2. Administrationen af statsvejene henlægges til Vejdirektoratet.

Stk. 3. Transportministeren fastsætter nærmere regler for Vejdirektoratets arbejde.

§ 7. Kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommunevejene.

§ 8. Det er vejmyndighedens ansvar at holde dens offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Stk. 2. Vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje og afholder de udgifter, der er forbundet med sikring og andre forberedende foranstaltninger, anlæg, drift og vedligeholdelse af disse veje, medmindre andet er aftalt mellem vejmyndigheden og en anden vejmyndighed, en fysisk eller en juridisk person, eller er bestemt efter denne lov.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan indgå aftaler med en anden vejmyndighed, en fysisk eller en juridisk person om, at disse helt eller delvist afholder udgifterne til arbejder på vejen, som ikke er omfattet af ansvarsforpligtigelsen i stk. 1.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan lade de arbejder, der er nævnt i stk. 2 og 3, udføre af en anden vejmyndighed samt afgive tilbud på arbejder, der er udbudt i licitation af en anden vejmyndighed.

Stk. 5. I særlige tilfælde kan transportministeren med særskilt bevilling på finansloven yde bidrag til kommunale vejformål.

§ 9. To eller flere vejmyndigheder kan indgå aftale om fælles trafikstyring, herunder styring af signaler, omkørselsruter og trafikalt beredskab, på hele eller dele af vejmyndighedernes vejnet.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om sådanne trafikstyringssamarbejdsaftaler, herunder om finansiering og beslutningskompetencer.

§ 10. Anlægs- og driftsudgifter til vejbelysning på statsveje betales af staten, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Anlægs- og driftsudgifter til belysning af statsvejsstrækninger, der løber gennem byområder med tæt, sammenhængende bebyggelse, betales af vedkommende kommune. Hvis belysningen primært er etableret af hensyn til trafikikkerheden på statsvejen, kan udgifterne dog betales af staten.

§ 11. Vejmyndigheden kan bestemme, at nye eller bestående veje, der anlægges eller ombygges, forbeholdes visse arter af færdsel. For kommuneveje træffes beslutningen af vejmyndigheder efter forhandling med politiet, og for statsveje træffes beslutningen af transportministeren efter forhandling med justitsministeren.

Statsveje

§ 12. Det bestemmes ved lov, hvilke offentlige veje der skal være statsveje, hvilke nye statsveje der skal anlægges, og hvilke der skal nedlægges eller overgå til anden status. Bestemmelse om optagelse, nedklassificering og nedlæggelse af statsveje i forbindelse med mindre anlægsprojekter m.v. kan dog træffes af Vejdirektoratet.

Stk. 2. Inden der fremsættes lovforslag eller træffes bestemmelse efter stk. 1, skal transportministeren eller Vejdirektoratet forhandle med de kommunale myndigheder, i hvis område vejen forløber.

Stk. 3. Transportministeren fastsætter vilkårene for en vejs nedklassificering fra statsvej til kommunevej, jf. stk. 1, 2. pkt. og stk. 2., såfremt der ikke kan opnås enighed mellem Vejdirektoratet og den fremtidige vejmyndighed herom.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for kommunevejes optagelse som statsveje i de tilfælde, der er nævnt i § 5, stk. 3.

§ 13. Transportministeren kan bemyndige en kommunalbestyrelse til at meddele de tilladelser og dispensationer vedrørende statsveje, som efter denne lov meddeles af Vejdirektoratet.

§ 14. I forbindelse med en statsvejs udbygning eller forventede udbygning til motorvej skal Vejdirektoratet sikre, at der tilvejebringes og drives supplerende anlæg i forbindelse med motorvejen, hvis anlægget skønnes at være af betydning for trafikanterne eller andre trafikale formål.

Stk. 2. Transportministeren kan til de formål, der er angivet i stk. 1, bortforpagte arealer, der er erhvervet til vejanlægget. Transportministeren kan indgå aftale med forpagteren om tilvejebringelse og drift af faste anlæg eller bygninger på de forpagtede arealer.

Stk. 3. Transportministeren kan træffe afgørelse om, at stk. 1 og 2 også kan anvendes på andre statsveje end motorveje.

Kommuneveje

§ 15. Kommunalbestyrelsen bestemmer, hvilke nye kommuneveje der skal anlægges, hvilke bestående kommuneveje der skal flyttes, nedklassificeres, eller nedlægges, jf. § 124, og hvilke private fællesveje der skal optages som kommuneveje. Beslutninger herom skal træffes på baggrund af

en samlet trafikl vurdering og må ikke kun være begrundet i økonomiske forhold.

Vejregistre og databaser

§ 16. Transportministeren kan oprette databaser, der indeholder oplysninger om det offentlige vejnet. Transportministeren fastsætter nærmere regler for databasernes indhold og om vejmyndighedernes indberetning af oplysninger om det offentlige vejnet.

§ 17. Vejmyndigheden udarbejder fortegnelse over samtlige offentlige veje og stier under dens administration. Fortegnelserne skal offentliggøres.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om udarbejdelse af vej- og stifortegnelser.

Kapitel 3

Vejplanlægning

§ 18. Vejmyndigheden udarbejder for samtlige offentlige veje under dens administration vejplaner for anlæg af nye veje, større flytninger af bestående veje og andre større anlægsarbejder, herunder væsentlige ændringer i vejens tværprofil.

§ 19. Vejplaner for statsveje godkendes af transportministeren.

Samarbejde og forhandling mellem vejmyndighederne

§ 20. Inden et vejanlæg optages på statens vejplan, skal de kommunalbestyrelser, i hvis område vejen forløber, have lejlighed til at udtale sig.

Stk. 2. Inden et vejanlæg optages på en kommunes vejplan, skal de kommunalbestyrelser, hvis veje vil skære eller få forbindelse med det planlagte vejanlæg, have lejlighed til at udtale sig.

Stk. 3. Inden et vejanlæg optages på kommunens vejplan, skal Vejdirektoratet have lejlighed til at udtale sig, hvis det planlagte vejanlæg vil skære eller få forbindelse med en bestående eller planlagt statsvej eller rutenummereret vej.

§ 21. Vejmyndighederne skal føre en fortegnelse over de anlæg, der er optaget på dens vejplan.

§ 22. § 20 gælder også, hvis en vejmyndighed ikke ønsker at gennemføre et anlæg, der er optaget på vejplan.

Stk. 2. Når et anlæg er slettet fra vejplanen, skal vejmyndighederne sørge for, at vejbyggelinjer eller anden sikring til anlæggets gennemførelse ophæves, og at forholdene berigtiges i tingbogen.

§ 23. Transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af vejmyndighedernes vejplaner og for udformningen af vejplanfortegnelser.

§ 24. Inden der for en kommunevej træffes beslutning om vejens status eller konstruktion, der kan få betydning for vejens kapacitet eller fremkommelighed, skal Vejdirektoratet og de kommunalbestyrelser, i hvis område vejen forløber, have lejlighed til at udtale sig, hvis vejen skærer, vil skære,

har eller vil få forbindelse med en statsvej eller en rutenummereret vej.

Stk. 2. Inden anlægsarbejdet for et større projekteret statsvejsanlæg igangsættes, skal de kommunalbestyrelser, i hvis område vejen skal forløbe, have lejlighed til at udtale sig.

§ 25. Transportministeren kan fastsætte regler om fordeling af udgifter til vejforanstaltninger i kryds mellem veje, der hører under forskellige vejmyndigheder.

Kapitel 4

Vejbidrag m.v.

§ 26. Vejbidrag efter dette kapitel finder anvendelse i Københavns Kommune og de områder, der efter lov om planlægning er byzone eller sommerhusområde samt nærmere afgrænsede områder i landzone, som kommunalbestyrelsen med hjemmel i lov om private fællesveje har besluttet at administrere efter byreglerne, jf. §§ 25-86 i lov om private fællesveje.

Stk. 2. For statsveje kan reglerne i dette kapitel desuden anvendes på steder, hvor der er en samlet bebyggelse eller en samlet bebyggelse kan forventes. Vejbidrag kan i disse tilfælde kun kræves dels til udførelse af nye fortovsanlæg, dog ikke ud over 2,5 m i hver vejside, dels til holdebane- og parkeringsanlæg inden for en bredde af i alt 6 m.

§ 27. Vejmyndigheden kan pålægge ejere af ejendomme at betale vejbidrag, hvis ejendommen grænser til eller kommer til at grænse til en offentlig vej. Ved vejbidrag kan ejere pålægges helt eller delvist at betale udgifterne til anlæg af nye offentlige veje eller udvidelse af de befæstede arealer af en offentlig vej. I tilknytning hertil kan ejere af ejendomme pålægges at betale administrationstillæg, jf. § 30, til dækning af vejmyndighedens dokumenterede administrative omkostninger ved de projekter, der er nævnt i 2. pkt.

Stk. 2. Vejbidraget kan kun pålægges, hvis vejmyndighedens beslutning efter stk. 1 er meddelt de bidragspligtige grundejere inden påbegyndelsen af det pågældende anlægsarbejde. A conto opkrævning af vejbidrag kan påbegyndes, inden arbejdet er udført.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvordan betalingen af vejbidraget skal ske, herunder om udsættelse af betalingen og om sikkerhedsstillelse.

§ 28. Vejmyndigheden kan bestemme, at veje, der i færdselsmæssig henseende udgør en enhed, skal anlægges eller udvides som et samlet projekt. Vejbidraget ved det samlede projekt fordeles mellem samtlige bidragspligtige grundejere under ét.

Stk. 2. Vejmyndighedens beslutning efter stk. 1 skal være meddelt de bidragspligtige grundejere inden påbegyndelsen af anlægsarbejdet omfattet af det samlede projekt. A conto opkrævning af vejbidrag kan påbegyndes, inden projektet er afsluttet.

Fastsættelse af vejbidraget

§ 29. Til udgifterne efter § 27 kan medregnes et beløb til normal belysning samt udgifter vedrørende vandafledning, herunder til dræn og nedløbsbrønde.

§ 30. Vejmyndigheden kan kræve et administrationstillæg. Administrationstillægget udgør vejmyndighedens dokumenterede administrative udgifter ved de anlæg, der er nævnt i § 27, stk. 1, 2. pkt. Administrationstillægget kan dog højst udgøre 9 pct. af udgifterne efter §§ 27 og 29, medmindre andet er aftalt med de bidragspligtige grundejere.

Stk. 2. Renter kan ikke medregnes.

Begrænsninger i vejbidraget

§ 31. Vejbidrag kan ikke pålægges til dækning af udgifter til

- 1) anlæg af nye veje eller udvidelse af eksisterende vejes befæstede arealer for en større bredde end 20 m,
- 2) arealerhvervelse,
- 3) erstatning for servitutpålæg eller ulemper eller
- 4) større reguleringer af vejens længdeprofil, herunder anlæg af støttemure.

§ 32. Ved pålæg af vejbidrag bortses fra

- 1) vandarealer, der ikke er ansat til ejendomsværdi,
- 2) offentlige veje og stier, der støder op til vejen, og
- 3) private fællesveje og fællesstier, der støder op til vejen, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. En kort privat fællesvej eller fællessti, der alene udmunder i den offentlige vej, kan ved pålæg af vejbidrag behandles som en ejendom, der grænser til den offentlige vej. Udgifterne fordeles i så fald mellem de vedligeholdelsespligtige efter reglerne i §§ 44-55 i lov om private fællesveje.

§ 33. Vejmyndigheden kan ikke opkræve vejbidrag fra ejere af ejendomme, hvor der ikke er adgang til vejen eller stien fra ejendommen, og hvor der ikke planlægges etableret adgang til vejen eller stien.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan opkræve vejbidrag, uanset at ejendommen er omfattet af stk. 1, hvis vejen eller stien er led i et samlet vejssystem, der udelukkende eller overvejende trafikbetjener et udstykningsområde.

§ 34. Vejbidrag kan kun pålægges jernbaner og lufthavne for vejstrækninger, hvor der er eller lovligt kan etableres adgang fra ejendommen til vejen. Hvis der alene er tale om adgange til drift af jernbanen eller lufthavnen, kan vejbidrag kun pålægges for strækningen ud for adgangen med et tillæg af 10 m til hver side.

§ 35. Opkræves der i henhold til § 33, stk. 1, og § 34 ikke eller kun delvist vejbidrag, betaler vejmyndigheden disse beløb.

Fordeling af vejbidrag

§ 36. Fordelingen af vejbidrag aftales mellem vejmyndigheden og de grundejere, der er omfattet af fordelingen.

§ 37. Vejmyndigheden fordeler vejbidraget mellem de bidragspligtige grundejere efter måden, hvorpå ejendomme benyttes eller må forventes benyttet, hvis der ikke kan opnås enighed om fordelingen af vejbidraget.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan fordele bidraget med et ensartet beløb mellem antallet af husstande, hvis vejmyndighe-

den skønner, at ejendommene, der grænser til vejen, benyttes på en ensartet måde til boligformål. Samme fordeling kan anvendes, når samtlige ejendomme benyttes til erhvervsformål.

Stk. 3. Ejere af ejendomme, der har adgang til anden offentlig vej eller sti, har krav på en passende nedsættelse af bidraget, hvis denne offentlige vej eller sti ikke er fuldt anlagt, og det er mindre end 20 år siden, at ejeren af ejendommen sidst har betalt vejbidrag.

Stk. 4. Ejere har krav på en passende nedsættelse af bidraget, når deres ejendomme grænser til en privat fællesvej eller fællessti, hvortil ejeren har vejret.

§ 38. Ejere og brugere af ejendomme, der forventes at blive berørt af vejmyndighedens påtænkte beslutning om vejbidrag, skal have meddelelse om den påtænkte beslutning. Ejere og brugere af ejendommene har en frist på mindst 4 uger til at komme med indsigelser eller ændringsforslag. Efter udløbet af denne frist kan vejmyndigheden træffe endelig beslutning om pålæg af vejbidrag.

§ 39. Kommunalbestyrelsen bistår Vejdirektoratet med administration af vejbidrag for statsveje.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler efter forhandling med KL.

Kapitel 5

Sikring af vejanlæg

§ 40. Vejmyndigheden kan pålægge vejbyggelinjer, når det er nødvendigt af hensyn til en fremtidig udvidelse af et bestående vejanlæg, eller af hensyn til færdslen i øvrigt.

Stk. 2. På de arealer, 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 og indretninger af blivende art.

Stk. 3. Pålægges der vejbyggelinjer på begge sider af vejen, må den indbyrdes afstand mellem vejbyggelinjerne ikke overstige 100 meter på statsveje og andre rutenummererede veje og 50 meter på kommuneveje. Pålægges der kun vejbyggelinje på den ene side af vejen, må afstanden til den modsatte side af vejen ikke overstige de nævnte mål.

Stk. 4. Pålægges vejbyggelinjen af hensyn til at sikre den frie oversigt ved vejkryds, kan vejmyndigheden fastlægge vejbyggelinjen i en anden beliggenhed end den i stk. 3 nævnte.

Stk. 5. Opføres en bygning eller et andet anlæg af blivende art ikke med sin jordlinje i samme højde som den fremtidige vejhøjde, må den ikke opføres i vejbyggelinjen eller i vejlinjen uden vejmyndighedens tilladelse, men bygningen eller anlægget skal rykkes så meget længere tilbage, at det svarer til 2 gange højdeforskellen mellem bygningens eller anlæggets jordlinje og den fremtidige vejhøjde samt nødvendig bredde til passage foran bygningen eller anlægget på mindst 1,5 meter.

§ 41. Når det er nødvendigt af hensyn til sikring af fremtidige vejanlæg, der er optaget på vejplan, eller til fremtidige

flytninger af bestående veje, der er optaget på vejplan, kan vejmyndigheden pålægge vejbyggelinjer. Det samme gælder til sikring af fri oversigt ved sådanne veje.

Stk. 2. Pålæg af vejbyggelinjer efter denne bestemmelse har de retsvirkninger, der er nævnt i § 40, stk. 2.

Stk. 3. Vejbyggelinjer efter stk. 1 kan pålægges for en periode af højst 10 år. Vejbyggelinjepålægget kan forlænges med indtil 10 år ad gangen.

Stk. 4. Inden der sker pålæg af vejbyggelinjer til en statsvej efter stk. 1, skal de kommunalbestyrelser, i hvis område vejen forløber, have lejlighed til at udtale sig.

Stk. 5. Inden en myndighed giver tilladelse til at opføre bebyggelse eller andre foranstaltninger, jf. § 40, stk. 2, skal de myndigheder, som har udtalt sig om vejbyggelinjepålægget efter stk. 4, have lejlighed til at udtale sig, hvis tilladelsen i væsentlig grad vil berøre planerne for vejens udbygning. Det samme gælder, hvis vejmyndigheden vil ophæve vejbyggelinjer pålagt efter stk. 1.

§ 42. Vejmyndigheden kan nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af planlægningen, foretages de foranstaltninger, som er nævnt i § 40, 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 § 41.

Stk. 2. Et forbud efter stk. 1 kan kun nedlægges for en periode af et år og kan ikke nedlægges mere end én gang.

Stk. 3. Inden en kommunalbestyrelse giver tilladelse til byggeri eller andre retlige eller fysiske foranstaltninger, som må forventes at komme i strid med vejlinjen for en statsvej, som er under planlægning eller er planlagt, men endnu ikke er sikret ved et vejbyggelinjepålæg, skal kommunalbestyrelsen give Vejdirektoratet oplysning herom. Hvis Vejdirektoratet ikke inden 2 måneder efter at have modtaget en sådan oplysning nedlægger forbud efter stk. 1, kan tilladelsen gives.

Stk. 4. Et forbud efter stk. 1 skal respekteres af enhver fra datoen for forbuddets meddelelse, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

§ 43. Beslutninger om pålæg af vejbyggelinjer efter §§ 40 eller 41, forlængelse af vejbyggelinjer efter § 40, stk. 3, og forbud efter § 42, stk. 1, skal offentliggøres. Vejmyndigheden skal endvidere give meddelelse til de ejere og brugere af ejendomme, der bliver direkte berørt af pålægget, og hvis rettigheder fremgår af tingbogen.

Stk. 2. Ved pålæg af vejbyggelinjer efter § 41 skal den vejplan, der er udarbejdet af vejmyndigheden, være offentliggjort. Vejmyndigheden skal endvidere underrette kommunalbestyrelsen, i hvis område vejbyggelinjen forløber.

Stk. 3. Pålagte vejbyggelinjer skal respekteres af enhver fra datoen for pålæggets offentliggørelse, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

Stk. 4. Vejmyndighederne skal tinglyse pålagte vejbyggelinjer med angivelse af deres hjemmel, når de frister, der er nævnt i § 132, er udløbet, og afgørelse af eventuelle klager er truffet.

Stk. 5. Vejmyndigheden skal på ejerens anmodning oplyse denne om vejbyggelinjernes beliggenhed på ejerens ejendom.

Stk. 6. Inden byggearbejde iværksættes på et areal, der er omfattet af vejbyggelinjer efter §§ 40 eller 41, skal bygherren søge oplyst hos vejmyndigheden, om arbejdets udførelse vil komme i strid med vejbyggelinjebestemmelserne.

§ 44. En ejer af et areal kan begære arealet overtaget af vejmyndigheden mod erstatning, hvis arealet er pålagt vejbyggelinjer efter §§ 42 eller 43 og afskæres fra en udnyttelse, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den benyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende og omliggende arealer.

Stk. 2. Ejeren af et areal, der i ikke uvæsentligt omfang er pålagt vejbyggelinjer efter §§ 40 og 41, som hindrer afhændelse af arealet, kan, når der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren, begære arealet overtaget af vejmyndigheden mod erstatning.

Stk. 3. Udgør det vejbyggelinjepålagte areal kun en del af en ejendom, kan ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis den tilbageblivende del af ejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at det ikke skønnes hensigtsmæssigt, at den bevares som en selvstændig ejendom, eller hvis det skønnes, at ejendommen ikke kan udnyttes på en rimelig måde.

Stk. 4. Begæring om overtagelse af arealer, der er pålagt vejbyggelinjer efter § 40, skal fremsættes inden 6 måneder efter, at ejeren har fået meddelelse om vejbyggelinjepålægget, eller endelig afgørelse over en indgivet klage over pålægget er meddelt ejeren. Når særlige grunde foreligger, kan vejmyndigheden tillade, at begæring om overtagelse fremsættes efter udløb af fristerne. For vejbyggelinjer pålagt efter § 41 gælder ingen frist for begæring om overtagelse.

Stk. 5. En sag henvises til de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 105 og 106, hvis vejmyndigheden afslår ejerens begæring efter stk. 1-3, eller hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse.

Stk. 6. Taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 103.

Stk. 7. Sager, jf. stk. 5, behandles for så vidt angår statsveje, herunder planlagte statsveje, af de myndigheder, der er nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 8. Transportministeren kan træffe afgørelse om, at sager, jf. stk. 5, behandles af de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 105 og 106.

§ 45. Transportministeren kan efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekterings- eller anlægsaktivitet i forbindelse med projekteringen eller anlægget af nye statsvejsanlæg eller ændring af bestående statsvejsanlæg, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, hvis ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

Stk. 2. Hvis transportministeren afslår ejerens anmodning efter stk. 1, eller hvis der ikke kan opnås enighed om prisen

for ejendommens overtagelse, henvises sagen til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 3. Ved erstatningsfastsættelsen efter stk. 2 finder § 103 anvendelse.

§ 46. Politiet kan, uanset hvem der er påtaleberettiget i henhold til en servitut, der er pålagt på en ejendom, give den forpligtede pålæg om at overholde servitutbestemmelsen.

§ 47. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om hjørneafskæring af ejendomme, når dette er nødvendigt til sikring af færdslen.

Kapitel 6

Adgangsforhold til offentlige veje

§ 48. I forbindelse med anlæg af nye veje og ved ombygning af eksisterende veje skal vejmyndigheden tage stilling til, om og i hvilket omfang, der kan tillades adgang til vejen fra de ejendomme, der grænser op til vejen.

Stk. 2. Vejmyndigheden skal så vidt muligt sikre ejendommen en anden fornøden vejadgang, hvis vejanlægget afbryder ejendommens hidtidige adgang til en offentlig vej eller til en del af ejendommen.

Stk. 3. En ejendom anses for at have fornøden vejadgang, selvom

- 1) de ændrede adgangsforhold giver ejendommen en mere afsides beliggenhed i forhold til offentlig vej, til en bebyggelse eller en lokalitet,
- 2) en ejendom helt eller delvist afskæres fra sin hidtidige kundekreds, eller
- 3) ejeren af ejendommen påføres fremtidige udgifter til vedligeholdelse eller renholdelse af vej.

Stk. 4. Etableres der ikke fornøden vejadgang, jf. stk. 2 og 3, har ejendommens ejer ret til erstatning efter §§ 103-107 og 112-118.

Stk. 5. Afskæres enhver adgang til ejendommen eller en del af denne, uden at der tilvejebringes anden adgang til offentlig vej, skal vejmyndigheden overtage ejendommen helt eller delvis mod erstatning efter §§ 103-107 og 112-118.

Stk. 6. Sager, jf. stk. 4 og 5, behandles for så vidt angår statsveje, herunder planlagte statsveje, af de myndigheder, der er nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 7. Transportministeren kan træffe afgørelse om, at sager, jf. stk. 4 og 5, behandles af de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 105 og 106.

§ 49. Nye adgange og udvidelse af eksisterende adgange til offentlige veje og stier må ikke etableres uden vejmyndighedens tilladelse.

Stk. 2. Den, der ansøger om en ny adgang eller udvidelse af en eksisterende adgang til en offentlig vej eller sti, afholder udgifterne til etablering, medmindre andet er aftalt mellem vejmyndigheden og ansøgeren.

Stk. 3. Vejmyndigheden skal indhente Vejdirektoratets samtykke, hvis der etableres en adgang som nævnt i stk. 1 til

en kommunevej i mindre afstand end 100 meter, dog 50 meter i byer og bymæssige områder, fra statsvej.

Stk. 4. Skønnes det påkrævet af vejtekniske eller færdselsmæssige grunde, kan vejmyndigheden som betingelse for tilladelse efter stk. 1 stille krav til placering, udformning og benyttelse af adgangen. Vejdirektoratet kan på samme måde fastsætte betingelser for sit samtykke efter stk. 3. Vejmyndigheden kan kræve selv at udføre de krævede foranstaltninger for ansøgerens regning.

Stk. 5. Vejmyndigheden kan gøre tilladelsen betinget af, at den offentlige vej ombygges med midterrabat, kanalisering, lyssignal og lignende, når det på grund af en adgang efter stk. 1 skønnes trafikalt nødvendigt.

Stk. 6. Vejmyndigheden kan kræve, at udgifterne til foranstaltningerne i stk. 5 helt eller delvist afholdes af en anden vejmyndighed, når en offentlig vej eller offentlig sti tilsluttes den offentlige vej. Vejmyndigheden kan i særlige tilfælde kræve, at udgifterne til foranstaltninger i stk. 5 afholdes af vedkommende ejer eller bruger, når der gives tilladelse til etablering af en adgang fra en privat ejendom eller fra en privat fællesvej til en offentlig vej, og disse udgifter står i et rimeligt forhold til de fordele, som ansøgeren opnår ved tilladelsen.

Stk. 7. Vejmyndigheden skal sikre, at arbejdet udføres biligtst muligt, jf. § 137, når den udfører arbejde for ansøgers regning. Vejmyndigheden kan i dette tilfælde medregne et administrationstillæg efter § 30.

§ 50. Eksisterende adgange må kun benyttes af de ejendomme, for hvilke de er anlagt, medmindre vejmyndigheden har givet tilladelse til, at andre ejendomme kan benytte dem.

Stk. 2. Vejmyndighedens tilladelse kræves, hvis en adgang til en mark ønskes benyttet til anden færdsel end rent landbrugsmæssig færdsel.

Stk. 3. En bestående adgang må ikke uden vejmyndighedens tilladelse benyttes af ejendomme, der fremkommer eller ændres ved udstykning, matrikulering, sammenlægning eller arealoverførsel.

Stk. 4. I særlige tilfælde, hvor der konstateres en markant ændring i benyttelse af adgangen, uden at ejendommen er ændret matrikulært, kan vejmyndigheden træffe nye bestemmelser om benyttelse af en eksisterende vejadgang.

Stk. 5. Ind- og udkørsel uden for de godkendte adgange og vejtilslutninger må ikke finde sted uden vejmyndighedens tilladelse.

Stk. 6. Vejmyndigheden skal indhente vejdirektoratets tilladelse, når der indhentes tilladelse efter stk. 1-3 og 5, for adgange ved kommunevej i mindre afstand end 100 meter, dog 50 meter i byer og bymæssige områder, fra en statsvej.

Stk. 7. Tilladelse efter stk. 1-3 og 5, kan betinges af de samme vilkår, som er nævnt i § 49, stk. 5-7.

Stk. 8. Afskæres ejeren af en ejendom som følge af en beslutning efter stk. 4 fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende og omliggende arealer, kan ejeren begære arealet helt eller delvist overtaget af vejmyndigheden mod erstatning.

Stk. 9. Begæring om overtagelse af arealer efter stk. 8, skal fremsættes inden 6 måneder efter, at vejmyndigheden eller klagemyndigheden har truffet endelig afgørelse. Når særlige grunde foreligger, kan vejmyndigheden tillade, at begæring om overtagelse fremsættes efter udløbet af fristerne.

Stk. 10. En sag henvises til de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 105 og 106, hvis vejmyndigheden afslår ejerens begæring efter stk. 8, eller hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse.

Stk. 11. Taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav på overtagelse er berettiget. Er dette tilfældet, fastsætter taksationsmyndighederne erstatning for arealets overtagelse efter § 105.

Stk. 12. Sager, jf. stk. 10, behandles for så vidt angår statsveje, herunder planlagte statsveje, af de myndigheder, der er nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 13. Transportministeren kan træffe afgørelse om, at sager, jf. stk. 10, skal behandles af de myndigheder, der er nævnt i §§ 105 og 106.

Adgangsbestemmelser

§ 51. Vejmyndigheden fastsætter, hvilke varige begrænsninger der skal gælde med hensyn til tilslutning af nye veje og stier og anlæg af nye adgange. Vejmyndigheden kan endvidere fastsætte varige begrænsninger vedrørende udnyttelsen af bestående adgange til vejen.

Stk. 2. Vejdirektoratet fastsætter adgangsbestemmelser for samtlige statsveje.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen fastsætter bestemmelser for kommuneveje, som skønnes af særlig betydning for den gennemgående færdsel.

Om adgangsbestemmelsernes fastsættelse

§ 52. Vejmyndigheden skal offentliggøre sin påtænkte beslutning om adgangsbestemmelser, ligesom vejmyndigheden skal meddele enhver ejer og bruger af ejendomme, der må antages at blive berørt af adgangsbestemmelsen, om baggrunden for adgangsbestemmelsen og de konkrete adgangsbestemmelser, der ønskes fastsat for ejendommen.

Stk. 2. I forbindelse med offentliggørelsen og meddelelsen fastsættes en frist på mindst 12 uger til at fremkomme med bemærkninger og indsigelser. Offentliggørelsen og meddelelsen skal endvidere indeholde oplysning om indholdet af § 57.

§ 53. Vejdirektoratet skal forhandle med kommunalbestyrelsen, inden der fastsættes adgangsbestemmelser for statsveje, der ligger i den pågældende kommune. Denne pligt gælder dog ikke for afgørelser omfattet af § 50, stk. 2.

Stk. 2. Er der uenighed mellem Vejdirektoratet og kommunalbestyrelsen, afgør transportministeren tvisten om, hvilke adgangsbestemmelser der skal fastsættes for vejstrækningen.

Ændring af adgangsbestemmelser

§ 54. Vejmyndigheden kan af egen drift eller efter ansøgning ændre, dispensere eller ophæve adgangsbestemmelser på en ejendom eller en vejstrækning i sin helhed.

Den påtænkte beslutnings retsvirkninger

§ 55. Vejmyndigheden kan nedlægge forbud mod, at der på en ejendom etableres forhold, der er i strid med en påtænkt adgangsbestemmelse for ejendommen, når vejmyndighedens påtænkte beslutning er offentliggjort, eller meddelelsen er kommet frem til ejeren eller brugeren.

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

Stk. 3. Vejmyndighedens påtænkte beslutning, jf. stk. 1, skal respekteres af enhver fra datoen for offentliggørelsen eller meddelelsen af den påtænkte beslutning, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

Vejmyndighedens endelige afgørelse om adgangsbestemmelser

§ 56. Vejmyndighedens endelige afgørelse om adgangsbestemmelser skal træffes snarest muligt efter udløbet af fristen for indsigelser, jf. § 52, stk. 2, dog senest et år efter offentliggørelsen eller meddelelsen af den påtænkte beslutning.

Stk. 2. Vejmyndigheden skal offentliggøre og meddele sin afgørelse til ejere og brugere af ejendomme, der bliver berørt af afgørelsen.

Stk. 3. Vejmyndighedens offentliggjorte afgørelse om adgangsbestemmelser skal respekteres af enhver fra datoen for offentliggørelsen af vejmyndighedens afgørelse, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

Stk. 4. Vejmyndigheden sørger for, at afgørelsen tinglyses på de berørte ejendomme. Vejmyndigheden kan pålægge grundejeren at betale alle udgifter i forbindelse med tinglysning, når behovet for en tinglysning skyldes grundejerens ønske om at få ændret de hidtidige adgangsbestemmelser.

Overtagelse af areal

§ 57. Afskæres ejeren af en ejendom, som følge af en påtænkt eller endeligt fastlagt adgangsbestemmelse truffet efter §§ 51 eller 56, fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende og omliggende arealer, kan ejeren begære arealet helt eller delvist overtaget af vejmyndigheden, medmindre vejmyndigheden kan anvise anden fornøden adgang til arealet.

Stk. 2. Begæring om overtagelse af arealer skal fremsættes inden 6 måneder efter, at vejmyndigheden eller klagemyndigheden har truffet endelige afgørelse. Når særlige grunde foreligger, kan vejmyndigheden tillade, at begæring om overtagelse fremsættes efter udløbet af fristerne.

§ 58. En sag henvises til de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 105 og 106, hvis vejmyndigheden afslår ejerens

begæring efter § 57, eller hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse.

Stk. 2. Taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav på overtagelse er berettiget. Er dette tilfældet, fastsætter taksationsmyndighederne erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 105.

Stk. 3. Taksationsmæssige sager, der angår statsveje, herunder planlagte statsveje, behandles af de myndigheder, der er nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 4. Transportministeren kan træffe afgørelse om, at spørgsmålet, jf. stk. 3, skal afgøres efter reglerne i §§ 105 og 106.

§ 59. Miljøministeren og justitsministeren kan hver især inden for deres område fastsætte nærmere regler om matrikulære berigtigelser, henholdsvis tinglysningsmæssige berigtigelser, der er foranlediget af bestemmelserne i dette kapitel.

Kapitel 7

Udskillelse af vejareal i matriklen og hævd

§ 60. Vejmyndighedens ejendomsret til nyerhvervede vejarealer skal sikres ved arealernes udskillelse i matriklen.

Stk. 2. Hævd kan ikke vindes over offentlige veje, hvis arealer er udskilt i matriklen, medmindre denne hævd er vundet, inden vejarealet blev udskilt.

§ 61. Vejmyndigheden skal sørge for, at offentlige veje udskilles i matriklen som offentlige vejarealer, medmindre særlige forhold gør sig gældende.

Stk. 2. Nedlægges en offentlig vej, skal vejmyndigheden sørge for, at den fornødne ændring i matriklen foretages.

Stk. 3. Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte nærmere regler for vejarealers udskillelse og ændring i matriklen.

Kapitel 8

Snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse

§ 62. På offentlige veje og stier har vejmyndigheden pligt til

- 1) at sørge for snerydning,
- 2) at træffe foranstaltninger mod glat føre og
- 3) at sørge for renholdelse.

Stk. 2. Vejmyndigheden bestemmer snerydningens, glatførebekæmpelsens og renholdelsens omfang og rækkefølge.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan efter forhandling med politiet bestemme, at enkelte vejstrækninger skal undtages fra pligten til snerydning eller glatførebekæmpelse.

Stk. 4. Vejmyndigheden kan bestemme, at enkelte stier skal undtages fra pligten til snerydning eller glatførebekæmpelse.

Stk. 5. På offentlige veje i landzone omfatter vejmyndighedens pligt til renholdelse alene den renholdelse, der er nødvendigt af hensyn til trafikikkerheden. Dette gælder dog ikke parkerings- og rasteplasser og lignende i landzone eller for offentlige veje i nærmere afgrænsede områder i landzone, hvor kommunalbestyrelsen har bestemt, at de private

fællesveje skal administreres efter byreglerne i §§ 25-86 i lov om private fællesveje.

Stk. 6. Vejmyndigheden kan lade de arbejder, der følger af denne bestemmelse, udføre af en anden vejmyndighed samt afgive tilbud på arbejder, der er udbudt i licitation af en anden vejmyndighed.

Stk. 7. Vejmyndigheden fastsætter efter forhandling med politiet nærmere regler for vejmyndighedens gennemførelse af snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse. Reglerne skal offentliggøres.

Stk. 8. Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte vejledende retningslinjer for snerydning og glatførebekæmpelse.

Grundejernes forpligtelser

§ 63. I byer og bymæssige områder har grundejerne altid pligt til at renholde, snerydde og glatførebekæmpe trapper til deres ejendomme.

§ 64. I byer og bymæssige områder kan vejmyndigheden efter forhandling med politiet bestemme, at grundejere, hvis ejendom grænser op til en offentlig vej eller sti, skal snerydde, glatførebekæmpe og renholde fortov og sti ud for ejendommen i overensstemmelse med bestemmelserne i §§ 66-68. Færdselsarealer, der primært er bestemt for gående færdsel, sidestilles med fortov og sti. Gangtunneler og gangbroer betragtes ikke som fortovs- eller stiareal.

Stk. 2. Grundejerne kan ved en beslutning efter stk. 1 kun pålægges at snerydde, glatførebekæmpe og renholde fortov og stiareal langs sin ejendom i en bredde på maksimalt 10 meter. Det skal dog være det til ejendommen nærmest grænsende fortovs- eller stiareal.

Stk. 3. Forpligtelser efter stk. 1 kan pålægges jernbaner og lufthavne for vejstrækninger, hvor der er adgang fra ejendommen til vejen. Hvis der alene er tale om adgange til drift af jernbane eller luftfartsanlæg, kan der kun pålægges forpligtelser på strækningen ud for adgangen med et tillæg af 10 meter til hver side langs ejendommen.

Stk. 4. Beslutninger efter stk. 1 skal offentliggøres.

Stk. 5. Transportministeren kan delegere sin beslutningskompetence i henhold til stk. 1 til kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor statsvejen ligger.

§ 65. Vejmyndigheden kan efter forhandling med politiet give nærmere forskrifter for grundejernes pligt for udførelsen af snerydningen, glatførebekæmpelsen og renholdelse, herunder for de virkemidler, der må benyttes.

§ 66. Grundejerens snerydningspligt efter § 64 omfatter at rydde fortov eller sti for sne snarest muligt efter snefald.

Stk. 2. Grundejere har pligt til at sørge for, at pladsen omkring brandhaner, brand- og politialarmskabe og installasjoner til trafikregulering til enhver tid holdes ryddet for sne.

§ 67. Grundejerens forpligtelse efter § 64 til glatførebekæmpelse omfatter at træffe foranstaltninger mod glat føre snarest muligt efter førets indtræden.

§ 68. Grundejerens renholdelsespligt efter § 64 omfatter at

- 1) fjerne ukrudt og lignende,
- 2) renholde fortov eller sti, der er asfalterede, brolagte, flisebelagte eller på anden måde overfladebehandlede færdselsarealer,
- 3) fjerne affald og andet, der er særligt forurenende eller til ulempe for færdslen, og
- 4) renholde grøfter, rendestene, nedløbsriste, rørgennemløb og udløbsrender, som ligger i fortov og sti, for alt, hvad der kan hindre vandets frie løb.

Tilsyn mv.

§ 69. Vejmyndigheden fører tilsyn med, at grundejerne overholder deres forpligtelser efter §§ 63, 64 og 66-68. Når transportministeren har delegeret sin beslutningskompetence i henhold til § 64, stk. 5, føres tilsynet dog af den relevante kommunalbestyrelse.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan om nødvendigt lade foranstaltninger udføre for grundejerens regning, hvis grundejeren ikke overholder sine forpligtelser.

§ 70. Efterlader nogen på offentlig vej eller sti affald eller genstande, der kan være til ulempe for færdslen eller er særlig forurenende, kan vejmyndigheden eller politiet lade det efterladte fjerne for den pågældendes regning.

§ 71. Vejmyndigheden kan på ejendomme, som grænser til offentlig vej eller sti, opstille flyttelige sneskærme eller træffe andre foranstaltninger af midlertidig karakter til forebyggelse af snedriver på vejarealet.

Stk. 2. I landzone kan vejmyndigheden midlertidigt benytte ejendomme, som grænser til offentlig vej eller sti, for at kunne varetage sine pligter efter § 62. Hvis en vej ikke umiddelbart kan ryddes, kan vejmyndigheden etablere og afmærke en midlertidig vej over tilgrænsende arealer.

Stk. 3. Erstatning for skader, der opstår i forbindelse med foranstaltninger efter stk. 1 og 2, fastsættes af de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 105 og 106, hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse.

§ 72. Vejmyndigheden kan bestemme, at forpligtelser, der er pålagt grundejere efter § 64, stk. 1, helt eller delvist skal udføres ved vejmyndighedens foranstaltning for grundejernes regning. Vejmyndigheden fastsætter fordelingen af udgifterne hertil mellem grundejerne.

Stk. 2. Vejmyndigheden skal sikre, at arbejdet udføres billigst muligt, jf. § 137, når den udfører arbejde for ansøgers regning. Vejmyndigheden kan i dette tilfælde medregne et administrationstillæg efter § 30.

Kapitel 9

Råden over vejareal

Opgravning m.v.

§ 73. Der skal søges om vejmyndighedens tilladelse, inden der foretages forandringer, herunder opgravning mv., på en offentlig vejs areal. Uopsættelige reparationsarbejder på ledninger kan dog udføres uden tilladelse, når der snarest herefter sker anmeldelse til vejmyndigheden.

Stk. 2. Der skal søges om vejmyndighedens tilladelse, inden der graves, pløjes eller udføres andre lignende foranstaltninger så tæt ved vejarealet, at vejarealet, vejafmærkninger eller skelsten mv. beskadiges.

Stk. 3. Det kræver vejmyndighedens tilladelse at foretage udgravning eller påfyldning nærmere vejens areal end 3 meter, samt nærmere vejens areal end svarende til 2 gange højdeforskellen mellem udgravningen eller påfyldningen og vejens areal.

Stk. 4. Der skal søges om Vejdirektoratets tilladelse, inden der anbringes langsgående ledninger på eller i arealer af statsveje, der er anlagt eller udbygget som motorveje.

Stk. 5. Tilladelser efter stk. 1-4 er altid betinget af, at indehaveren retablerer vejarealet efter vejmyndighedens anvisninger, medmindre andet er aftalt mellem vejmyndigheden og indehaveren af tilladelsen. Tilsvarende gælder uopsættelige reparationsarbejder, jf. stk. 1.

Stk. 6. Den, som ved offentlige veje og offentlige veje under anlæg, iværksætter byggeri, udgravning eller opfyldning, skal træffe de foranstaltninger, der efter arbejdets art og omfang er nødvendige for at afværge fare eller ulempe for færdslen, herunder sikring mod udskriden eller beskadigelse af vejarealet eller af de ledninger, kabler, standere mv., der er anbragt i arealet. Hvis jordbundens art nødvendiggør det, kan vejmyndigheden stille krav om iagttagelse af særlige sikkerhedsforanstaltninger eller om en mindre skråningshældning eller fastsætte en større afstand fra vejen, inden for hvilken udgravning eller opfyldning ikke må foretages.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at visse typer gravearbejder kan undtages fra kravet om tilladelse efter stk. 1-4, regler om udførelse af gravearbejde mv. Transportministeren kan endvidere fastsætte nærmere regler om proceduren for ansøgning om tilladelse efter stk. 1-4, ansøgningsfrister, frister for vejmyndighedernes behandling af ansøgninger efter stk. 1-4 og de krav vejmyndighederne kan stille til ansøgninger om tilladelse efter stk. 1-4.

Koordinering af gravearbejder, ansøgningsprocedure mm.

§ 74. Den, der planlægger at ansøge om tilladelse til at foretage forandringer, herunder opgravning mv., på en offentlig vejs areal, jf. § 73, stk. 1-4, skal så tidligt som muligt drøfte det planlagte arbejde med andre graveaktører med henblik på at undersøge, om flere gravearbejder kan koordineres.

Stk. 2. En graveaktør eller vejmyndighed skal efter anmodning oplyse om de grave- eller anlægsarbejder efter § 73, der enten er udstedt tilladelse til, som afventer tilladelse, eller hvor der inden for de næste 6 måneder forventes indgivet en første ansøgning om tilladelse til.

Stk. 3. Overholder en graveaktør eller vejmyndighed ikke koordineringsforpligtelsen, jf. stk. 1, og oplysningsforpligtelsen, jf. stk. 2, skal pågældende dække de dokumenterede tab eller meromkostninger, som vejmyndigheden eller andre graveaktører lider som følge af den manglende koordinering.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om de oplysninger, der skal gives efter stk. 2, om koordinering

af gravearbejder efter stk. 1, og om offentliggørelse af oplysninger om planlagte arbejder og tilladelser mv., samt om fordeling af udgifterne til gravearbejder, erstatning mv. i forbindelse med, at flere graveaktører har udnyttet samme opgravning af vejarealet.

§ 75. En ansøgning efter § 73, stk. 1-4, skal indeholde oplysning om resultatet af de drøftelser og undersøgelser, der fremgår af § 74 og eventuelle muligheder for at koordinere flere gravearbejder.

Vilkår for gravetilladelser

§ 76. Vejmyndigheden kan lade tilladelser efter § 73, stk. 1-4 være betinget af vilkår, jf. stk. 2.

Stk. 2. Der kan bl.a. fastsættes vilkår om:

- 1) Længde og bredde på åbne grave.
- 2) Frist for gennemførelse af det tilladte gravearbejde.
- 3) Tidspunkter for arbejdets udførelse.
- 4) Vejafmærkning og hensyn til vejens naboer, herunder miljømæssige hensyn.
- 5) At indehaveren af en tilladelse skal tåle, at andre får tilladelse til at udnytte samme opgravning til at udføre egne arbejder i eller over vejarealet inden for det i tilladelsen fastsatte tidsrum. Vejmyndigheden kan i den forbindelse fastsætte nye vilkår for det samlede arbejde, herunder om fordeling af graveudgifterne.
- 6) Bod ved forsinkelser.

Stk. 3. Overholdes tilladelsen eller vilkårene ikke, kan vejmyndigheden meddele påbud om lovliggørelse af forholdet. Hvis vejmyndighedens påbud og vilkår efter denne bestemmelse ikke efterkommes inden for en af vejmyndigheden fastsat frist, kan vejmyndigheden lade arbejdet udføres for graveaktørens regning eller forlænge fristen.

Stk. 4. Indtil 2 år efter, at vejmyndigheden har udført vedligeholdelsesarbejde på en offentlig vej, kan vejmyndigheden betinge en gravetilladelse af, at den, der modtager tilladelsen, dækker ethvert tab, som påføres vejmyndigheden som følge af gravearbejdet. Dette kræver dog, at vejmyndigheden senest 6 måneder før igangsættelse af vedligeholdelsesarbejdet har offentliggjort dette, og at vejmyndigheden har afholdt et møde før igangsættelsen med graveaktører, der har anmodet herom, med henblik på at undersøge mulighederne for at koordinere vedligeholdelsesarbejdet med andre planer vedrørende den pågældende vejstrækning.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter nærmere regler om fastlæggelse af bod ved forsinkelser, jf. stk. 2, nr. 6.

Ledningsarbejder

§ 77. Arbejder på ledninger i eller over offentlige veje og stier, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke 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.

Stk. 3. Foretages der i forbindelse med et statsvejsanlæg arbejder på en kommunalt eller fælleskommunalt ejet ledning placeret i en kommunevej, afholder staten udgifterne til dette ledningsarbejde. Udgifter til senere arbejder på disse ledninger er dog omfattet af stk. 1.

§ 78. Arbejder på ledninger i eller over offentlige veje udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særligt aftalt.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan kræve selv at udføre vejarbejder i forbindelse med ledningsarbejder, hvis

- 1) der er behov for at koordinere ledningsarbejdet med andre arbejder på vejarealet,
- 2) ledningsejeren ikke overholder vilkår stillet i forbindelse med en tilladelse, eller
- 3) arbejdets udførelse kræver særlig faglig ekspertise.

Stk. 3. Vejdirektoratet kan i særlige tilfælde lade ledningsarbejder udføres på ledningsejerens regning, når ledningsejeren trods indskærpelse af vilkårene for gravetilladelsen ikke overholder disse. Vejdirektoratet kan i dette tilfælde meddregne et administrationstillæg efter § 30.

Vejmyndighedens pligt til at koordinere vej- og ledningsarbejder

§ 79. I forbindelse med en vejmyndigheds arbejder efter § 77, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, skal vejmyndigheden tage hensyn til ledninger i eller over vejarealet.

Stk. 2. Vejmyndigheden skal så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Stk. 3. Opnås der ikke enighed mellem vejmyndigheden og ledningsejeren, kan vejmyndigheden, efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte arbejde påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve nærmere bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 4. Vejdirektoratet kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 3, udføres for ledningsejerens regning. Vejdirektoratet kan i dette tilfælde opkræve et administrationstillæg efter § 30.

Stk. 5. Tvister om betaling for arbejder på eller af hensyn til ledninger kan indbringes for transportministeren efter § 133, stk. 2 og 3.

Genstande mv. på vejarealet

§ 80. Det offentlige vejareal kan med vejmyndighedens tilladelse anvendes til

- 1) varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsøregenstande, skure, skurvogne, boder, automater, skilte, reklamer, hegn eller lignende,
- 2) anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udlejning eller

- 3) anbringelse af køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler,
- 4) rengøring eller lignende, når dette sker som led i erhvervsvirksomhed.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan opkræve betaling for brug af vejarealet, når udnyttelse sker i et forretningsmæssigt øjemed.

Stk. 3. Transportministeren kan undtage visse former for råden over vejarealet fra kravet om tilladelse efter stk. 1 og kan bemyndige vejmyndigheden til at fastsætte nærmere regler for disse former for råden over vejarealet. Vejmyndigheden skal forhandle med politiet om de nærmere regler og derefter offentliggøre dem.

§ 81. Vejmyndigheden kan udstede påbud om fjernelse af genstande mv., hvis disse er anbragt på vejarealet uden tilladelse efter § 80, og der ikke efterfølgende kan meddeles tilladelse.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan fjerne genstande mv. for den pågældendes regning, såfremt et påbud efter stk. 1 ikke efterkommes.

Stk. 3. Vejmyndigheden og politiet kan straks, og uden forudgående påbud, fjerne genstande mv. for den pågældendes regning, når genstandene er til ulempe eller til fare for færdslen.

Spildevand mv.

§ 82. Tilledning af spildevand, overfladevand m.m. til offentlige veje eller disse vejes grøfter eller ledninger må kun ske med vejmyndighedens tilladelse.

Digital ansøgningsprocedure

§ 83. Ansøgning efter § 73, stk. 1-4, § 80, stk. 1 og § 82, skal indgives til vejmyndigheden ved anvendelse af den digitale løsning, som vejmyndigheden stiller til rådighed (digital selvbetjening). Ansøgninger, der ikke indgives ved digital selvbetjening, afvises af vejmyndigheden, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Vejmyndigheden skal, hvis den finder, at der foreligger særlige forhold, der gør, at ansøgeren ikke må forventes at kunne anvende digital selvbetjening, tilbyde, at ansøgningen kan indgives på anden måde end ved digital selvbetjening efter stk. 1. Vejmyndigheden bestemmer, hvordan en ansøgning omfattet af 1. pkt. skal indgives, herunder om den skal indgives mundtligt eller skriftligt.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan helt ekstraordinært ud over i de tilfælde, der er nævnt i stk. 2, undlade at afvise en ansøgning, der ikke er indgivet ved digital selvbetjening, hvis der ud fra en samlet økonomisk vurdering er klare fordele for vejmyndigheden ved at modtage ansøgningen på anden måde end digitalt.

Stk. 4. En digital ansøgning anses efter denne lov for at være kommet frem, når den er tilgængelig for vejmyndigheden.

Valgplakater

§ 84. I perioden fra den fjerde lørdag før valgdagen til 8 dage efter valgdagen må der i forbindelse med folketings-

valg, kommunale og regionale valg, valg til Europa-Parlamentet, folkeafstemninger og andre valg, der afholdes på offentligretligt grundlag, ophænges valgplakater på offentlige veje. Ophængning af valgplakater må ske fra døgnets begyndelse. Nedtagning af valgplakater og midler til fastgørelse af valgplakater skal være tilendebragt ved døgnets afslutning.

Stk. 2. Valgplakater må ophænges på master til vejbelysningen, vejtræer, hegn, master til brug for elforsyning samt indretninger fæstnet i jorden, der har til formål at fremvise valgplakater.

Stk. 3. Valgplakater skal ophænges forsvarligt og på en sådan måde, at de ikke dækker for autoriseret afmærkning, herunder færdselstavler, vejvisningstavler eller lignende udstyr, forhindrer hensigtsmæssige oversigtsforhold eller i øvrigt udgør en fare for trafikikkerheden.

Stk. 4. Valgplakater må ikke ophænges

- 1) på eller over motorveje, motortrafikveje og disse vejes rampeanlæg,
- 2) i midterrabatter, rundkørsler, midterøer og lignende på strækninger, hvor den tilladte hastighed er over 60 km/t.,
- 3) i midterrabatter, rundkørsler, midterøer og lignende på strækninger, hvor den tilladte hastighed midlertidigt er nedsat til 60 km/t eller derunder,
- 4) på samme indretning som autoriseret afmærkning, herunder færdselstavler, vejvisningstavler eller lignende vejudstyr,
- 5) på højspændingsmaster, transformerstationer, kabelskabe og lignende,
- 6) nærmere end 0,5 m fra kørebanekant eller 0,3 m fra cykelstikant målt fra nærmeste kant af valgplakaten,
- 7) lavere end 2,3 m direkte over fortov eller cykelsti målt fra nederste kant af valgplakaten,
- 8) højere end 1,5 m under laveste strømførende ledning målt fra øverste kant af valgplakaten eller
- 9) på en sådan måde, at valgplakaten kan medføre skader på eller ændringer af vejtræer eller master til vejbelysning, hegn og indretninger til forsyningsvirksomhed.

§ 85. En ophængt valgplakat skal være forsynet med navn, adresse og telefonnummer på den fysiske eller juridiske person, der har iværksat valgplakatoophængningen. Oplysninger om juridiske personer skal suppleres med navn, adresse og telefonnummer på en fysisk person, der repræsenterer den juridiske person. Oplysningerne skal anføres på en sådan måde, at de er læselige i hele ophængningsperioden.

Stk. 2. Valgplakater, der er ophængt i strid med § 84, stk. 2-4, skal nedtages inden for 24 timer efter, at vejmyndigheden har meddelt et påbud herom til den fysiske eller juridiske person, der er nævnt i stk. 1, 1. pkt., eller den fysiske person nævnt i stk. 1, 2. pkt.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan nedtage valgplakater, som ikke er nedtaget inden for den i stk. 2 nævnte frist eller er ophængt uden for det i § 84, stk. 1, nævnte tidsrum. Vejmyndigheden kan endvidere nedtage valgplakater, som er

ophængt i strid med § 84, stk. 2-4, og som ikke indeholder de i stk. 1 krævede oplysninger.

Stk. 4. Vejmyndigheden eller politiet kan straks nedtage valgplakater, der udgør en umiddelbar og konkret fare for trafikikkerheden.

Stk. 5. Vejmyndigheden skal umiddelbart efter nedtagningen rette henvendelse til den fysiske eller juridiske person, der er nævnt i stk. 1, 1. pkt., eller den fysiske person nævnt i stk. 1, 2. pkt., med anmodning om, at valgplakaterne afhentes. Valgplakater, der ikke er afhentet senest 6 måneder efter valgdatoen, kan destrueres.

Stk. 6. Vejmyndighedens og politiets udgifter efter stk. 3-5 samt udgifter til udbedring af skader på vejtræer og indretninger betales af ophængerens. Hvis det ikke er muligt at pålægge ophængerens de nævnte udgifter, kan den fysiske eller juridiske person, der er nævnt i stk. 1, 1. pkt., pålægges at afholde disse udgifter, medmindre den pågældende kan sandsynliggøre, at ophængningen ikke er sket på den pågældendes foranledning. Hvis valgplakaten ikke indeholder de oplysninger, der er nævnt i stk. 1, kan den fysiske eller juridiske person, der agiteres for på valgplakaten, pålægges at afholde disse udgifter, medmindre den pågældende kan sandsynliggøre, at ophængningen ikke er sket på den pågældendes foranledning.

Stk. 7. Afgørelser efter stk. 2 og 6 og dispositioner efter stk. 3-5 kan ikke påklages til højere administrativ myndighed.

Faste genstande over vejarealet

§ 86. Det kræver vejmyndighedens tilladelse at anbringe faste genstande, skilte eller lignende, hvis de rager ind over en offentlig vejs areal, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Der kan uden vejmyndighedens tilladelse anbringes:

- 1) Karnapper, åbne altaner, udbuede vinduer og lignende bygningsdele, der er hævet 2,8 m over fortovej, dog kun indtil 1,5 m fra kørebane kant eller cykelsti.
- 2) Porte, døre, skodder og vinduer, der er indrettet til at åbne udad, når deres underkant holdes i en højde af mindst 2,3 m over fortovej.

Beplantning

§ 87. Vejmyndigheden kan, når vejens vedligeholdelse eller hensynet til færdslen gør det nødvendigt, kræve træer og anden beplantning på, over, ved og i vejareal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan lade arbejdet udføre for ejerens regning, hvis vejmyndighedens krav efter stk. 1 ikke efterkommes inden for en fastsat frist.

Stk. 3. Stk. 1 og 2 gælder for hegn, jf. lov om hegn. Hvis der er enighed om, at hegnet er et fælleshegn, eller fastslås dette ved et hegnssyn, afholder vejmyndigheden udgifterne til de pålagte arbejder.

Tankanlæg

§ 88. Det kræver vejmyndighedens tilladelse at etablere eller udvide tankanlæg på eller ved offentlig vej. Tilladelsen

kan tidsbegrænses. Tilladelsen bortfalder, hvis indehaveren af tilladelsen opgiver virksomheden. Det samme gælder, hvis tankanlægget ikke er etableret, og virksomheden ikke er taget i brug inden 2 år efter, at tilladelsen er meddelt. Fristen kan i særlige tilfælde forlænges. Overdragelse af tankanlæg må ikke ske uden vejmyndighedens godkendelse.

Stk. 2. Etablering eller udvidelse af tankanlæg på eller ved kommuneveje i mindre afstand end 100 meter, dog 50 meter i byer og bymæssige områder, fra en statsvej kræver udover tilladelse efter stk. 1 også tilladelse fra Vejdirektoratet.

Stk. 3. Tilladelser efter stk. 1 og 2 kan indeholde vilkår om placering, udformning, indretning og anvendelse mv.

Stk. 4. Tilladelser efter stk. 1 og 2 kan også indeholde vilkår om, at der foretages foranstaltninger ved den offentlige vej, som nødvendiggøres af tankanlægget og om, at udgifterne herved helt eller delvis afholdes af tankanlæggets indehaver. Vejmyndigheden kan kræve selv at udføre de foranstaltninger, der er nævnt i 1. pkt., på tilladelsesindehavers regning.

Stk. 5. Stk. 1-6 finder tilsvarende anvendelse på el-ladestationer og lignende indretninger, der leverer andre former for fremdrivningsmidler til køretøjer.

Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om etablering og drift af tankanlæg ved offentlig vej.

Forhandling med politiet

§ 89. Inden der gives tilladelse efter §§ 73, 80, 82, 86 og 88 skal vejmyndigheden forhandle med politiet.

Betaling for parkering

§ 90. Vejmyndigheden kan kræve betaling for benyttelse af særligt indrettede offentlige parkeringspladser og -anlæg for motorkøretøjer til dækning af udgifterne ved indretningen og driften af sådanne pladser og anlæg samt til tilsyn med de parkerede motorkøretøjer.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan med politiets samtykke bestemme, at der på parkeringspladser, parkeringsanlæg eller andre arealer på offentlige veje, hvor der ønskes en begrænsning af adgangen til at parkere motorkøretøjer, opkræves en betaling for parkering, der kan sættes i forhold til det tidsrum, motorkøretøjerne holder parkeret.

Stk. 3. Vejmyndighedens beslutninger om betalingen for parkering skal offentliggøres.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at vejmyndighederne kan differentiere betalingen efter stk. 1 og 2 i forhold til formålet med parkeringen, varetagelse af miljøhensyn og andre hensyn, der kan varetages efter denne lov.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren regler om dokumentation for betalt parkering.

§ 91. Ansøgning om særlige parkeringstilladelser, hvor adgangen til parkering er begrænset med hjemmel i § 90, stk. 2, skal indgives til vejmyndigheden ved anvendelse af den digitale løsning, som vejmyndigheden stiller til rådighed (digital selvbetjening). Ansøgninger, der ikke indgives ved

digital selvbetjening, afvises af vejmyndigheden, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Vejmyndigheden skal, hvis den finder, at der foreligger særlige forhold, der gør, at ansøgeren ikke må forventes at kunne anvende digital selvbetjening, tilbyde, at ansøgningen kan indgives på anden måde end ved digital selvbetjening efter stk. 1. Vejmyndigheden bestemmer, hvordan en ansøgning omfattes af 1. pkt. skal indgives, herunder om den skal indgives mundtligt eller skriftligt.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan helt ekstraordinært ud over i de tilfælde, der er nævnt i stk. 2, undlade at afvise en ansøgning, der ikke er indgivet ved digital selvbetjening, hvis der ud fra en samlet økonomisk vurdering er klare fordele for vejmyndigheden ved at modtage ansøgningen på anden måde end digitalt.

Stk. 4. En digital ansøgning anses for at være kommet frem, når den er tilgængelig for vejmyndigheden.

Vejskilte, færdselstavler mv.

§ 92. På ejendomme langs med offentlige veje kan vejmyndigheden anbringe og vedligeholde

- 1) skilte med angivelse af vejnavne,
- 2) skilte, der angiver retningen til en eller flere adresser,
- 3) vejafmærkning, jf. færdselslovens § 95, stk. 1, samt nødvendigt tilbehør hertil,
- 4) foranstaltninger til belysning af vejafmærkning og vejnavneskilte mv.,
- 5) master, barduner og bæretråde til brug for offentlige samfærdselsmidler og forsyningsanlæg, og
- 6) mærker for nivellement og afmærkning i forbindelse med forarbejder til anbringelse af vejafmærkning og vejnavneskilte mv.

Stk. 2. Vejmyndigheden skal mindst 2 uger inden, der foretages de foranstaltninger, der er nævnt i stk. 1, skriftligt orientere ejere og brugere af ejendommen.

Stk. 3. Vejmyndigheden erstatter enhver skade eller ulempe, som forvoldes ved anbringelse, tilstedeværelse eller vedligeholdelse af de skilte mv., der er nævnt i stk. 1. I tilfælde af uenighed om erstatningens størrelse indbringer vejmyndigheden spørgsmålet for de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 105 og 106.

Stk. 4. For så vidt angår statsvejene indbringer Vejdirektoratet uenighed om erstatningen for de taksationsmyndigheder, der er nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, medmindre transportministeren bestemmer, at spørgsmålet behandles af de myndigheder, der er nævnt i §§ 105 og 106.

Hegn mod vej

§ 93. Vejmyndigheder kan, når det er nødvendigt af trafikikkerhedsmæssige eller vejtekniske grunde, bestemme, at der på ejendomme, der grænser til en offentlig vej, skal etableres og vedligeholdes hegn mod vejen for grundejerens regning. Vejmyndigheden kan træffe nærmere bestemmelse om hegnets udformning og placering.

Stk. 2. Vejmyndigheden etablerer og vedligeholder et eventuelt nødvendigt hegn for vejmyndighedens regning, når en adgangsbestemmelse efter § 51 indebærer, at der ikke

lovligt kan etableres adgang fra en ejendom til den offentlige vej. Ved matrikulære ændringer af en ejendom, der grænser til en vejstrækning med adgangsbestemmelser, kan vejmyndigheden dog kræve, at ejeren af ejendommen for egen regning etablerer og vedligeholder nødvendigt hegn mod vejen.

Stk. 3. Hvis der på en ejendom ikke opsættes hegn mod offentlig vej, og det areal af ejendommen, der ligger nærmest vejen, benyttes til almindelig færdsel, kan vejmyndigheden dog bestemme, at reglerne i §§ 13-24 og 44-55 om vedligeholdelse i lov om private fællesveje skal finde anvendelse på det pågældende areal.

Kapitel 10

Ekspropriation og taksation

Ekspropriationsmyndigheder

§ 94. Ekspropriation til kommunale vejanlæg sker efter reglerne i dette kapitel.

Stk. 2. Transportministeren kan efter en vejmyndigheds begæring tillade, at ekspropriation til kommunale vejanlæg sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 95. Ekspropriation til statslige vejanlæg sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Transportministeren kan bestemme, at ekspropriation til statsveje skal ske ved kommunal foranstaltning efter reglerne i dette kapitel.

§ 96. Vejmyndigheden kan ekspropriere til offentlig vej eller sti, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet. Det samme gælder, når en ekspropriation til private veje og stier er nødvendig på grund af

- 1) anlægsarbejder mv. på offentlig vej, jf. §§ 48 og 97,
- 2) beslutninger om oprettelse eller benyttelsen af adgange til offentlige veje, jf. § 50, stk. 4, § 54, og § 56, stk. 1, eller
- 3) beslutninger om vejadgang på grund af nedlæggelse af offentlige veje.

§ 97. Der kan eksproprieres til nyanlæg, udvidelse og ændring af bestående anlæg, tilbehør og nødvendige supplerende foranstaltninger.

Stk. 2. Der kan endvidere eksproprieres af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed, beskyttelse og drift af vejen. Til statslige vejanlæg kan der desuden eksproprieres til supplerende anlæg, når beliggenheden i tilknytning til vejen er af særlig betydning for trafikanterne.

§ 98. Ved ekspropriation kan der

- 1) erhverves ejendomsret til arealer, bygninger og indretninger, der er fast knyttet til disse, samt tilbehør hertil,
- 2) endeligt eller midlertidigt pålægges indskrænkninger i ejerens rådighed,
- 3) erhverves ret til at udøve en særlig råden over den faste ejendom og

4) endeligt eller midlertidigt erhverves, ophæves eller foretages begrænsninger i brugsrettigheder, servitutrettigheder eller andre rettigheder over den faste ejendom.

Stk. 2. Ved ekspropriation til erhvervelse af ejendomsret bortfalder alle rettigheder til det eksproprierede, medmindre andet bestemmes i det enkelte tilfælde.

Stk. 3. Stiftes der ved ekspropriation rettigheder, som nævnt i stk. 1, nr. 2, skal disse respekteres af andre rettighedshavere over ejendommen, medmindre andet bestemmes i det enkelte tilfælde.

Forberedelser og undersøgelser

§ 99. Vejmyndigheden har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til en privat ejendom med henblik på at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af uendørsarealer med henblik på at foretage undersøgelser og projektering af nye vejanlæg eller ændring af eksisterende vejanlæg samt klimarelaterede afværgeforanstaltninger.

Stk. 2. Vejmyndigheden skal mindst 14 dage før gennemførelsen af forberedende undersøgelser efter stk. 1, give skriftligt besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de forberedende undersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan under samme betingelser, som nævnes i stk. 1, lade foretage arkæologiske forundersøgelser.

Stk. 4. Vejmyndigheden skal mindst 28 dage før gennemførelsen af arkæologiske forundersøgelser efter stk. 3 give skriftlig besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.

Stk. 5. Erstatning for skader og ulempe, som påføres ved undersøgelser efter stk. 1 og 3, fastsættes efter § 105. I tilfælde af uenighed mellem skadelidte og vejmyndigheden indbringes erstatningsspørgsmålet for de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 105 og 106.

Stk. 6. Taksationsmæssige spørgsmål, der angår statsveje, herunder planlagte statsveje, behandles af de myndigheder, der er nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, medmindre transportministeren bestemmer andet.

Ekspropriationens gennemførelse

§ 100. Vejmyndigheden skal afholde en åstedsforretning, inden ekspropriation besluttet.

Stk. 2. Inden åstedsforretningen skal vejmyndigheden udfærdige en arealfortegnelse og en ekspropriationsplan.

Stk. 3. Arealfortegnelsen og ekspropriationsplanen skal bl.a. indeholde oplysning om den omtrentlige størrelse af de berørte arealer og en kort angivelse af de ændringer i de bestående forhold, som ekspropriationen vil medføre for ejendommene.

Stk. 4. Arealfortegnelsen og ekspropriationsplanen skal i mindst 4 uger før åstedsforretningen være offentligt tilgængelige.

Stk. 5. Vejmyndigheden skal med mindst 4 ugers varsel offentliggøre tid og sted for åstedsforretningen. Vejmyndigheden skal med mindst 4 ugers varsel skriftligt indkalde de ejere og brugere, som fremgår af arealfortegnelsen og andre, der må skønnes at have en retlig interesse på grund af den planlagte ekspropriation. Den del af arealfortegnelsen, der vedrører den pågældendes ejers eller brugers ejendom, skal vedlægges indvarslingen.

§ 101. Ved åstedsforretningen skal mindst et medlem af den kommunalbestyrelse, der er vejmyndighed, deltage. Åstedsforretningen skal ledes af et medlem af kommunalbestyrelsen. Der skal føres protokol over åstedsforretningen.

Stk. 2. Ved åstedsforretningen skal der redegøres for den planlagte ekspropriation og dens omfang. Der skal over for hver enkelt fremmødt redegøres for, hvordan de planlagte foranstaltninger vil berøre vedkommendes ejendom eller rettigheder, herunder hvordan adgangsforhold og afskærne arealer skal reguleres.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan under åstedsforretningen fremsætte forslag til erstatningens fastsættelse. Hvis der under åstedsforretningen indgås aftale om erstatningens størrelse eller andre forhold i forbindelse med den planlagte ekspropriation, skal disse indføres i protokollen. Forslag til erstatningens fastsættelse fremsættes under forbehold for ekspropriationens gennemførelse og vejmyndighedens endelige godkendelse. Det samme gælder aftaler indgået under åstedsforretningen.

Stk. 4. Ejere, brugere eller andre, der direkte eller indirekte berøres af den planlagte ekspropriation, har ret til under åstedsforretningen eller inden for en frist på 4 uger efter åstedsforretningen er afholdt, at fremkomme med bemærkninger til den planlagte ekspropriation, til at fremsætte forslag til ændringer og til at fremsætte de synspunkter, som de mener, bør have indflydelse på erstatningens fastsættelse.

Ekspropriationsbeslutning

§ 102. Vejmyndigheden kan træffe ekspropriationsbeslutning, når fristen efter § 101, stk. 4, er udløbet.

Stk. 2. Ekspropriationsbeslutning kan dog træffes inden udløbet af den i § 101, stk. 4, nævnte frist, hvis ekspropriationen må anses for ubetydelig i forhold til den berørte ejendoms størrelse og værdi, og der under åstedsforretningen er opnået tilslutning fra samtlige berørte grundejere, brugere og andre, der direkte eller indirekte berøres af den planlagte ekspropriation.

Stk. 3. Klage over vejmyndighedens ekspropriationsbeslutning afgøres af transportministeren, jf. § 132, stk. 2.

Stk. 4. Ekspropriationen og foranstaltninger til dens gennemførelse må ikke iværksættes før klagefristens udløb, jf. § 132, medmindre dette er accepteret af de berørte ejere og brugere.

Stk. 5. Vejmyndigheden kan, i forbindelse med at den meddeler ekspropriationsbeslutningen, fremsætte forslag til erstatning, hvis der ikke inden ekspropriationsbeslutningen er indgået aftale om erstatningens størrelse. Forslaget skal da indeholde oplysning om, at erstatningen vil blive fastsat af taksationsmyndighederne, hvis erstatningsforslaget ikke

accepteres. Vejmyndigheden fastsætter en frist for accept af erstatningsforslaget på mindst 4 uger. Vejmyndigheden skal oplyse om, at sagen indbringes for taksationsmyndighederne, hvis meddelelsen ikke indeholder erstatningsforslag.

Erstatningens fastsættelse

§ 103. Erstatning for ekspropriationen efter § 96 og de forberedende undersøgelser, der er nævnt i § 99, fastsættes efter de almindelige erstatningsregler.

Stk. 2. En eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen.

§ 104. Ejeren af en ejendom kan kræve, at hele ejendommen bliver eksproprieret, hvis ekspropriationen medfører, at restejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at det ikke skønnes hensigtsmæssigt, at den bevares som en selvstændig ejendom, eller det skønnes, at den ikke kan udnyttes på en rimelig måde. Ejeren kan tilsvarende kræve en del af ejendommen eksproprieret, hvis denne afskæres ved en vejlinje.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan kræve hele ejendommen afstået, hvis det skønnes, at en erstatning for en ejendoms værdiforringelse kommer til at stå i åbenbart misforhold til restejendommens værdi.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan kræve, at arealer, der er blevet afskåret ved vejlinjen, og som ikke kan byttes til andet areal, skal afstås, hvis erstatningen for deres værdiforringelse eller omkostninger ved at skaffe en ny adgang til arealerne står i et åbenbart misforhold til arealernes værdi.

Stk. 4. Stk. 1-3 finder tilsvarende anvendelse, når der foretages ekspropriation af de rettigheder, der er nævnt i § 98, stk. 1, nr. 2 og 3.

Stk. 5. Opnås der ikke aftale med vejmyndigheden om de forhold, der er nævnt i stk. 1-4, træffes afgørelsen af de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 105 og 106.

Taksationsmyndigheder

§ 105. Til afgørelse af erstatningsspørgsmål nedsætter transportministeren taksationskommissioner og fastsætter deres forretningsområder.

Stk. 2. En taksationskommission består af 3 medlemmer. Transportministeren udnævner for en 6-årig periode en formand, der skal have en juridisk kandidateksamen. Formanden vælger til den enkelte sag 2 medlemmer fra en kommunal liste, jf. stk. 3.

Stk. 3. I hver kommune udpeger kommunalbestyrelsen 2 personer, der for kommunalbestyrelsens funktionstid optages på en liste over medlemmer af den taksationskommission, som kommunen er omfattet af.

§ 106. Transportministeren nedsætter overtaksationskommissioner til at efterprøve taksationskommissionernes afgørelser og fastsætter deres forretningsområder.

Stk. 2. En overtaksationskommission består af 5 medlemmer. Transportministeren udnævner for en 6-årig periode en

formand, der skal have juridisk kandidateksamen, og 2 faste medlemmer med suppleanter. Formanden udtager til den enkelte sag yderligere 2 medlemmer fra en kommunal liste, jf. stk. 3.

Stk. 3. I hver kommune udpeger kommunalbestyrelsen 1 person, der for kommunalbestyrelsens funktionstid optages på en liste over medlemmer af den overtaksationskommission, som kommunen er omfattet af.

Stk. 4. En overtaksationskommission er beslutningsdygtig, når formanden og mindst 2 andre medlemmer er til stede. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme afgørende.

§ 107. Taksationskommissionerne og overtaksationskommissionerne er uafhængige instanser, der ikke er undergivet instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

§ 108. Medlemmer af taksations- og overtaksationskommissioner skal have indsigt i vurdering af ejendomme.

§ 109. Til bistand for taksations- og overtaksationskommissionerne udpeger den enkelte vejmyndighed en landinspektør.

Stk. 2. Taksationskommissionen og overtaksationskommissionen kan under en sags behandling anmode særlige sagkyndige om at afgive vejledende udtalelser. Vederlag til de sagkyndige fastsættes af kommissionen.

§ 110. Taksationskommissionen og overtaksationskommissionen kan pålægge vejmyndigheden at betale en passende godtgørelse, når en part har haft udgifter til sagkyndig bistand.

§ 111. Taksations- og overtaksationskommissioner kan med transportministerens godkendelse antage sekretærbistand.

Stk. 2. Udgift til vederlag til formænd og sekretærer afholdes af staten. Alle andre udgifter ved kommissionernes virksomhed afholdes af vedkommende vejmyndighed.

Stk. 3. Ministeren fastsætter regler for vederlag til formænd og sekretærer for kommissioner samt til kommissionsmedlemmer.

Taksation

§ 112. Hvis der ikke er opnået aftale om erstatningens fastsættelse, skal vejmyndigheden indbringe erstatningsspørgsmålet for taksationskommissionen til afgørelse.

Stk. 2. Vejmyndigheden skal indbringe erstatningsspørgsmålet for taksationskommissionen senest 8 uger efter, at ekspropriationsbeslutningen er meddelt, eller hvis ekspropriationsbeslutningen er påklaget, senest 4 uger efter endelig afgørelse i klagesagen.

§ 113. Rejses der krav om erstatning i forbindelse med gennemførelse af en ekspropriation af nogen, der ikke er omfattet af ekspropriationen, og er andre erstatningsspørgsmål vedrørende ekspropriationen i forvejen indbragt for taksationsmyndighederne, skal vejmyndigheden efter anmodning fra den pågældende forelægge spørgsmålet for taksationskommissionen. Taksationskommissionen kan optage sagen til påkendelse, hvis den finder sagen egnet til behand-

ling. Hvis sagen optages til realitetsbehandling, finder bestemmelserne i §§ 114 og 115 anvendelse.

§ 114. Når sagen er indbragt for taksationskommissionen, indkaldes parterne skriftligt til møde med mindst 4 ugers varsel.

§ 115. Under mødet oplyser kommissionen de fremmødte om sagen. Parterne har herefter adgang til over for kommissionen at fremsætte deres synspunkter vedrørende erstatningens fastsættelse.

Stk. 2. Kommissionen kan tage stilling til ethvert spørgsmål om erstatning, uanset om det er fremsat af parterne. Parterne skal forinden have lejlighed til at udtale sig om disse spørgsmål.

Stk. 3. Kommissionens kendelse skal være begrundet og forholde sig til de anbringender og relevante indsigelser, som parterne er fremkommet med. I kendelsen angives det eksproprieredes værdi i handel og vandel. Ved rådighedsindskrænkninger angives den værdiforringelse, der påføres ejendommen. Hvis der ydes erstatning for andre ulemper, der påføres ejeren af ejendommen eller andre, skal denne erstatning angives med en særlig post.

Stk. 4. Erstatningsfastsættelsen kan ske med angivelse af vilkår, når ganske særlige omstændigheder tilsiger det.

Stk. 5. Erstatningsfastsættelsen kan udskydes, når ganske særlige omstændigheder tilsiger det, dog ikke længere end til anlæggets udførelse. Hvis ejeren af en ejendom anmoder om det, skal erstatning for arealafståelse altid fastsættes straks.

Stk. 6. Kendelsen skal sendes til parterne og indeholde oplysning om muligheden for at indbringe kendelsen for overtaksationskommissionen og fristen for indbringelse.

Overtaksation

§ 116. Taksationskommissionernes kendelser kan indbringes for overtaksationskommissionerne.

Stk. 2. Taksationskommissionens kendelse skal indbringes skriftligt til taksationskommissionens formand senest 4 uger efter, at kendelsen er meddelt parten. Overtaksationskommissionens formand kan, efter at have indhentet udtalelse fra den anden part, beslutte at behandle en indbringelse, der er modtaget efter fristens udløb. Hvis taksationskommissionens kendelse afsiges på et møde, hvor parterne er til stede, kan indbringelse ske ved erklæring til taksationskommissionens protokol.

§ 117. For overtaksationens arbejder gælder § 15.

Stk. 2. Hvis det alene er spørgsmålet om godtgørelse efter § 110, der er indbragt for overtaksationskommissionen, kan kommissionen afgøre sagen på grundlag af skriftlige udtalelser fra parterne. Formanden kan bestemme, at sagen kan afgøres ved skriftlig forelæggelse for medlemmerne uden, at der afholdes møde.

§ 118. Kendelsen skal sendes til enhver, som har en retlig interesse i sagen, og som har anmodet om det.

Udbetaling af erstatning

§ 119. Vejmyndigheden skal uden unødigt ophold udbetale erstatning efter denne lov til de berettigede.

Stk. 2. Vejmyndigheden skal i tingbogen undersøge, om der er panthavere eller andre rettighedshavere på ejendommen.

Stk. 3. Panthavere og andre rettighedshavere, hvis ret er tinglyst, inden ekspropriationen er tinglyst, kan i prioritetsorden kræve erstatningen udbetalt. Vejmyndigheden skal oplyse eventuelle panthavere eller andre rettighedshavere om denne ret.

Stk. 4. Uanset bestemmelserne i stk. 2 og 3 kan vejmyndigheden udbetale erstatningen til ejeren af ejendommen uden samtykke fra panthavere eller andre rettighedshavere, når vejmyndigheden skønner, at ekspropriationen i forhold til ejendommens størrelse og værdi er ubetydelig og ikke indebærer nogen fare for pantesikkerheden.

§ 120. Erstatningsbeløbet forrentes fra datoen for ekspropriationsbeslutningen efter § 102. Når omstændighederne taler for det, kan et andet begyndelsestidspunkt fastsættes. Forrentningen sker med en årlig rente, der svarer til den diskonto, der er fastsat af Nationalbanken på tidspunktet for ekspropriationsbeslutningen.

Søgsmål mv.

§ 121. Søgsmål om ekspropriation efter denne lov skal være anlagt inden 6 måneder efter, at taksationsmyndighedernes endelige afgørelse er meddelt.

Stk. 2. Afgørelser, der kan efterprøves efter §§ 116 og 132, kan ikke indbringes for domstolene, før denne klagemulighed er udnyttet.

§ 122. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for ekspropriationssagers behandling og for taksations- og overtaksationskommissionernes forretningsgang.

Stk. 2. Miljøministeren og justitsministeren kan hver især inden for deres område fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved matrikulære, tinglysningsmæssige berigtigelser, der bliver nødvendige på grund af ekspropriationer, der er omfattet af denne lov.

Særlige regler for taksation efter andre love

§ 123. Erstatningssager, der indbringes for taksationsmyndighederne efter vandløbsloven og vandforsyningsloven, bortset fra sager omfattet af vandløbslovens § 72 eller vandforsyningslovens § 42, behandles efter bestemmelserne i stk. 2-6.

Stk. 2. Sagen indbringes for taksationskommissionen ved skriftlig anmodning til kommissionens formand. Anmodningen skal indeholde klagerens krav, en kort fremstilling af de faktiske omstændigheder hvorpå kravet støttes, samt en angivelse af de dokumenter og andre beviser, som klageren påberåber sig. Klageren skal sammen med anmodningen fremsende kopi af de dokumenter, som klageren agter at påberåbe sig, når klageren er i besiddelse af disse.

Stk. 3. Ved sagens behandling gælder bestemmelserne i §§ 103, 107, 108, §§ 109, stk. 2, §§ 111, 113-118 og 122.

Stk. 4. Taksationsmyndighederne kan pålægge en part at betale sagsomkostninger til en anden part. Taksationsmyndighederne kan bestemme, at klageren skal stille sikkerhed for betaling af sagsomkostninger, som vedkommende måtte blive pålagt. Sagen afvises, hvis sikkerhed ikke stilles inden af taksationsmyndighederne fastsat frist.

Stk. 5. Taksationsmyndighederne kan pålægge en part helt eller delvis at betale taksationsmyndighedernes udgifter ved sagens behandling bortset fra vederlag til formænd og sekretærer. Der er udpantningsret for beløbet.

Stk. 6. Fri proces kan meddeles efter bestemmelserne i retsplejelovens kapitel 31.

Kapitel 11

Nedlæggelse af kommuneveje

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

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

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

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

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

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

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

§ 125. Før en endelig beslutning om, at en kommunevej skal nedlægges og overgå til privat fællesvej eller privat vej, kan træffes, skal kommunalbestyrelsen ved udfærdigelse af en tilstandsrapport dokumentere, at vejen med udstyr er i

god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige trafik på vejen, jf. dog § 126.

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

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

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om tilstandsrapporters udformning og indhold mv.

§ 126. § 124, stk. 3, og § 125, stk. 1, kan fraviges ved aftale, når kommunalbestyrelsen og samtlige berørte grundejere er enige herom.

§ 127. Kommunalbestyrelsen råder frit over det nedlagte areal, hvis vejen ikke skal opretholdes som privat vej eller privat fællesvej.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen har ansvaret for matrikulær berigtigelse af de ændrede ejendomsretlige forhold i forbindelse med, at vejen nedlægges som offentlig vej.

Stk. 4. Ledningsejere kan ved nedlæggelse af vejarealer kræve, at kommunalbestyrelsen lader en ledningsdeklaration tinglyse på arealet. Ledningsejeren afholder udgifterne forbundet hermed.

§ 128. Foretages der ekspropriation til en vejflytning eller vejomlægning, kan det i forbindelse med ekspropriationen bestemmes, hvad der skal ske med nedlagte vejarealer.

Kapitel 12

Administrative bestemmelser, klager, straf mv.

§ 129. Transportministeren kan fastsætte regler for anlæg, vedligeholdelse og drift af offentlige veje, for vejenes forhold til omgivelserne, for entreprisbetingelser og for sådanne forhold, som ligeledes er af betydning for vejnettets fremkommelighed, trafiksikkerhed og ensartethed.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om anvendelse af intelligente transportsystemer i vejsektoren samt bestemmelser om indsamling, formidling og drift af oplysninger til trafikanterne til brug for trafiksikkerhed, trafikinformation og trafikstyring.

Gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler

§ 130. Transportministeren fastsætter regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende veje, der er omfattet af denne lov. Transportministeren kan herunder fastsætte reg-

ler om meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter.

Stk. 2. Transportministeren kan i forbindelse med udstedelse af regler efter stk. 1 fastsætte, at reglerne skal finde anvendelse på private veje.

§ 131. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at påklage afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse, herunder at afgørelserne ikke skal kunne indbringes for transportministeren.

Klager

§ 132. Kommunalbestyrelsernes afgørelser efter denne lov kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Vejmyndighedernes afgørelser efter § 102 kan påklages til transportministeren.

Stk. 3. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende. For beslutninger, der skal offentliggøres, regnes klagefristen fra offentliggørelsen. Når der er særlig grund dertil, kan transportministeren dog efter forud indhentet erklæring fra vejmyndigheden se bort fra overskridelse af klagefristen.

Stk. 4. Klage har ikke opsættende virkning, medmindre transportministeren bestemmer andet.

Stk. 5. Afgørelser, der kan påklages efter stk. 1, kan ikke indbringes for domstolene, før denne klageadgang er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt inden 6 måneder efter, at transportministerens afgørelse er meddelt.

Tvister

§ 133. Tvister mellem vejmyndigheder om administration af offentlige veje afgøres af transportministeren.

Stk. 2. Tvister mellem en kommunal vejmyndighed og et forsyningsselskab om ledninger i og over vejareal, jf. §§ 73, 77 og 78, afgøres af transportministeren.

Stk. 3. Tvister mellem Vejdirektoratet og et forsyningsselskab om ledninger i og over en statsvej, jf. §§ 73, 77 og 78, behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 4. Fristen for at indbringe en tvist efter stk. 1-2 er 4 uger fra den dag, vejmyndighedens afgørelse er meddelt. For de af vejmyndighedens beslutninger, der skal offentliggøres, regnes klagefristen fra offentliggørelsen. Når der er særlig grund dertil, kan transportministeren se bort fra overskridelse af fristen.

Stk. 5. Rettidig indbringelse af en tvist om arbejdets omfang har opsættende virkning, 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.

Stk. 6. Sager, der kan indbringes for transportministeren efter stk. 1 og 2, kan ikke indbringes for domstolene, før klageadgangen jf. stk. 1-3 er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt inden 6 måneder efter, at transportministerens afgørelse i tvisten er meddelt.

Gebyrer mv.

§ 134. Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til hel eller delvis dækning af omkostningerne ved varetagelse af opgaverne i forbindelse med behandling af klager over kommunalbestyrelsernes afgørelser i henhold til denne lov.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til hel eller delvis dækning af kommunernes omkostninger ved behandling af ansøgninger efter lovens §§ 49, 50, 80, 82, 86 og 88.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling for etablering, administration og drift af særlig servicevejvisning.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling for etablering, administration og drift af vejvisning til seværdigheder, idrætsanlæg mv., når vejvisningen ikke er trafikalt begrundet.

Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte regler om, at en klage kan afvises, hvis gebyret ikke er betalt inden nærmere fastsat frist.

Stk. 6. Der tillægges renter i overensstemmelse med renteloven, hvis de betalinger, der er nævnt i stk. 1-4, ikke erlæggues rettidigt.

Stk. 7. Er betaling efter to erindringskrivelser ikke modtaget rettidigt, kan vejmyndigheden uden yderligere varsel fratage virksomheden retten til vejvisning, jf. stk. 3 og 4, og nedtage vejvisningen.

Stk. 8. Endvidere kan transportministeren fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser vedrørende de betalinger, der er nævnt i stk. 1-4.

Overtrædelser

§ 135. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) uden vejmyndighedens tilladelse foretager de foranstaltninger der er nævnt i § 40, stk. 2 og § 41, stk. 2, tilsidesætter forbud nedlagt i medfør af § 55, stk. 1, og overtræder bestemmelserne i § 84,
- 2) påbegynder, tager i brug eller i øvrigt iværksætter en foranstaltning uden at indhente tilladelse eller godkendelse som foreskrevet i loven eller de forskrifter, der er udfærdiget i medfør af loven, eller gennemfører en foranstaltning, der kræver forudgående tilladelse, på anden måde end tilladt af vedkommende myndighed,
- 3) tilsidesætter vilkår, der er fastsat i tilladelse eller godkendelse i henhold til loven eller de forskrifter, der er udfærdiget i medfør af loven,
- 4) undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller de forskrifter, der er udfærdiget i medfør af loven, eller
- 5) forsætligt borttager, forvansker eller beskadiger afmærkning mv., som foretages i forbindelse med de foranstaltninger, der er nævnt i §§ 96 og 99.

Stk. 2. I forskrifter, som udfærdiges i henhold til loven, kan fastsættes bødestraf for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne.

Stk. 3. Der kan pålægges juridiske personer, herunder selskaber mv. strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Lovliggørelse

§ 136. Det påhviler ejeren af en ejendom såvel som den, der har begået overtrædelsen, at lovliggøre den ved overtrædelsen skabte retsstridige tilstand, medmindre vejmyndigheden kan lovliggøre forholdet.

Stk. 2. Politiet yder i nødvendigt omfang vejmyndighederne bistand i forbindelse med vejmyndighedernes udførelse af deres opgaver i henhold til denne lov.

Konkurrenceudsættelse af arbejder, som vejmyndigheden udfører for borgernes regning

§ 137. Når vejmyndigheden træffer bestemmelse om, at den sørger for at udføre arbejder for borgernes regning skal den sikre, at arbejdet udføres billigst muligt. Dette skal ske ved at indhente 3 tilbud på det påbudte arbejde, medmindre udbudslovgivningen foreskriver en anden fremgangsmåde, eller andet er aftalt.

Stk. 2. Stk. 1 finder anvendelse på de påbudte arbejder, der er omtalt i § 49, stk. 7, § 72, stk. 1, § 76, stk. 3 og § 88, stk. 4.

Stk. 3. Vejmyndigheden kan beslutte, at stk. 1 om indhentelse af 3 tilbud ikke finder anvendelse, når vejmyndigheden udfører pålagte arbejder, fordi borgerne ikke som påbudt har gennemført arbejderne inden for den i påbuddet fastsatte frist eller i den foreskrevne standard.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om at visse påbudte arbejder ikke skal konkurrenceudsættes, jf. stk. 1.

Pant og fortrinsret

§ 138. Vejmyndigheden eller politiet har pant og fortrinsret i den pågældende ejendom som for kommunale ejendomsskatter for beløb, som vejmyndigheden og politiet har betalt forskudsvis efter afgørelser eller beslutninger i henhold til denne lov eller bekendtgørelser udstedt med hjemmel heri.

Ikrafttræden mv.

§ 139. Loven træder i kraft den 1. juli 2015, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 90, stk. 4, træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

§ 140. Følgende love ophæves:

- 1) Lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011.
- 2) Lov om vintervedligeholdelse og renholdelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1103 af 16. september 2010.
- 3) Lov om grundejerbidrag til offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1104 af 16. september 2010.

Stk. 2. Regler, der er fastsat i henhold til hidtil gældende regler, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler fastsat med hjemmel i denne lov.

Stk. 3. Sager, der ved lovens ikrafttræden verserer for en kommune, eller som er indbragt for Vejdirektoratet eller

taksationsmyndighederne, færdigbehandles efter de hidtil gældende regler.

§ 141. I lov nr. 1537 af 21. december 2010 om private fællesveje, som ændret ved lov nr. 379 af 2. maj 2011 og lov nr. 552 af 2. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 2 indsættes:

»§ 2 a. Vejmyndigheden for en offentlig sti kan bestemme, at en privat fællesvej skal have status som offentlig sti, men i øvrigt bibeholdes som privat fællesvej. Vejmyndigheden for den offentlige sti afholder en forholdsmæssig andel af udgifterne til den private fællesvejs vedligeholdelse.«

2. § 3 affattes således:

»§ 3. §§ 25-86 finder anvendelse på private fællesveje i Københavns Kommune og de områder, der efter lov om planlægning er beliggende i byzone eller i et sommerhusområde.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at byreglerne skal finde anvendelse i afgrænsede områder i landzone, jf. lov om planlægning, når disse områder har bymæssig karakter eller er planlagt hertil.«

3. § 4 affattes således:

»§ 4. Reglerne i §§ 11-24 a finder anvendelse på de private fællesveje i landzone, jf. lov om planlægning, der ikke er omfattet af § 3, stk. 1 og 2.«

4. I § 5 udgår »og 3«.

5. Overskriften før § 6 affattes således:

»Vedligeholdelse«

6. I § 6 udgår »istandsætte og«.

7. § 8, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. §§ 85 og 86 finder tilsvarende anvendelse.«

8. I § 10, nr. 8, *litra e*, ændres »kapitel 5« til: »kapitel 10«.

9. I § 10 indsættes som nr. 17 og 18:

»17) Valgplakater: Valgagitoriske meddelelser på en vejrbestandig plade, der ikke er større end 0,8 m².

18) Fordelingsvej: En privat fællesvej, som andre grundejere end de vedligeholdelsespligtige, jf. § 44, har vejret til og må benytte for at komme til deres ejendomme.«

10. § 11, stk. 2-5, ophæves.

11. § 12 affattes således:

»§ 12. Private fællesveje, der er taget i brug, må ikke nedlægges uden kommunalbestyrelsens godkendelse, jf. §§ 72-78.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan give de vejberettigede påbud om at genetablere en vej, hvis den nedlægges uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

Stk. 3. Overholdes påbuddet ikke, kan kommunalbestyrelsen lade vejen genetablere på de vejberettigedes regning.«

12. Kapitel 6 affattes således:

»Kapitel 6

Vedligeholdelse

§ 13. De vejberettigede er ansvarlige for, at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang.

§ 14. En vejberettiget kan anmode kommunalbestyrelsen om at tage stilling til, om en vej er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang eller til udgiftsfordelingen vedrørende den af kommunalbestyrelsen fastsatte fremtidige vedligeholdelse.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan af egen drift tage stilling til det i stk. 1 nævnte spørgsmål.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan pålægge den, der efter stk. 1 har anmodet kommunen om at tage stilling til vejens vedligeholdelsesstand eller om at fastsætte en ny udgiftsfordeling vedrørende vejens fremtidige vedligeholdelse, at afholde kommunens dokumenterede administrative udgifter, når dette efter kommunalbestyrelsens skøn er rimeligt.

§ 15. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at en privat fællesvej skal vedligeholdes, så den er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang. Kommunalbestyrelsen kan samtidig træffe bestemmelse om den fremtidige vedligeholdelse af vejen.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at flere private fællesveje, der udgør en færdselsmæssig enhed, skal vedligeholdes samlet. Arbejderne skal i så fald udføres som et samlet arbejde. Udgifterne fordeles herefter mellem de vejberettigede, der benytter vejen, jf. stk. 4.

Stk. 3. Hvis kommunalbestyrelsen påtænker at bestemme, at et arbejde skal udføres som et samlet arbejde, skal den med mindst 4 ugers varsel fremsende udkast til afgørelse inklusive udgiftsfordeling til dem, der forventes at blive berørt af afgørelsen med henblik på at de kan fremkomme med indsigelser.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen fordele arbejderne og udgifterne til de arbejder, som kommunen efter stk. 1 og 2 kræver udført, efter de vejberettigedes brug af vejen. Kommunalbestyrelsen afholder dog udgifterne til de arbejder, der kræves udført med henblik på at sikre offentlighedens adgang til vejen efter reglerne i naturbeskyttelsesloven.

§ 16. Kommunalbestyrelsen kan pålægge de vedligeholdelsesforpligtigede grundejere konkrete vedligeholdelsesarbejder i forhold til deres brug af vejen.

Stk. 2. Udføres et pålagt vedligeholdelsesarbejde efter stk. 1 ikke inden for den fastsatte frist, kan kommunalbestyrelsen lade arbejdet udføre for de vedligeholdelsesforpligtedes regning.

§ 17. I udgifterne, der fordeles efter dette kapitel, indgår både dokumenterede anlægsudgifter og dokumenterede administrative udgifter for kommunen.

Kommunalbestyrelsens udførelse af vedligeholdelsen

§ 18. Hvis vedligeholdelsespligtige grundejere, der ved en fordeling efter reglerne i § 15, stk. 4, er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst to tredjedele af de samlede udgifter til vejens vedligeholdelse, anmoder om det, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at den helt eller delvis påtager sig vedligeholdelsen, herunder den fremtidige vedligeholdelse, af vejen for samtlige vedligeholdelsespligtiges regning.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at arbejdet efter stk. 1 udføres billigt muligt, jf. § 99 a. De vedligeholdelsespligtige grundejere kan forlange, at kommunalbestyrelsen redegør nærmere for, hvordan dette er sket.«

13. § 23 affattes således:

»§ 23. Kommunalbestyrelsen kan bestemme,

- 1) at en privat fællesvej skal ryddes for sne,
- 2) at der skal træffes foranstaltninger mod glat føre på vejen, og
- 3) at vejen skal renholdes.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at arbejdet helt eller delvist skal udføres i overensstemmelse med §§ 80-82.

Stk. 3. § 15 finder tilsvarende anvendelse. Dog skal et påbudt vinterarbejde, der fordeles efter § 15, stk. 4, fordeles efter brugen af vejen om vinteren.

Stk. 4. §§ 85 og 86 finder tilsvarende anvendelse.«

14. I § 26, stk. 3, ændres »større istandsættelser« til: »forbedringer«.

15. I § 26, stk. 4, udgår »og istandsættelse«.

16. I § 26, stk. 5, ændres »fremtidige anlæg, vedligeholdelse og istandsættelse« til: »fremtidige anlæg og vedligeholdelse«.

17. § 29, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Ekspropriation efter stk. 1 og 2 skal ske i overensstemmelse med kapitel 10 i lov om offentlige veje.«

18. I § 35, stk. 4, ændres »§§ 49-51« til: »kapitel 9«.

19. § 36, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Hvis en bygning eller et andet anlæg af blivende art ikke opføres med sin jordlinje i samme højde som den fremtidige vejhøjde, må den ikke opføres i byggelinjen eller i vejlinjen uden vejmyndighedens tilladelse, men skal rykkes så meget længere tilbage, at det svarer til 2 gange højdeforskellen mellem bygningens jordlinje og den fremtidige vejhøjde samt nødvendig bredde til passage foran bygningen på mindst 1,5 meter.«

20. § 39, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Lov om offentlige veje § 99 finder tilsvarende anvendelse forud for anlæg af private fællesveje, jf. stk. 1.«

21. § 42, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Ved en fordeling efter stk. 1 finder kapitel 9 tilsvarende anvendelse.«

22. I § 43, stk. 1, ændres »kapitel 5« til: »kapitel 10«.

23. I § 45, stk. 2, ændres »istandsættes« til: »vedligeholdes«.

24. I § 45, stk. 5, ændres »§ 49, stk. 3« til: »§ 49, stk. 4«.

25. I § 45, stk. 5 ændres »§ 49, stk. 5 eller 6« til: »§ 49, stk. 3 eller 5«.

26. § 45, stk. 7, ophæves.

27. Efter § 45 før overskriften indsættes:

»§ 45 a. Når kommunalbestyrelsen kræver et arbejde udført på en fordelingsvej i et sommerhusområde gennemført som et samlet arbejde, jf. § 45, stk. 4-6, fordeles udgifterne mellem de vejberettigede i forhold til deres brug af vejen.

Stk. 2. Hvis en fordelingsvej indgår i en afgørelse vedrørende flere private fællesveje, der udgør en færdselsmæssig enhed, jf. § 45, stk. 6, fordeles de samlede udgifter efter § 49.«

28. I § 46 indsættes efter »§ 44«: »og § 45 a, stk. 2 og 3«.

29. I § 46 indsættes efter »§ 45«: »og § 45 a«.

30. I § 47, stk. 1, ændres »istandsætte« til: »vedligeholde«.

31. § 47, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal gøre de vedligeholdelsespligtige efter stk. 1 bekendt med den påtænkte beslutning og fastsætte en rimelig frist til at fremkomme med bemærkninger, inden den træffer afgørelse. I særlige tilfælde kan kommunalbestyrelsen kræve arbejderne udført straks.«

32. I § 47, stk. 4, ændres »istandsættelse« til: »vedligeholdelse«.

33. I § 48, stk. 1, ændres »istandsættes« til: »vedligeholdes«.

34. § 49 affattes således:

»§ 49. Kommunalbestyrelsen fordeles udgifter til et samlet arbejde mellem ejerne af de tilgrænsende ejendomme med vejret efter § 51, medmindre der foreligger privatretlige aftaler, vedtægter eller lignende mellem grundejerne.

Stk. 2. Til sagens udgifter indgår både dokumenterede vedligeholdelsesudgifter og dokumenterede administrative udgifter for kommunen.

Stk. 3. Kræver kommunalbestyrelsen forbedringer efter § 45, stk. 2, på en privat fællesvej af hensyn til den almene færdsel på vejen, betales udgifterne hertil af kommunen.

Stk. 4. Er der grundejere, som i forbindelse med tildeling af vejret er pålagt at afholde en forholdsmæssig del af udgifterne, jf. § 26, stk. 4 og 5, skal kommunalbestyrelsen forlods opkræve denne del af udgifterne, førend de øvrige udgifter fordeles. Dette gælder dog ikke i de situationer, hvor de om-

handlede grundejere omfattes af udgiftsfordelingen efter § 45 a, stk. 1.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen kan vælge at betale for hele eller dele af vedligeholdelsen, hvis formålet hermed primært er hensynet til den almene færdsel.«

35. Overskriften før § 50 ophæves.

36. § 50 affattes således:

»§ 50. Ved fordeling af udgifterne ved samlede arbejder ses der bort fra:

- 1) Vandarealer, der ikke er ansat til ejendomsværdi.
- 2) Offentlige veje og private fællesveje.

Stk. 2. En kort privat fællesvej eller fællessti, der alene udmunder i den private fælles vej, der er omfattet af afgørelsen, jf. § 45, stk. 4-6, kan dog ved fordeling af udgifter til et samlet arbejde behandles som en ejendom, der grænser til den private fællesvej. Udgifterne efter dette stk. fordeles efter §§ 45 a, 46, 49, 51 og 52.«

37. § 51 affattes således:

»§ 51. Hvis der ikke kan opnås enighed mellem grundejerne om en udgiftsfordeling, fordeles vejmyndigheden udgifterne mellem de bidragspligtige grundejere efter måden, hvorpå ejendommene benyttes eller må forventes at blive benyttet.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan fordele bidraget med et ensartet beløb mellem antallet af husstande, hvis vejmyndigheden skønner, at ejendommene, der grænser til vejen, benyttes på en ensartet måde til boligformål. Samme fordeling kan anvendes, når samtlige ejendomme benyttes til erhvervsformål.

Stk. 3. Ejere af ejendomme, der har adgang til anden offentlig vej eller sti, har krav på en passende nedsættelse af bidraget, hvis denne offentlige vej eller sti ikke er fuldt anlagt, eller det er mindre end 20 år siden, at ejeren af ejendommen sidst har betalt vejbidrag.

Stk. 4. Ejere har krav på en passende nedsættelse af bidraget, når deres ejendomme grænser til en anden privat fællesvej eller fællessti, hvortil ejeren har vejret, end de veje, der er omfattet af kommunalbestyrelsens afgørelse.

Stk. 5. Hvis arbejdets udførelse skyldes betydelig eller tung færdsel til eller fra enkelte ejendomme, beregnes et særligt bidrag herfor, hvorefter de resterende udgifter fordeles efter stk. 1, 2, 3 og 4.«

38. I § 52, stk. 1, ændres »istandsættelse« til: »vedligeholdelse«.

39. I § 52, stk. 2, ændres »§§ 49 og 51« til »§§ 45 a, 46, 49, 51 og 52«.

40. Overskriften før § 53 ophæves.

41. § 53 ophæves.

42. § 55 affattes således:

»§ 55. Når kommunalbestyrelsen bestemmer, at en vedligeholdelse af en eller flere private fællesveje skal udføres som et samlet arbejde, jf. § 45, stk. 4-6, skal kommunalbestyrelsen give grundejerne en rimelig frist til at gennemføre de påbudte arbejder. Hvis arbejdet ikke er gennemført senest ved fristens udløb, udfører kommunalbestyrelsen de påbudte arbejder for grundejernes regning.

Stk. 2. Anmoder vedligeholdelsespligtige grundejere, der ved en fordeling efter § 49 er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst to tredjedele af de samlede udgifter til vejens vedligeholdelse, om det, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at den helt eller delvis påtager sig vedligeholdelsen, herunder den fremtidige vedligeholdelse, af vejen for samtlige grundejeres regning.

Stk. 3. Udføres arbejder, der er påbudt efter §§ 45 eller 46, ikke rettidigt eller tilfredsstillende, skal kommunalbestyrelsen snarest muligt sørge for, at det manglende arbejde udføres for de vedligeholdelsesforpligtedes regning.«

43. § 56, stk. 1, affattes således:

»En godkendelse eller tilladelse efter § 57, stk. 1, § 60, jf. §§ 86, 88, 92 og 93 i lov om offentlige veje, § 61, stk. 1, § 62, stk. 1 og 2, § 63, stk. 1-4, § 66, stk. 1 og 2, og § 67, jf. § 73 i lov om offentlige veje, er udtryk for, at almene offentligt hensyn ikke er til hinder for det ansøgte eller tilladte og indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer og de vejberettigede.«

44. I § 57, stk. 1, indsættes efter »færdslen«: », jf. færdselslovens §§ 92, 92 a og 100,«.

45. I § 57, stk. 1, indsættes efter 1. pkt.: »Politiets godkendelse indhentes af kommunalbestyrelsen.«

46. I § 57, stk. 2, udgår », jf. færdselslovens §§ 92, 92 a og 100,«.

47. I § 57, stk. 3, ændres »reglerne i §§ 48-51 og 53-55« til: »kapitel 9«.

48. § 58 affattes således:

»§ 58. Kommunalbestyrelsen skal mindst hvert 5. år vurdere, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at vejen bør optages som offentlig, jf. § 15 i lov om offentlige veje.

Stk. 2. Anmoder vedligeholdelsespligtige grundejere til private fællesveje i byzone, der ved en fordeling efter § 49 er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst to tredjedele af de samlede udgifter til en privat fællesvejs vedligeholdelse, kommunen om det, skal kommunen gennemføre en trafiktælling til belysning af, hvor stor en del af den motorkørende trafik på vejen, der er almen færdsel. Grundejerne kan ikke stille krav om en sådan undersøgelse, medmindre der er gået mindst 4 år fra sidste trafiktælling.

Stk. 3. Viser den i stk. 2 nævnte trafiktælling, at den gennemgående motorkørende trafik på vejen udgør mere end 50 pct. af den samlede motorkørende trafik, skal kommunalbestyrelsen optage vejen som offentlig, jf. § 15 i lov om of-

fentlige veje, eller gennemføre færdselsregulering, der nedbringer den almene færdsel på den private fællesvej, så den kommer under 50 pct.

Stk. 4. Ansøgerne afholder udgifterne vil trafiktællingen, jf. stk. 2. Hvis den gennemgående færdsel udgør mere end 25 pct. af den samlede motorkørende færdsel på vejen, afholdes udgifterne dog af kommunen. Kommunalbestyrelsen kan, inden trafiktællingen udføres, stille krav om, at ansøgerne stiller sikkerhed for udgifterne hertil.«

49. § 59 affattes således:

»§ 59. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at private fællesveje skal holdes belyst, når dette er nødvendigt af hensyn til færdslen på vejen eller for at tilgodese andre almene offentlige hensyn.

Stk. 2. Bestemmer kommunalbestyrelsen, at private fællesveje skal holdes belyst, skal kommunen sørge for anlæg, forbedring og drift af vejbelysning på de private fællesveje for de vedligeholdelsesforpligtedes regning. § 48 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Til sagens udgifter indgår både dokumenterede anlægs- eller driftsudgifter og dokumenterede administrative udgifter for kommunen.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsens udgiftsfordeling kan ikke forlanges genoptaget af en grundejer i en periode på 5 år efter fordelings meddelelse, medmindre grundejeren sandsynliggør, at der er sket væsentlige ændringer i forhold til det oprindelige fordelingsgrundlag.

Stk. 5. Kræver kommunalbestyrelsen forbedringer i vejbelysningen af hensyn til den almene færdsel på vejen, skal kommunen afholde anlægsudgifterne og en dertil svarende andel af driftsudgifterne.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at kommunen afholder udgifter til anlæg, forbedring og drift af vejbelysning, hvis almene, offentlige hensyn taler derfor.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning af udgifterne til belysning, herunder om a conto opkrævninger.«

50. § 60 affattes således:

»§ 60. §§ 86, 88, 92 og 93 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje.«

51. § 61, stk. 4, 2. pkt., affattes således:

»Kapitel 9 finder tilsvarende anvendelse.«

52. § 62, stk. 1 og 2, affattes således:

»§ 62. Nye adgange eller udvidelse af eksisterende adgange fra tilgrænsende ejendomme eller fra andre private fællesveje og private fællesstier til en privat fællesvej må ikke etableres uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

Stk. 2. Ved etablering af adgang som nævnt i stk. 1 til en privat fællesvej nærmere end 50 m fra en statsvej skal godkendelse også indhentes fra Vejdirektoratet.«

53. I § 63, stk. 1, ændres »Overkørsler og overgange« til: »Eksisterende adgange«.

54. I § 63, stk. 2 og 3, ændres »overkørsel« til: »adgang«.

55. I § 63, stk. 4, ændres »overkørsler« til: »adgange«.

56. I § 63, stk. 5, udgår »som vejbestyrelse for hovedlande-vejen«.

57. I § 64 ændres »§ 71« til: »§ 50«.

58. I § 64 ændres »overkørsler og overgange« til: »adgan-ge«.

59. I § 66 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Transportministeren kan undtage visse former for råden over vejarealet fra kravet om en tilladelse efter stk. 1 og kan bemyndige vejmyndigheden til at fastsætte nærmere regler for disse former for råden over vejarealet. Vejmyndigheden skal offentliggøre de nærmere regler.«

Stk. 2-4 bliver herefter stk. 3-5.

60. I § 66, stk. 2, der bliver stk. 3, ændres »1« til: »2«.

61. § 66 a, stk. 1, ophæves. Stk. 2-5 bliver herefter stk. 1-4.

62. I § 66 a, stk. 5, nr. 1 og 2, der bliver til stk. 4, nr. 1 og 2, indsættes efter »midterrabatter«: », rundkørsler, midterør og lignende«.

63. I § 66 b, stk. 2, og stk. 3, 2. pkt., ændres »§ 66 a, stk. 3-5« til: »§ 66 a, stk. 2-4«.

64. I § 66 b, stk. 3, 1. pkt., ændres »i stk. 2« til: »i stk. 1«.

65. § 67 affattes således:

»§ 67. § 73 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse ved byggeri, udgravning og opfyldning på og ved private fællesveje.

Stk. 2. §§ 73-76 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje i byer og bymæssige områder.«

66. § 70 affattes således:

»§ 70. Arbejder på eller af hensyn til ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden eller de vedligeholdelsespligtige for at bringe vejen i en stand, som er god og forsvarlig i forhold til færdselens art og omfang, betales af ledningsejeren.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse er afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller afgørelse er truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.«

67. Efter § 70 a indsættes:

»§ 70 b. Der skal tages hensyn til ledninger i eller over vejarealer i forbindelse med en vejmyndigheds påbudte ar-

bejder efter § 45 eller de vedligeholdelsespligtiges løbende vedligeholdelse af vejen.

Stk. 2. Vejmyndigheden eller de vedligeholdelsespligtige skal så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde.

Stk. 3. Hvis der ikke kan opnås enighed mellem vejmyndigheden og ledningsejeren, kan vejmyndigheden eller de vedligeholdelsespligtige, efter at have meddelt sin beslutning til ledningsejeren, at det planlagte arbejde påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve nærmere bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

§ 70 c. Arbejder på og af hensyn til ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er bestemt.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan kræve selv at udføre vejarbejder i forbindelse med ledningsarbejder, hvis

- 1) der er behov for at koordinere ledningsarbejdet med andre arbejder på vejarealet
- 2) ledningsejeren ikke overholder vilkår stillet i forbindelse med en tilladelse, eller
- 3) arbejdets udførelse kræver særlig faglig ekspertise.«

68. I § 72, stk. 3, 1. pkt., ændres »reglerne i kapitel 5« til: »kapitel 10«.

69. I § 72, stk. 3, 2. pkt., ændres »Anden vejadgang« til: »Vejadgang«.

70. § 74, stk. 1, affattes således:

»Kommunalbestyrelsen kan undlade at anvende procedurereguleringerne i § 73, når den vurderer, at en påtænkt beslutning om nedlæggelse eller omlægning af en vejstrækning, kun kan have betydning for ganske få, kendte vejberettede grundejere.«

71. I § 76, stk. 2, 1. pkt., ændres »§ 62, stk. 2,« til: »§ 113, stk. 2,«.

72. § 79, stk. 1, affattes således:

»Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet bestemme, at ejerne af de ejendomme, der grænser til en privat fællesvej, og som har vejret, skal rydde vejen for sne, træffe foranstaltninger mod glat føre på vejen og renholde vejen på den del af vejen, som ligger nærmest ejendommen.«

73. Overskriften før § 84 og § 84 ophæves.

74. Overskriften før § 87 affattes således:

»Klager og tvister«.

75. Efter § 87 indsættes:

»§ 87 a. Tvister mellem en vejmyndighed og et forsyningsselskab om ledninger i og over vejareal, jf. § 70, stk. 1, og §§ 67-69, afgøres af transportministeren.

Stk. 2. Tvister mellem vedligeholdelsespligtige og et forsyningselskab om ledninger i og over vejareal, jf. §§ 67-69, 70, stk. 1 og § 70 b, afgøres af vejmyndigheden.

Stk. 3. Fristen for at indbringe en tvist efter stk. 1-2 og 4 er 4 uger fra den dag, vejmyndighedens afgørelse er meddelt. For de af vejmyndighedens beslutninger, der skal offentliggøres, regnes klagefristen fra offentliggørelsen. Når der er særlig grund dertil, kan transportministeren se bort fra overskridelse af fristen.

Stk. 4. Rettidig indbringelse af en tvist har opsættende virkning, medmindre transportministeren bestemmer andet.«

76. *Overskriften* før § 88 ophæves.

77. § 88 affattes således:

»§ 88. Adgangen til at klage over en afgørelse, jf. § 87, eller adgangen til at indbringe en sag som en tvist for transportministeren, jf. § 87 a, skal være udnyttet, før afgørelsen kan indbringes for domstolene.«

78. Efter § 88 indsættes:

»§ 88 a. Søgsmaal skal være anlagt inden 6 måneder efter, at klagemyndighedens, jf. § 87, henholdsvis transportministerens, jf. § 87 a, afgørelse er meddelt.«

79. § 91 affattes således:

»§ 91. Erstatninger efter denne lov fastsættes af taksationsmyndighederne, jf. §§ 105 og 106 i lov om offentlige veje, hvis der ikke opnås enighed om erstatningen.

Stk. 2. Taksationsmyndighederne afgør endvidere spørgsmål om:

- 1) Erstatning i forbindelse med afgørelser efter § 2a.
- 2) Overtagelse af ejendomme, jf. § 38, stk. 3, og § 65, stk. 3.
- 3) Nedlæggelse eller omlægning af veje, jf. § 75.
- 4) Bortfald af servitutforpligtelser, jf. § 94, stk. 1 og 2.

Stk. 3. §§ 103-104 og 112-120 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse ved taksationsmyndighedernes sagsbehandling mv. efter stk. 1 og 2.«

80. I § 94, stk. 3, 1. pkt., ændres »§ 62, stk. 2,« til: »§ 106«.

81. § 98, stk. 1, nr. 1, affattes således:

»overtræder §§ 34, 36, 41, stk. 1, § 57, stk. 1, § 61, stk. 1, § 62, stk. 1 og 2, § 63, stk. 1-5, § 66, stk. 1, § 66 a, stk. 4 og 5, § 67 jf. § 73 i lov om offentlige veje, § 68, stk. 1, og § 69, stk. 3,«.

82. *Overskriften* før § 99 og § 99 affattes således:

»Lovliggørelse

§ 99. Den, der har skabt en ulovlig tilstand ved overtrædelse af loven eller af regler fastsat i medfør af loven, er forpligtet til faktisk at lovliggøre forholdet, hvis den nødvendige tilladelse til at bibeholde tilstanden ikke kan opnås. Det samme er ejeren af en tilgrænsende ejendom, hvis den ulovlige tilstand kan henføres til ejendommen.«

83. Efter § 99 indsættes før overskriften før § 100:

»Konkurrenceudsættelse af arbejder, som vejmyndigheden udfører for borgernes regning

§ 99 a. Når vejmyndigheden træffer bestemmelse om, at den sørger for at udføre arbejder for borgernes regning, herunder juridiske personers regning, skal den sikre, at arbejdet udføres billigst muligt. Dette skal ske ved at indhente 3 tilbud, medmindre udbudslovgivningen foreskriver en anden fremgangsmåde.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder anvendelse på de arbejder, der er omtalt i § 9, stk. 1, § 15, stk. 1 og 2, §§ 21, 24, 39, 45 a, 55, stk. 1 og 2, § 57, stk. 3, §§ 59, 60, 61, stk. 4, § 62, stk. 4 og § 83.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om, at visse påbudte arbejder ikke skal konkurrenceudsættes, jf. stk. 1.«

§ 142. I lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 foretages følgende ændringer:

1. § 3, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Der skal mindst 14 dage før gennemførelsen af forberedende undersøgelser efter stk. 1 gives besked til de berørte grundejere og brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de forberedende undersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.«

2. I § 3 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»Stk. 3. Anlægsmyndigheden kan under samme betingelser som nævnt i stk. 1 foretage arkæologiske forundersøgelser.

Stk. 4. Der skal mindst 28 dage før gennemførelsen af arkæologiske forundersøgelser efter stk. 3 gives besked til de berørte grundejere og brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 5 og 6.

3. § 10 affattes således:

»§ 10. Medlemmer af ekspropriations- og taksationskommissioner skal have indsigt i vurdering af ejendomme.«

4. § 12, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Kommissarius skal med mindst 4 ugers varsel offentliggøre tid og sted for besigtigelsesforretningen samt offentliggøre oversigtsplaner for det påtænkte anlæg.«

§ 143. I lov om råstoffer, jf. lovbekendtgørelse nr. 657 af 27. maj 2013, som ændret ved lov nr. 80 af 28. januar 2014, lov nr. 380 af 23. april 2014, lov nr. 1631 af 26. december 2013 og lov nr. 86 af 28. januar 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 27, stk. 3, ændres »47-49« til: »100-102«.

2. I § 27, stk. 5, ændres »51-56 og 59-67« til: »103, 104 og 108-122«.

3. I § 30, stk. 4, ændres »51-58« til: »103-106 og 112-118«.

§ 144. I lov om vandforsyning m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1199 af 30. september 2013, som ændret ved lov nr. 1631 af 26. december 2013 og lov nr. 86 af 28. januar 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 9, stk. 1, ændres »57 og 58« til: »105 og 106«.

2. I § 9, stk. 2, ændres »§ 67 a« til: »§ 123«.

3. I § 13 d, stk. 3, ændres »64« til: »119«.

4. I § 40, stk. 3, ændres »47-49« til: »100-102«.

5. I § 42, stk. 1, ændres »57 og 58« til: »105 og 106«.

6. I § 42, stk. 2, ændres »51-56 og 58 a-66« til: »103, 104 og 107-122«.

7. I § 43, stk. 2, ændres »64« til: »119«.

§ 145. I lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 587 af 27. maj 2013, som senest ændret ved lov nr. 742 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 47, stk. 3, ændres »§ 45 og §§ 47-49« til: »§§ 99-102«.

2. I § 50, stk. 2, ændres »§§ 51-56 og §§ 59-67« til: »§§ 103, 104 og 108-122«.

§ 146. I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010, som senest ændret ved lov nr. 742 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 26 a, stk. 3, ændres »§ 45 og §§ 47-49« til: »§§ 99-102«.

2. I § 60 ændres »§ 45 og §§ 47-49« til: »§§ 99-102«.

3. I § 61, stk. 1, ændres »§ 57 og § 58« til: »§§ 105 og 106«.

4. I § 61, stk. 2, ændres »§§ 51-56 og 58 a-66« til: »§§ 103, 104 og 107-122«.

§ 147. I lov om miljømål m.v. for vandforekomster og internationale naturbeskyttelsesområder, jf. lovbekendtgørelse nr. 932 af 24. september 2009, som senest ændret ved lov nr. 726 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 51, stk. 3, 2. pkt., ændres »57 og 58« til: »105 og 106«.

2. I § 51, stk. 3, 3. pkt., ændres »§§ 51-56 og 58 a-66« til: »§§ 103, 104 og 107-122«.

3. I § 52, stk. 2, ændres »§§ 45 og 47-49« til: »§§ 99-102«.

§ 148. I lov om vandløb, jf. lovbekendtgørelse nr. 1208 af 30. september 2013, som ændret ved lov nr. 1461 af 17. december 2013, lov nr. 1630 af 26. december 2013, lov nr. 1631 af 26. december 2013 og lov nr. 86 af 28. januar 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 22, stk. 2, 2. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

2. I § 22, stk. 2, 3. pkt., ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »§§ 107-111, 114-118 og 122«.

3. I § 24, stk. 3, 2. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

4. I § 24, stk. 3, 3. pkt., ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »§§ 107-111, 114-118 og 122«.

5. I § 31, stk. 2, 2. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

6. I § 31, stk. 2, 3. pkt., ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »§§ 107-111, 114-118 og 122«.

7. I § 35, stk. 3, 2. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

8. I § 35, stk. 3, 3. pkt., ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »§§ 107-111, 114-118 og 122«.

9. I § 41, 2. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

10. I § 41, 3. pkt., ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »§§ 107-111, 114-118 og 122«.

11. I § 63, 2. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

12. I § 63, 3. pkt., ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »§§ 107-111, 114-118 og 122«.

13. I § 65, stk. 2, ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

14. I § 67, stk. 2, 1. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

15. I § 67, stk. 2, 2. pkt., ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »§§ 107-111, 114-118 og 122«.

16. I § 68, stk. 4, 1. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

17. I § 68, stk. 4, 2. pkt., ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »§§ 107-111, 114-118 og 122«.

18. I § 71, 2. pkt., ændres »§ 43, stk. 3, § 44 og §§ 47-49« til: »§§ 98 og 100-102«.

19. I § 72, stk. 1, ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

20. I § 72, stk. 2, ændres »§§ 51-56 og 58 a-67« til: »§§ 107-111, 114-118 og 122«.

21. I § 73, stk. 1, 1. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

22. I § 73, stk. 1, 2. pkt., ændres »67 a« til: »123«.

§ 149. I lov om forurennet jord, jf. lovbekendtgørelse nr. 1427 af 4. december 2009, som senest ændret ved lov nr. 86 af 28. januar 2014, foretages følgende ændring:

1. I § 22, stk. 5, ændres »§ 45 og §§ 47-49« til: »§§ 99-102«.

§ 150. I lov om undersøgelse, forebyggelse og afhjælpning af miljøskader, jf. lovbekendtgørelse nr. 466 af 17. juni 2008, som senest ændret ved lov nr. 86 af 28. januar 2014, foretages følgende ændring:

1. I § 25, stk. 4, ændres »§§ 51-56 og 58 a-66« til: »§§ 107-111, 114-118 og 122«.

§ 151. I lov om Skjern Å Naturprojekt, jf. lovbekendtgørelse nr. 812 af 21. juni 2007, foretages følgende ændringer:

1. I § 7, stk. 2, 1. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

2. I § 7, stk. 2, 2. pkt., ændres »§§ 51-56 og 58 a-67« til »§§ 103, 104 og 107-122«.

§ 152. I lov om beskyttelse af de ydre koge i Tøndermarsken, jf. lovbekendtgørelse nr. 940 af 3. juli 2013, som ændret ved lov nr. 86 af 28. januar 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 29, stk. 3, ændres »§ 51, stk. 2-4 og 7, §§ 52-56 og §§ 63-67« til: »§ 103, stk. 1, § 104, stk. 1, 2 og 5 og §§ 112-122«.

2. I § 33, stk. 2, ændres »§ 43, stk. 3, §§ 44-45, §§ 47-56 og §§ 63-67« til: »§ 98, stk. 1-3, §§ 99-104 og 112-122«.

§ 153. I lov om betalingsregler for spildevandsforsynings-selskaber m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 633 af 7. juni 2010, som ændret ved lov nr. 718 af 25. juni 2010, lov nr. 1149 af 11. december 2012, lov nr. 61 af 29. januar 2013 og lov nr. 902 af 4. juli 2013, foretages følgende ændringer:

1. I § 6, stk. 2, 1. pkt., ændres »§ 57 og § 58« til: »§§ 105 og 106«.

2. I § 6, stk. 2, 2. pkt., ændres »§§ 51-56 og §§ 58 a-67« til: »§§ 103, 104 og 107-122«.

§ 154. I lov om varmforsyning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1184 af 14. december 2011, som ændret ved lov nr. 577 af 18. juni 2012, lov nr. 1095 af 28. november 2012, lov nr. 903 af 4. juli 2013 og lov nr. 345 af 8. april 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 12, stk. 3, ændres »§§ 57-62« til: »§§ 105-111«.

2. I § 17, stk. 2, ændres »§ 45 og §§ 47-49« til: »§§ 99-102«.

3. I § 18, stk. 1, ændres »§§ 57-62« til: »§§ 105-111«.

4. I § 18, stk. 2, ændres »§ 51, stk. 2-7, §§ 52-56, §§ 63-64, § 66, stk. 1, og § 67« til: »§ 103, stk. 2, § 104, stk. 1-5, §§ 112-120 og 122, stk. 1«.

§ 155. I lov om okker, jf. lovbekendtgørelse nr. 934 af 24. september 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 4, stk. 3, 1. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

2. I § 4, stk. 3, 2. pkt., ændres »§§ 51-56 og 58 a-67« til: »§§ 103, 104 og 107-122«.

§ 156. I lov om byfornyelse og udvikling af byer, jf. lovbekendtgørelse nr. 504 af 16. maj 2013, foretages følgende ændringer:

1. I § 46, stk. 3, ændres »§ 51, stk. 2-4 og 7, og §§ 52-56, 63, 64, 66 og 67« til: »§ 103, stk. 2, § 104, stk. 1, 2 og 5, §§ 112-120 og 122«.

2. I § 75 b, stk. 6, ændres »§ 51, stk. 2, §§ 53-55 og § 66« til »§ 103, stk. 2, §§ 114-118 og 122«.

3. I § 77, stk. 6, ændres »§ 51, stk. 2-4 og 7, og §§ 52-56, 63, 64, 66 og 67« til: »§ 103, stk. 2, § 104, stk. 1, 2 og 5, §§ 113-120 og 122«.

4. I § 78, stk. 12, ændres »§ 51, stk. 2, og §§ 53-55 og 66« til: »§ 103, stk. 2, §§ 114-118 og 122«.

§ 157. I lov om bygnings- og boligregistrering, jf. lovbekendtgørelse nr. 1080 af 5. september 2013, foretages følgende ændring:

1. I § 3 a, stk. 1, ændres »§ 1« til: »§ 3, nr. 2«.

§ 158. I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013, som senest ændret ved lov nr. 736 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »vejbestyrelse« til: »vejmyndighed«.

2. Overalt i loven ændres »vejbestyrelsen« til: »vejmyndigheden«.

3. I § 92, stk. 1 og 2, ændres »Vejbestyrelsen« til: »Vejmyndigheden«.

4. I § 92, stk. 1, § 92 a, stk. 1 og 2, og § 97, stk. 1, ændres »afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2« til: »§§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2«.

5. I § 92 a, stk. 3, ændres »vejbestyrelsen eller vejmyndigheden« til: »vejmyndigheden«.

6. I § 92 d, stk. 1, 1. pkt., ændres »vejbestyrelse eller vejmyndighed« til: »vejmyndighed«.

7. I § 121, stk. 1, nr. 9, ændres »§ 107, stk. 2« til: »§ 90, stk. 2«.

§ 159. I lov om kystbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 267 af 3. november 2009, foretages følgende ændring:

1. I § 6, stk. 3, ændres »§ 43, stk. 3, og §§ 44, 45 og 47-67« til: »§§ 98-122«.

§ 160. I lov om en Cityring, jf. lovbekendtgørelse nr. 552 af 6. juni 2007, som ændret ved lov nr. 526 af 27. maj 2013 og ved lov nr. 748 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 11, stk. 4, 1. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

2. I § 11, stk. 4, 2. pkt., ændres »§ 51, stk. 1 og 2« til: »§ 100«.

3. I § 11, stk. 4, 3. pkt., ændres »§§ 58 a-62« til: »§§ 107-112«.

4. I § 13, 3. pkt., ændres »§ 51, stk. 1 og 2« til: »§ 103«.

§ 161. I lov om jordfordeling og offentligt køb og salg af fast ejendom til jordbrugsmæssige formål m.m., jf. lovbekendtgørelse nr. 1275 af 2. november 2010, som ændret ved lov nr. 1240 af 18. december 2012, foretages følgende ændring:

1. I § 16, stk. 1, ændres »§§ 53-55, 59-63, 65 og 66« til: »§§ 108-111, 114, 116, 118 og 120-122«.

§ 162. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Vejne, der administreres som statsveje

Vejnr.	Navn	Længde	Fra km	Til km
3	Motorring 3	26,361	35:0070	61:0905
4	Motorring 4 (Tåstrup-Ballerup)	8,605	0:0000	7:0850
6	Motorring 4 (Albertslund-Ishøj)	4,101	15:0503	19:0900
7	Forbindelsesvej fra 501 til M 11 (Baldersbrønde)	1,348	25:0022	26:0574
8	Forbindelsesvej 011 og 004 (Vallensbæk mose)	1,312	15:0440	16:0851
9	Forbindelsesvej 011 og 004 (Klovtofte nord)	1,332	18:0359	19:0860
10	København - Køge (Køge Bugt Motorvejen)	27,535	10:0450	38:0878
11	København - Holbæk (Holbækmotorvejen)	62,244	6:0083	68:0872
12	København - Motorring 4 (Frederikssundmotorvejen)	6,212	7:0360	14:0850
13	København - Helsingør (Hillerødmotorvejen)	36,318	1:0498	38:802
14	Helsingør - København (Helsingørmotorvejen)	36,018	6:0088	42:0900
20	Køge - Korsør (Vestmotorvejen)	69,171	37:0170	107:248
30	Køge - Rødbyhavn (Sydmotorvejen)	120,544	37:0100	159:0415
40	Nyborg - Kolding (Fynske Motorvej & Taulovmotorvejen)	90,836	130:0105	221:0648
41	Odense - Svendborg (Svendborgmotorvejen)	35,473	5:0907	41:0380
50	Frøslev - Kolding (Sønderjyske Motorvej)	97,343	0:0000	97:0701
52	Kolding - Esbjerg (Esbjergmotorvejen)	65,904	227:0040	293:0608
60	Fredericia - Aarhus (Østjyske Motorvej)	93,184	88:0228	182:0428
61	Bjertrup - Viby J (Aarhus Syd Motorvejen)	9,229	165:0195	174:0828
64	Vejle - Herning (Midtjyske Motorvej)	49,213	24:0296	77:0740
66	Aarhus - Herning (Herningmotorvejen)	34,940	8:0360	84:0745
68	Snebbjerg - Herning Øst (Messemotorvejen)	9,014	39:0986	48:1000
70	Aarhus - Aalborg (Nordjyske Motorvej)	113,67	182:0231	295:0867
72	Skejby - Løgten (Djurslandmotorvejen)	17,928	0:0000	17:0928
75	Mariendals Mølle Motorvejen	1,675	0:0000	1:0756
76	Kridtsvinget	0,976	0:0000	1:0923
77	Nørresundbygrenen	1,038	293:0317	294:0675
78	Thistedgrenen	1,123	0:0223	1:0951
80	Aalborg - Frederikshavn (Frederikshavnmotorvejen)	51,796	295:0867	347:0637
90	Aalborg - Hirtshals (Hirtshalsmotorvejen)	57,444	0:0000	57:0666
102	Roskilde - Ringsted	29,352	33:0158	62:0699
104	Favrholm - Karlebro Overdrev	7,054	0:0000	6:1014
106	Hillerød - Frederiksværk	18,448	3:0002	22:0898
107	Frederiksværk - Hundested	10,587	1:0030	11:0721
108	Karlebro Overdrev - Stenholts Vang	3,205	33:0249	36:0452
109	Nyrup - Helsingør	6,866	38:0001	44:0905
111	Ballerup - Bagsværd (Ring 4)	6,600	7:0850	14:450
112	Jyllingevej	1,847	9:0133	10:0980
119	Elverdamm - Jyderup - Kalundborg	44,399	0:0000	44:0879
122	Tuse - Lumsås	29,587	66:0553	96:0170

123	Lumsås - Odden Færgehavn	14,500	9:0552	23:997
125	Slagelse - Kalundborg	35,758	0:0038	38:0953
126	Næstved - Slagelse	31,987	3:0150	36:0679
133	Maribo - Tårs Færgehavn	32,988	1:0192	37:0225
136	Roskilde - Slangerup	25,842	0:0000	24:0987
138	Roskilde - Solrød - Køge Bugt Motorvejen	14,535	2:0146	16:0658
140	Hillerød - Nyrup	14,034	3:0177	17:0941
141	Hillerød - Frederikssund	17,542	4:0034	22:0980
142	Frederikssund - Elverdum	28,204	1:0063	30:0440
145	Holbæk - Sorø	28,379	3:0127	32:795
151	Ringsted - Næstved	19,790	2:0105	21:0900
170	Rønne - Åkirkeby	14,099	1:0054	15:0324
171	Åkirkeby - Nexø	14,298	15:0036	29:0546
205	Svendborg Nord - Svendborg	3,825	26:0262	44:0433
206	Svendborg - Spodsbjerg	22,131	1:0881	24:0050
316	Sønderborg - Fynshav	19,058	25:0530	44:0920
317	Tinglev - Tønder	23,392	15:0205	38:0940
318	Torp (Motorvejen) - Tinglev	11,406	9:0556	21:0887
319	Sønderborg - Aabenraa	28,668	2:0002	31:0947
321	Kolding - Gabøl	33,874	4:0057	38:0960
322	Abild - Gabøl	35,822	0:0000	35:0928
323	Haderslev - Gabøl	17,196	5:0094	23:0182
325	Ribe - Gram - Gabøl	27,668	0:0237	27:0987
327	Esbjerg - Kærgård	16,324	1:0967	17:1239
331	Ribe - Tønder - Sæd grænse	50,050	1:0044	51:0870
332	Varde - Ribe	38,331	2:0058	41:0827
333	Skjern - Varde	38,330	26:0150	64:0243
337	Korskro - Grindsted	36,144	11:0035	47:0989
338	Ølholm - Give (Vestvejen)	12,633	11:0670	24:0303
339	Tarm - Grindsted	36,496	0:0018	35:0882
340	Billund - Give	8,727	9:0040	18:0640
341	Vejle - Brovad	5,072	0:0505	5:0575
344	Give - Herning	5,827	36:0673	42:0500
348	Vejle - Viborg	82,867	5:0125	88:0999
349	Røgind - Skjern	20,344	7:0066	27:0953
362	Kalvslund - Grindsted	6,415	47:0234	53:0555
363	Vejle - Grindsted	39,930	0:0117	39:2862
370	Herning - Ølgod - Varde	64,378	1:0328	65:0645
401	Aarhus - Grenaa	41,975	17:0928	58:0703
403	Aarhus - Silkeborg	14,257	24:0700	38:0888
404	Ringkøbing - Silkeborg	64,297	0:0059	88:0933
407	Aarhus - Viborg	53,004	9:0163	62:0228
409	Søndre Ringvej (Viborg syd)	2,788	0:0029	2:0821
410	Vestre Ringvej	4,042	0:0024	4:0930
411	Viborg - Sønderup	46,606	2:0430	49:0848

413	Tåstrup - Ebeltoft færgehavn	18,027	33:0947	52:0031
414	Dragstrup - Følle	20,947	9:0926	30:0864
415	Randers - Grenaa	56,824	1:0236	58:0398
416	Randers - Viborg	39,702	1:0039	41:0995
417	Viborg - Holstebro	47,426	2:0146	49:0897
418	Ringkøbing - Holstebro	41,032	0:0016	41:0974
420	Holstebro - Skjern	44,787	1:0207	46:0768
422	Holstebro - Herning	22,413	1:0356	24:0674
423	Ringvejen i Holstebro	6,535	41:0306	47:0846
425	Holstebro - Oddeund	23,541	2:0105	25:0964
426	Thisted - Oddeund	55,501	0:0000	53:0963
427	Thisted - Fjerritslev	40,818	0:0000	41:0738
428	Aabybro - Fjerritslev	30,659	18:0177	48:0909
429	Sunds - Hagebro	23,706	8:0228	31:0964
430	Hagebro - Skive	22,098	0:0000	22:0784
437	Sæby - Frederikshavn	5,662	5:0973	11:0634
438	Frederikshavn - Skagen	44,724	0:0000	43:0971
439	Viborg - Herning	37,778	6:0073	43:0975
441	Viborg - Skive	21,918	3:0036	25:0314
442	Skive - Sallingsund	23,184	2:0358	25:0945
443	Skive forbindelsesvej	7,441	0:0020	7:0418
445	Sallingsund - Vilsund	23,520	0:0000	23:0520
448	Hjørring - Hirtshals	3,461	12:0598	16:0996
450	Bouet - Aabybro	17,020	0:0000	16:0959
451	Hjørring - Aabybro	42,898	2:0112	45:0920
452	Hjørring - Frederikshavn	30,767	3:0135	34:0955
459	Randers - Kongensbro	1,118	2:0559	3:0677
462	Randers - Hadsund	28,516	2:0436	32:0789
467	Hobro - Aggersund	48,340	5:0025	53:0998
468	Aggersund - Fjerritslev	9,075	0:0000	8:0931
475	Struer - Lemvig	18,820	0:0000	18:0820
476	Lemvig - Thyborøn	23,311	0:0085	23:0366
480	Thisted - Hanstholm	19,034	2:0101	21:0997
481	Østerild - Ræhr	13,190	0:0000	12:0944
501	Nykøbing F - Sydmotorvejen	11,089	0:0000	11:0321
505	Aalborg - Hadsund	39,059	0:0005	42:1174
506	Nykøbing F. - Gedser	22,907	0:0000	22:0895
520	Lunderskov - Hejnsvig	30,422	4:0098	34:0506
521	Odense - Faaborg	30,631	5:0013	37:0944
522	Ballerup - Frederikssund - Kregme	36,884	14:0000	51:0981
527	Isterød - Æbelholt Kloster (Isterødvejen)	7,217	36:0452	43:0662
528	Vinding - Gårslev - Fredericia	14,144	5:0113	20:0181
530	Mørdrupvej	0,302	0:0067	0:0369
532	Ringvejen i Randers	3,598	0:0000	3:0637
609	Assens - Nørre Aaby	27,286	0:0000	27:1030

614	Næstved - Rønnede	13,732	3:0800	17:0545
617	Næstved - Bårse	14,788	0:0131	16:0827
619	Vordingborg - Kalvehave	10,842	4:0277	16:0333
628	Rettestrup - Øverup	5,702	2:0328	8:0789
630	Stege - Kalvehave	10,220	0:0382	10:0785
704	Nyborg - Bøjden	54,425	1:0048	56:0970
714	Svendborg - Faaborg	25,478	2:0264	27:0937
1563	Edwin Rahrs vej	0,234	9:0073	9:0335
5868	Ny Esbjergvej i Kolding	0,098	68:0461	68:0564
600338	Ølholm - Horsens	14,443	85:0684	100:0127
600514	Give - Billund	5,382	4:0550	9:0932
350532	Kong Frederik IX's Bro (Guldborgsund)	0,295	1:0102	1:0398
350700	Storstrømsbroen (Storstrømmen)	3,199	97:0362	100:0499
350701	Masnedsundbroen (Masnedsund)	0,202	94:0729	94:0931
9650341	Gamle Lillebæltsbro (Lillebælt)	1,178	48:0278	49:0456

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
 - 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. Fremrykket ekspropriation af ejendomme på grund af projekteringsaktiviteter
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Miljømæssige konsekvenser
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer mv.
9. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets baggrund

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

Af de 74.366 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. KL, Københavns Kommune, Parcelhusejernes Landsforening og Dansk Ledningsejerforum. 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

Hverken vejloven, vejbidragsloven eller renholdelsesloven indeholder i dag formålsbestemmelser, ligesom det hel-

ler 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 forslagets § 1.

2.2. Statsveje

2.2.1. Gældende ret

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 forslagets § 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. forslagets § 3, 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 (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 trafikikkerheden 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 afvikling 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.

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.

I den gældende vejlovs § 1, stk. 2, indeles de offentlige veje i hovedlandeveje og kommuneveje. Hovedlandevejene, hvorved forstås de statsligt ejede veje, administreres af Vejdirektoratet under Transportministeriet efter vejlovens bestemmelser. Transportministeren kan bemyndige Vejdirektoratet, eller en anden styrelse under Transportministeriet til at varetage de opgaver, der er henlagt til ministeren efter loven.

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

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 trafikikkerheden og fremkommeligheden får ens vilkår, uanset hvilken vejmyndighed strækningen passerer.

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 § 5, 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 § 5.

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.

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 § 9 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. ekspropriationsstatningerne, 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 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 for 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 ejendomsrættigheder 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 trykset ved de almindelige 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 KL og Kommunalteknisk Chef-forening, 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.

I den nye privatvejslov er der i § 49, stk. 5, indført en ny bestemmelse, som pålægger kommunalbestyrelsen at afholde udgifterne til vedligeholdelsen 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 vedligeholdelse 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 privatvejslovens § 49, stk. 5 og 6, foreslås 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, nivelementer 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 forundersøgelser. Sådanne udgravninger vil derfor kun blive udført, hvis der er sikkerhed for, at et givet projekt skal forløbe på en sådan måde, at det vil påvirke væsentlige fortidsminder. En egentlig arkæologisk udgravning vil derfor først blive gennemført efter, at ekspropriationsbeslutningen, jf. forslagens § 102, 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 forsinkes 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 anlægget.

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, også 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. forslagens §§ 105 og 106.

I forbindelse med ekspropriationer til statsveje, der gennemføres efter 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 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.

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 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 § 141, nr. 37.

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 ejendomstyper 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 omfordeles 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 anvendelsesområde, 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 vejeren.

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.

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 ik-

ke 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.

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 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 trafikikkerhedsmæssige hensyn, der taler for en hurtig afslutning af vejarbejderne.

Der er i lovforslagets § 137, stk. 4 og § 141, nr. 83 indsat en hjemmel for transportministeren til at fastsætte regler, som undtager visse påbudte arbejder fra kravet om konkurrenceudsættelse. Det kan for eksempel være fastsættelse af en beløbsmæssig bagatelgrænse, hvor udgiften til det påbudte arbejde er så beskeden, at det vil være unødigt ressourcekrævende at konkurrenceudsætte dem.

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 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 § 90, 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 trafikadfærdsregulerende formål. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til forslaget § 90.

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 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. Den gældende vejbidragslov 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.

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

Med lovforslagets § 30 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 § 31. 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 § 30. Vejmyndigheden kan dog efter aftale med de bidragspligtige grundejere opkræve udgiften til eksterne konsulenter

ter 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. 34 (§ 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.

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 §§ 17, 23, 38, 43, 52, 56, 62, 64, 90, 100, 124 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. Fremrykket ekspropriation af ejendomme på grund af projekteringsaktiviteter på statsvejnettet

I dag kan der alene ske overtagelse af ejendomme, der berøres af planer for nye eller ændrede statslige vejanlæg, hvis det pågældende vejanlæg er sikret med vejbyggelinjer efter vejloven, eller hvis der foreligger et særligt hjemmelsgrundlag, typisk en projekteringslov eller anlægslov for det pågældende vejanlæg. Det gælder i begge tilfælde, at en række særlige betingelser skal være opfyldt, for at der kan ske overtagelse.

Der forekommer i dag tilfælde, hvor borgere kommer i klemme, fordi de som følge af projekteringsaktiviteter på statsvejnettet reelt er afskåret fra at afhænde deres ejendom, men hvor der hverken er pålagt vejbyggelinjer eller foreligger et særligt hjemmelsgrundlag, der giver mulighed for, at staten kan overtage ejendommen.

Der foreslås derfor indsat en generel bestemmelse i vejloven, der giver borgere mulighed for i særlige situationer at få deres ejendom overtaget på et tidligere tidspunkt i planlægningsprocessen omkring nye eller ændrede statslige vejanlæg, end der i dag er mulighed for. Herved sikres borgerne en bedre retsstilling, idet overtagelsen ikke nødvendigvis behøver at afvente vedtagelsen af en projekterings- eller anlægslov, eller at ejendommen pålægges byggelinjer.

Det følger 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 forslaget § 45 skabes der, i overensstemmelse med grundlovens § 73, en lovhjemmel til at erhverve ejendomme, der skal anvendes til gennemførelse af et konkret statsligt vejprojekt, før erhvervelsen er nødvendig af hensyn til projektet, hvis 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 vil således sikre, at borgere, hvis ejendom berøres af projekteringsaktiviteter til henholdsvis nye statslige vej- eller baneprojekter opnår en ensartet retsstilling.

Lovforslaget indeholder i øvrigt en række sproglige ændringer og moderniseringer.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Transportministeriet vurderer, at lovforslaget samlet set medfører nettominde udgifter for kommunerne for i alt 147,46 mio. kr. Herunder vurderer Transportministeriet, at ca. 100 mio. kr. vedrører kommunernes vejvedligeholdelsesudgifter. Det er modsat KLs vurdering, at lovforslaget samlet set ikke medfører færre udgifter for kommunerne. Samlet set vurderer KL, at lovforslaget medfører flere udgifter for kommunerne for i alt 10,57 mio. kr.

Forhandlingerne mellem Transportministeriet og KL om lovforslagets kommunal-økonomiske konsekvenser er på tidspunktet for fremsættelsen af lovforslaget endnu ikke afsluttet.

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. 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.

6. 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.

7. Forholdet til EU-retten

Dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2014 om foranstaltninger for at redu-

cere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation implementeres med lovforslaget i dansk ret. Der henvises til forslagens §§ 73-79, § 141, nr. 65 og bemærkningerne til disse bestemmelser.

8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslaget har i perioden 7. juli – 11. august 2014 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, KL, Kommunal Teknisk Chefforening, Kommunal Vejteknisk Forening, 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.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Transportministeriet vurderer, at lovforslaget samlet set medfører nettomindre udgifter for kommunerne for i alt 147,46 mio. kr. Herunder vurderer Transportministeriet, at ca. 100 mio. kr. vedrører kommunernes vejvedligeholdelsesudgifter.	Det er KLs vurdering, at lovforslaget samlet set ikke medfører færre udgifter for kommunerne. Samlet set vurderer KL, at lovforslaget medfører flere udgifter for kommunerne for i alt 10,57 mio. kr.
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
Miljømæssige konsekvenser	Der er indført mulighed for at lave klimatilpasningstiltag i forbindelse med tilførsel af vand på vej. Desuden giver lovforslaget mulighed for at differenti-	Ingen

	ere betalingen for parkering efter køretøjets miljøbelastning mv.	
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
Forholdet til EU-retten	Dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2014 om foranstaltninger for at reducere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation implementeres i dansk ret. Der henvises til forslaget §§ 73-79, § 141, nr. 65 og bemærkningerne til disse bestemmelser.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede bestemmelse er ny og angiver, hvilke formål det særligt er hensigten at tilgodese med loven. Bestemmelsen indebærer ikke, at der ikke ved administration af loven kan tages hensyn til andre formål. Bestemmelsen opregner alene lovens hovedformål.

I forbindelse med administration efter denne lov skal vejmyndighederne først og fremmest 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 § 2

Den foreslåede bestemmelse er ny og fastslår lovens anvendelsesområde. Begrebet offentlige veje er defineret i forslaget § 3, nr. 2.

Til § 3

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.

I nr. 2) defineres begrebet offentlig vej. Definitionen er en videreførelse af den gældende definition i § 1 i vejloven. Loven skal således fortsat gælde 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.

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, som administreres af kommunalbestyrelserne, hhv. Vejdirektoratet.

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 fastlagt 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 vejbyggelinjer og overtagelser af ejendomme, når dette skønnes nødvendigt for at undgå unødvendige omkostninger ved et senere vejanlæg, jf. bestemmelserne i kapitel 10.

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 og er fastlagt i overensstemmelse med gældende praksis. Vejbyggelinjer pålægges efter de foreslåede bestemmelser i §§ 40 og 41.

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 rettigheedsindehavere 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.

I nr. 11) defineres begrebet nedklassificering. Definitionen er ny, men er i overensstemmelse med gældende praksis.

Til § 4

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.

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 § 5

Med forslaget til § 5, *stk. 1*, gives ministeren som noget nyt hjemmel til at sikre fremkommelighed og trafikikkerhed 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 trafikikkerhed, 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 uhenigtsmæssig indretning af vej- og lyskryds, signalanlæg eller krav om koordinering af trafiksaneringstiltag, vejarbejder m.m.

Af *stk. 2* fremgår det, at de foreslåede aftaler inden årets udgang 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 of-

fentliggøres. 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. 3* 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 bemærkninger til forslagens § 12, stk. 4, hvorefter transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser om betingelser og procedurer for optagelse af strækninger af kommuneveje som statsveje.

I *stk. 4* foreslås det, 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.

Til § 6

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

Det foreslåede *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 fastslået i bekendtgørelsesform, jf. bekendtgørelse nr. 1285 af 15. december 2011 om opgaver og beføjelser i Vejdirektoratet.

Til § 7

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

Til § 8

Det foreslåede *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.

Det foreslåede *stk. 2* svarer til den vejlovs gældende § 10, stk. 2, med en enkelt præcisering vedrørende aftale om udgiftsafholdelse, jf. 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 *stk. 3* skabes der tydelig hjemmel til, at der ved aftaler mellem en vejmyndighed og en anden vejmyndighed, en privat person eller en juridisk person kan ydes bidrag til drift eller vedligeholdelse af offentlige veje.

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 færdselsens 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.

Bestemmelsen skaber en sikker hjemmel for vejmyndigheden til at indgå aftaler med en anden vejmyndighed – f.eks. transportministeren eller en anden kommunalbestyrelse – eller private personer eller juridiske personer om, at disse afholder udgifter til nye foranstaltninger på vejen, herunder eventuelt afholder udgifterne til den fremtidige vedligeholdelse af disse foranstaltninger.

Spørgsmålet om, hvorvidt en anden vejmyndighed kan indgå sådanne aftaler vedrørende en fremmed vejmyndigheds veje, må bero på, om disse myndigheder lovligt kan varetage sådanne hensyn på en anden vejmyndigheds område. Spørgsmålet skal således besvares ud fra en fortolkning af forslaget § 1 samt for kommunale vejmyndigheder efter reglerne om kommunalfuldmagten.

Det foreslåede *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 vedligeholdelsesplaner m.m.

Det foreslåede *stk. 5* er en videreførelse af den gældende vejlovs § 11.

Til § 9

Den foreslåede bestemmelse, der er ny, fastlægger rammer for indgåelse af aftaler om fælles trafikstyring af dele af flere vejmyndigheds vejnet. Der er ikke tiltænkt nogen ændring i den øvrige vejmyndighedsrolle, herunder myndighedsudøvelsen og selve myndighedsansvaret. Det er forudsat, at politiet kan deltage, hvis det ønskes af de pågældende parter.

I *stk. 2* indføres hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om samarbejdet. Det kan for eksempel være 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 § 10

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 19. Hovedreglen fremgår af det foreslåede *stk. 1*, hvorefter udgifter til belysning på statsvejnettet afholdes af staten. Som undtagelse hertil fremgår det af det foreslåede *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 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. forslaget § 133.

Til § 11

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 13. Efter den foreslåede bestemmelse 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 § 12

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 beslutning herom i forbindelse med mindre anlægsprojekter mv., herunder flytning af veje eller regulering af vejkryds.

Det foreslåede *stk. 2* foreskriver forhandlingsproceduren med de vejmyndigheder, som vil blive berørt af planerne om nedlæggelse og anlæg af statsveje. Det foreslåede *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 forslaget til § 5, stk. 3, dvs. i forbindelse med aftaler om fremkommelighedstiltag, finder anvendelse. En udmøntning af forslaget til § 12, stk. 4, indebærer, at optagelsen af disse kommuneveje eller dele heraf som statsveje ikke skal ske ved lov, jf. forslaget i § 12, *stk. 1*, men kan ske efter ministerens nærmere bestemmelse. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til forslagens § 5, stk. 3.

Til § 13

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 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 § 14

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 forslagens *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 forslagens kapitel 10.

Forslagets *stk. 3* bemyndiger transportministeren til at træffe konkret afgørelse om, at *stk. 1* og *2* også kan finde anvendelse på andre statsveje end motorveje,

Til § 15

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, trafikalt planlægning. Det er fremhævet, at der skal være tale om trafikalt planlægning. En beslutning efter den foreslåede § 15, 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. forslagens § 20.

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

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

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

Hvis det lægges til grund, at en vej overvejende anvendes til færdsel, der ikke har ærinde eller betjener ejendomme ved den pågældende vej og heller ikke er lokaltrafik, fordi den pågældende vej indgår i et afgrænset net af flere veje, bør en sådan vej i almindelighed være offentlig.

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

Lovforslagets § 15, 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.

Til § 16

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 § 17

Det foreslåede *stk. 1* svarer til den gældende vejlovs § 8, stk. 1. Den foreslåede bestemmelse 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.

Det foreslåede *stk. 2* viderefører den gældende vejlovs § 8, stk. 2, om transportministerens hjemmel til at fastsætte regler om udarbejdelse af vej- og stifortegnelser med den ændring, at den gældende hjemmel til at transportministeren kan fastsætte regler om offentliggørelse af vej- og stifortegnelser ikke videreføres. Dette skyldes, at der generelt ikke stilles specifikke krav til formen for offentliggørelse, men alene at dette sker. Pligten til at offentliggøre følger nu udtrykkeligt af loven, jf. det foreslåede *stk. 1, 2. pkt.*, og der er således ikke længere behov for at fastsætte regler herom.

Til § 18

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 § 19

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

Til § 20

Den foreslåede bestemmelse er en sammenskrivning af 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 § 21

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 30. Den gældende vejlovs § 30, stk. 1, foreslås ikke videreført, da det naturligt følger af de foranstående bestemmelser, at vejmyndighederne først kan lade et planlagt vej anlæg optage på myndighedens vejplan, når de relevante myndigheder efter den foreslåede § 20 har haft adgang til at udtale sig om projektet. Det bemærkes, at fortegnelser over de anlæg, der er optaget på vejmyndighedernes vejplan, kaldes vejplanfortegnelser.

Til § 22

Det foreslåede *stk. 1* er en videreførelse af den gældende vejlovs § 33, stk. 1. Vejmyndighederne skal efter denne bestemmelse høre andre berørte vejmyndigheder, jf. den foreslåede § 20, hvis vejmyndigheden ønsker at opgive et vej anlæg, der er optaget på myndighedens vejplan. I det foreslåede *stk. 2* er det i forhold til den gældende vejlovs § 33, stk. 2, tilføjet, at vejmyndigheden skal sørge for lovliggørelse af forholdene i tingbogen, når et anlæg er slettet af vejplanen.

Til § 23

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 § 24

Det foreslåede *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 ve-

jen skærer, vil skære eller har eller får forbindelse med en statsvej eller en rutenummereret vej. Den gældende vejlovs § 24 pålægger kun kommunerne at høre Vejdirektoratet inden sådanne beslutninger træffes. Med den foreslåede ændring pålægges kommunerne også at høre andre kommunale vejmyndigheder i disse situationer.

Bestemmelsens anvendelsesområde ligger, i modsætning til de foranstående bestemmelser, tidsmæssigt efter, 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.

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

Til § 25

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

Til § 26

Forslagets § 26 viderefører den gældende vejbidragslovs § 2 med de ændringer, der er anført nedenfor.

Forslagets § 26, *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 § 26, *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.

Det foreslåede *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 § 27

Der henvises indledningsvist til de almindelige bemærkninger afsnit 2.5.

Vejbidrag kan efter forslagets § 27, *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.

Grundejernes bidrag til udvidelse af de befæstede arealer i offentlige veje til den i forslagets § 31, nr. 1, 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 forslagets § 31 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. forslagets § 31, nr. 2.

Vejbidrag pålægges af vejmyndigheden, dvs. Vejdirektoratet for statsveje og kommunalbestyrelsen for kommuneveje. I henhold til forslagets § 39 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. forslagets § 28, behandles under ét med hensyn til bidragspåligningen. I denne situation vil bidraget vedrøre samtlige veje omfattet af afgørelsen, og udgifterne pålægges grundejere, hvis ejendom grænser til blot en af de berørte vejstrækninger.

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

En ejendom betragtes som grænsende til vejen, selv om der mellem ejendommen og vejanlægget er f.eks. en græsribat eller et skråningsareal, der er en del af det offentlige vejareal.

Fra bestemmelsen om, at de tilgrænsende grundejere kan pålægges vejbidrag, gælder der undtagelser efter reglerne i forslagens §§ 33-34.

Efter forslagens § 27, stk. 2, 1. pkt., skal beslutningen om pålæg af vejbidrag træffes inden påbegyndelsen af arbejdet. Dette er en videreførelse af den gældende vejbidragslov § 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 forslagens stk. 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 vejbidragslov. 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 § 28

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejbidragslovs § 10.

Bestemmelsen er en undtagelse fra hovedreglen i forslagens § 27 om, at vejbidrag skal pålægges ejerne af de grunde, der grænser til vejen. Der gives ved forslagens § 28 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 vejssystem, vil det dog være rimeligt at karakterisere systemet som "en færdselsmæssig enhed".

Til § 29

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejbidragslovs § 4, stk. 3, 1. pkt., og stk. 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 forslagens § 27, stk. 1, 2. pkt.

Den gældende vejbidragslovs § 4, stk. 3, 2. pkt., om andre udgifter til afledning af overfladevand på vejen kan medregnes, når det er særskilt bestemt i henhold til vandløbslovgiv-

ningen, er ikke videreført, da den anses for overflødig, og kan give anledning til tvivl om, i hvilket omfang vejmyndigheden ved vejbidrag kan pålægge de bidragspligtige grundejere at afholde udgifterne til afledning af vejvand.

Til § 30

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 forslagens § 31.

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 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 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 § 31 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 kan 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 anlæg af nye veje eller 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 gennemgående færdsel og ikke udnyttelsen af de tilgrænsende ejendomme. Dette er en videreførelse af den gældende vejbidragslovs § 4, stk. 2, nr. 1-3.

Til § 32

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

Ved pålæg af vejbidrag skal der efter forslaget § 32, 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 forslaget § 32, 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 forslaget § 2 finder anvendelse er dermed om den private fællesvej eller sti reelt er blind såvel for kørende, som gående, cyklende og ridende færdsel.

Til § 33

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

Vejbidrag kan ifølge forslaget § 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 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 § 51, bør ikke have denne fritagelse, og kan derfor pålægges fuldt bidrag.

Forslaget § 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 § 34

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 § 35

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 § 33, stk. 1, og § 34 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 § 36

Den foreslåede bestemmelse erstatter den gældende vejbidragslovs § 12.

Efter den gældende vejbidragslovs § 12, kan reglerne i vejbidragslovens § 11 (jf. forslaget § 37) om fordeling af vejbidrag fraviges ved aftale mellem vejbestyrelsen (vejmyndigheden) og de bidragspligtige grundejere.

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, fordeles vejmyndigheden udgifterne efter reglerne i forslaget § 37.

Til § 37

I denne bestemmelse reguleres, hvordan vejmyndigheden fordeles 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.

De samme fordelingsbestemmelser foreslås endvidere indført i privatvejsloven, jf. forslaget § 141, nr. 37, vedrørende 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 § 37 erstatter den gældende bestemmelse i vejbidragsloven § 11 om fordeling af udgifterne til vejbidrag med de ændringer, der fremgår nedenfor.

Efter forslaget *stk. 1* fordeles 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.

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.

Forslagets *stk. 4* viderefører 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 privatvejslovens 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 nabo-skabet 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 § 38

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

Til § 39

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 § 40

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 *stk. 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 *stk. 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.

Efter forslaget *stk. 3* kan der generelt pålægges vejbyggelinjer med en indbyrdes afstand af 100 meter ved statsveje og 50 meter 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.

Forslaget *stk. 4* viderefører den gældende vejlovs § 34, stk. 2.

Forslaget *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. 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 højedetillæg 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 bygningskonstruktionen, 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 højedetillæg typisk kunne fastsættes som koten (højden) af vejens midte eller nærmeste eksisterende kørebanekant. 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.

Til § 41

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 vekryds på sådanne offentlige veje.

Det er en betingelse for pålæg af vejbyggelinjer efter forslagets *stk. 1*, at vejanlægget er optaget på vejmyndighedens vejplan efter reglerne i forslagets 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 forslagets *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 forslagets § 40, 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 forslagets *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 overveje, om vejbyggelinjen fortsat er nødvendig til sikring af det oprindelige formål.

Forslagets *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.

Det foreslåede *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 forslagets § 40, stk. 2.

Til § 42

Det foreslåede *stk. 1-3* er en videreførelse af den gældende vejlovs § 36 med den ændring, der er beskrevet nedenfor. Efter forslagets stk. 1 kan vejmyndigheden sikre, at der ikke foretages de foranstaltninger, der er nævnt i forslagets § 40, 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 forslagets § 41. 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 § 41 (den gældende vejlovs § 35). Dette følger af forslagets 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 § 41, 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 enhver 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 § 43

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. 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.

Efter forslaget *stk. 1* skal en vejmyndighed offentliggøre sin beslutning om pålæg af vejbyggelinje efter forslaget §§ 40 og 41, forlængelse af vejbyggelinjepålæg efter § 41 og beslutninger om forbud efter § 42.

Efter forslaget *stk. 2* skal den vejplan, der ligger til grund for et vejbyggelinjepålæg efter forslaget § 41, være offentliggjort og offentligt tilgængeligt. Vejmyndigheden skal fortsat underrette kommunalbestyrelsen i den kommune, hvor vejbyggelinjen forløber.

I det foreslåede *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 vejbyggelinjepålæg areal.

Til § 44

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, familieførgørelse eller andre sociale årsager.

I forslaget *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 forslaget § 41, også at omfatte vejbyggelinjer pålagt efter forslaget § 40. 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 forslaget § 40. Praksis har endvidere udviklet sig i denne 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 § 41 gælder ingen frist for begæring om overtagelse.

Forslagets *stk. 5 og 6* 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 §§ 105-106. Taksationsmyndighederne afgør, om vejmyndigheden skal overtage ejendommen og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i forslaget § 103.

I forslaget *stk. 7* 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 det er ekspropriationskommissionerne, der 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 gennemsigtighed og forudsigelighed for parterne.

Der er dog i bestemmelsen *i stk. 8* indsat hjemmel til, at transportministeren kan bestemme, at spørgsmålet i stedet

behandles af de myndigheder, der er nævnt i forslagens §§ 105-106.

Til § 45

Den foreslåede bestemmelse er ny. Bestemmelsen vedrører fremrykket ekspropriation af ejendomme, der berøres indgribende af planlægning og projekteringsaktiviteter på statsvejsnettet.

Formålet med bestemmelsen er at indsætte en generel bestemmelse i vejloven til, at borgere, der reelt bliver afskåret fra at afhænde deres ejendom som følge af planlægning, projektering og anlægsaktiviteter, kan anmode om at få deres ejendom overtaget på et tidligere tidspunkt i processen. Med lov nr. 747 af 25. juni 2014 om ændring af lov af jernbane, § 2e, er indført en tilsvarende bestemmelse i jernbaneloven.

I dag kan der alene ske overtagelse af ejendomme, der berøres indgribende af planer for nye eller ændrede statslige vejanlæg, hvis det pågældende vejanlæg er sikret med vejbyggelinjer efter vejloven, eller hvis der foreligger et særligt hjemmelsgrundlag for overtagelsen, typisk i en projekteringslov eller i en anlægslov for det pågældende vejanlæg. Det gælder i begge tilfælde, at en række betingelser skal være opfyldt, for at der kan ske overtagelse.

Der forekommer i dag tilfælde, hvor borgere som følge af projekteringsaktiviteter på statsvejsnettet reelt bliver afskåret fra at afhænde deres ejendom, men hvor der hverken er pålagt vejbyggelinjer eller foreligger et særligt hjemmelsgrundlag, der giver mulighed for, at staten kan overtage ejendommen.

Med forslaget forbedres borgernes retsstilling, idet pålæg af byggelinjer og evt. overtagelse af ejendommen ikke nødvendigvis behøver at afvente vedtagelsen af en projekterings- eller anlægslov.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren, selvom der ikke er nedlagt byggelinjer, på vegne af den myndighed som har ansvaret for projekteringen af nye vejanlæg eller ændring af bestående vejanlæg, kan overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet eller heraf følgende aktivitet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Ved "særligt indgribende" sigtes til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med aktivitetens gennemførelse. Det indebærer, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som aktiviteten indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af aktiviteten, er opfyldt, skal også betingelsen

om, at der skal være tale om et "særligt tilfælde" være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt før de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på "særlige tilfælde" kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, f.eks. hvis en erhvervsvirksomhed lider et betydeligt indtægststab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer. Et andet særligt tilfælde kan være, hvis ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for den ordinære ekspropriation. Særlige personlige årsager kan f.eks. være sygdom, alder, familieforøgelse eller andre sociale årsager. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Det er i øvrigt en betingelse, at projektet hindrer afhængelse af den pågældende ejendom på normale vilkår, hvilket ejeren kan dokumentere f.eks. ved erklæring fra en ejendomsmægler.

En fremrykket ekspropriation vil kun komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom eller erhvervsvirksomhed anmoder herom. Den konkrete afgørelse om, hvorvidt betingelserne for fremrykket overtagelse er opfyldt, træffes af transportministeren.

Efter *stk. 2* kan ekspropriations- og taksationsmyndighederne tage stilling til transportministerens afslag på ejerens begæring om overtagelse, det vil sige om kriterierne efter *stk. 1* er overholdt, og ved uenighed om erstatning, fastsættes denne erstatningen af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Efter *stk. 3* fastsættes erstatningen i henhold til reglerne i forslagens § 103.

Det er hensigten, at bestemmelsen først vil kunne anvendes, når et konkret projekt har en sådan fast karakter, at det konkret vurderes, at projektet vil blive gennemført.

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. På den anden side skal der tages hensyn til behovet for så tidligt som muligt i planlægningsprocessen omkring nye eller ændrede statslige vejanlæg at kunne hjælpe lodsejere, der på grund af indtrufne særlige personlige forhold får behov for at afhænde ejendommen til en pris, der svarer til prisen i almindelig fri handel uden vejplanerne. Særlige personlige forhold kan eksempelvis være sygdom, alder, familieforøgelse eller andre sociale årsager.

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

Transportministeren kan benytte bestemmelsen, når der på grundlag af en VVM-redegørelse er truffet beslutning om, at nyt vejanlæg eller ændringer af et bestående vejanlæg fortsat skal indgå i den statslige vejplanlægning. Bestemmelsen vil også kunne anvendes, hvis der er truffet beslutning om gen-

nemførelse af et anlægsprojekt i forbindelse med en politisk aftale, eller hvis der ved en sådan aftale er besluttet, at der skal arbejdes videre med en bestemt linjeføring.

Til § 46

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 § 47

Den foreslåede bestemmelse er ny. Bestemmelsen indeholder en bemyndigelse for transportministeren til ved administrative regler at fastsætte regler om hjørneafskæring af ejendomme, når dette er nødvendigt til sikring af færdslen.

Hensigten er, at 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 § 48

Forslagets *stk. 1 og 2* er en videreførelse af 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 vejlovs § 69, stk. 2, 1. pkt., og forslagets *stk. 5* er en videreførelse af vejlovs § 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 det er ekspropriationskommissionerne,

der 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 gennemsigtighed og forudsigelighed for parterne.

Der er dog i forslaget til *stk. 7* indsat hjemmel til, at transportministeren kan bestemme, at spørgsmålet i stedet behandles af de myndigheder, der er nævnt i forslagets §§ 105 og 106.

Til § 49

Forslagets *stk. 1, 3 og 4* er en videreførelse af vejlovs § 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 ansøgeren 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 § 3, 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 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 af-

holdes 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 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 nyt. 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 nyt. 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 § 50

Den foreslåede bestemmelse er – bortset fra *stk. 4* samt *stk. 8-13* – 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 det konstateres, at adgangen nu anvendes markant mere trafikskabende, når man tager hensyn til den almindelige samfundsøkonomiske udvikling, end der med rimelighed kunne forventes på godkendelsestidspunktet.

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

Forslagets *stk. 8-13* er nye. Efter det foreslåede har grundejeren, i lighed med hvad der gælder for pålæg af adgangs-begrænsninger, mulighed for at anmode om, at vejmyndigheden overtager ejendommen, når der træffes beslutning efter forslagens *stk. 4*. Dette spørgsmål kan ligesom øvrige erstatningsspørgsmål prøves af de taksationsmyndigheder, der er nævnt i forslagens §§ 105 og 106. 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. 12* 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 det er ekspropriationskommissionerne, der 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 gennemsigtighed og forudsigelighed for parterne.

Der er dog i forslaget til *stk. 13* indsat hjemmel til, at transportministeren kan bestemme, at spørgsmålet i stedet behandles af de myndigheder, der er nævnt i forslagens §§ 105 og 106.

Til § 51

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 tilladelsen.

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 § 52

Den foreslåede bestemmelse erstatter vejlovens §§ 74 og 75.

Det fastslås i forslagets *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. 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.

I forslagets *stk. 2* er fristen for fremsættelse af ændringsforslag eller indsigelser forkortet fra de hidtidige 6 måneder i vejlovens § 75, stk. 2, til nu 12 uger. Det vurderes, at de berørte grundejerers 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 § 53

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 vejæssig henseende, og Vejdirektoratets ønsker om at fremme trafikafviklingen og trafikikkerheden på statsvejene.

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

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. forslagets § 132.

Til § 54

Den foreslåede bestemmelse viderefører i forslagets *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.

Den gældende vejlovs § 80, stk. 1 videreføres ikke. Det er dog fortsat sådan, 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 § 1 i øvrigt nævnte hensyn og de hensyn, der lå til grund for adgangs begrænsningen. Disse hensyn skal derfor fortsat indgå i overvejelserne omkring meddelelse af de afgørelser, der er nævnt i *stk. 1*.

Til § 55

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

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

Efter forslagets *stk. 2* kan et forbud efter forslagets *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. Denne bestemmelse videreføres ikke. Vejmyndigheden har dog fortsat 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. forslagets *stk. 3*.

Forslaget til *stk. 3* fastslår, at vejmyndighedens påtænkte beslutning om adgangsbestemmelser skal respekteres af enhver fra datoen for meddelelsen efter forslagets *stk. 1*.

Til § 56

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

I forslaget *stk. 1* 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.* Disse udgifter kan vejmyndigheden kræve, at grundejeren afholder. Til disse udgifter kan høre udgifter til sagkyndig bistand for vejmyndigheden og udgifter i forbindelse med tinglysning (tinglysningsafgift m.v.) Dette er nyt i forhold til den gældende bestemmelse.

Til § 57

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 §§ 51 eller 56 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 § 58

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

Forslagets *stk. 2* 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.

Med forslaget i *stk. 3* 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 det er ekspropriationskommissionerne, der 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 gennemsigtighed og forudsigelighed for parterne.

Der er dog i forslaget til *stk. 4* indsat hjemmel til, at transportministeren kan bestemme, at spørgsmålet i stedet behandles af de myndigheder, der er nævnt i forslaget §§ 105 og 106.

Til § 59

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

Til § 60

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 ordensmæssige 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 matrikelmyndighedens 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 lovliggørelse 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, grøfter, rastepladser, parkeringsarealer, sideanlæg, grusdepoter og lignende. Derimod bør arealer, der ikke skal indgå i vejarealet, f.eks. afskårne arealer, ikke udskilles i matriklen.

Til § 61

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 § 62

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.

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 for-

slaget 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 beholdt 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 forslaget § 62, stk. 1, påhviler vedkommende vejmyndighed, er der ikke noget til hinder for, at der indbyrdes mellem vejmyndighederne træffes aftale om, at en vejmyndighed påtager sig at udføre snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse for en vejstrækning, der hører under en anden vejmyndighed, når praktiske hensyn taler herfor.

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. Der tiltænkes alene på offentlige veje i landzone en indsats af sikkerhedsmæssig og trafikal art. Der er naturligvis intet i vejen for, at vejmyndigheden vælger at renholde yderligere.

Forslaget til *stk. 6* er nyt. Bestemmelsen præciserer, at en vejmyndighed kan lade de arbejder, der følger af denne bestemmelse, udføre af en anden vejmyndighed samt afgive tilbud på arbejder, der er udbudt i licitation af en anden vejmyndighed.

Forslagets *stk. 7* viderefører den gældende renholdelseslovs § 3, stk. 2, og § 4, stk. 2, om, at retningslinjer for gennemførelse af snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse fastsættes af vejmyndigheden efter forhandling med politiet. Denne bestemmelse er i de fleste kommuner udmøntet i vinterregulativer.

Forslagets *stk. 8* viderefører den gældende renholdelseslovs § 15 om transportministerens hjemmel til, efter forhandling med justitsministeren, at fastsætte vejledende retningslinjer for snerydning og glatførebekæmpelse.

Den nuværende renholdelseslovs § 2, stk. 4 og 5, videreføres i lovforslagets § 71.

Til § 63

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 § 64

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 adgangs begrænsningen er bestemt af trafikikkerhedsmæssige 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 regelforenklning.

Forslaget til § 64 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.

Det bemærkes, at forslaget til § 62 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 kørebanelen, cykelstier, skillerabatter mv., medmindre disse færdselsarealer er undtaget efter forslagens § 62, stk. 3.

Forslagets *stk. 2* erstatter den gældende renholdelseslovs § 5, stk. 2 om udstrækningen af den beslutning, der kan træffes efter stk. 1. Den gældende bestemmelse har givet anledning til en vis fortolkningstvivl.

Det er i forslaget til *stk. 2* derfor præciseret, at grundejeren i forbindelse med en beslutning efter stk. 1, 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. Bestemmelsen 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 adgangs 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* 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. 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.

Forslagets *stk. 5* 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.

Til § 65

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 vinterregulativ.

Til § 66

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 politilarmskabe og installationer til trafikregulering til enhver tid skal holdes ryddet for sne.

Til § 67

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende renholdelseslovs § 12, stk. 1 og 2. Bestemmelsen fastslår, at grundejerens pligt til at glatførebekæmpe fortov og sti begynder snarest muligt efter førets indtræden. Der kan dog med hjemmel i forslagens § 65 fastsættes nærmere regler for tidsrummet, hvor denne pligt gælder.

Til § 68

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

I forslagens *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 § 69

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

Til § 70

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 § 71

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 snedriver 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, om erstatning for de skader, der opstår i forbindelse med de foranstaltninger, der er nævnt i *stk. 1* og *2*. Disse erstatningskrav behandles af taksationsmyndighederne, som er nævnt i lovforslagets §§ 105 og 106.

Til § 72

Det foreslåede *stk. 1* er en videreførelse af den gældende renholdelseslovs § 10. Forslaget indebærer, at vejmyndigheden kan bestemme, at vejmyndigheden udfører de pligter, som er pålagt grundejerne efter forslaget § 64, for de forpligtigede grundejeres regning.

Bestemmelsen gør det muligt for vejmyndigheden at sikre et ensartet og højt niveau af renholdelse og vintervedligeholdelse, hvor det efter vejmyndighedens vurdering er særligt vigtigt. Dette skyldes ikke nødvendigvis, at de forpligtede grundejere ikke har udført deres pligter tilfredsstillende. Vejmyndigheden kan bestemme, at den kun overtager udførelsen af en del af grundejernes forpligtelser, herunder at den kun overtager udførelsen for den del af det fortovs- eller stiareal, som grundejerne er pålagt at vintervedligeholde og renholde.

I *stk. 2* foreslås indført en ny bestemmelse om, at kommunalbestyrelsen skal sikre, at arbejderne udføres billigst mu-

ligt. Dette skal ske i overensstemmelse med § 137. Der henvises endvidere til de almindelige bemærkninger afsnit 2.11.

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.

Det foreslås endvidere som noget nyt i forhold til den gældende renholdelseslovs § 10, at vejmyndigheden i disse tilfælde skal kunne medregne et administrationstillæg, således som det er beskrevet i forslaget § 30. Det betyder, at vejmyndigheden kan medregne dokumenterede administrative udgifter til en værdi svarende til maksimalt 9 pct. af udgifterne til selve renholdelses- eller vintervedligeholdelsesarbejdet.

Til § 73

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs §§ 101 og 105, stk. 5 med de ændringer, der er beskrevet nedenfor.

Det foreslås i *stk. 1, 1. pkt.*, at der skal søges om vejmyndighedens tilladelse inden der ændres på eller i vejarealet, jf. dog den foreslåede bestemmelse i *stk. 7*, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at der i visse situationer kan undtages fra kravet om tilladelse til gravearbejde. Kravet om ansøgning gælder, uanset om vejarealet 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 §§ 88-89. 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.

Den gældende vejlovs § 101 er ikke til hinder for, at vejmyndigheden for en offentlig vej lægger tomme trækrør i sin vej med henblik på omkostningsfrit 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 § 73.

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

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 grave-tilladelser 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.

Stk. 1, 2. pkt. 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. Anmeldelsen sker af hensyn til, at vejmyndigheden kan efterse, at vejen er retableret korrekt, jf. stk. 5, og, at der ikke er sket skade på andre ledninger i vejen.

Stk. 2 og stk. 3 svarer den gældende vejlovs § 101, stk. 1 og stk. 4. Bestemmelserne skyldes behovet for at sikre, at grave- eller byggearbejde langs vejen ikke får konsekvenser for vejaksen samt omkringliggende grunde, bygninger og ledningsanlæg af enhver art. Derfor stilles der her krav om en tilladelse til arbejdet, jf. dog den foreslåede bestemmelse i stk. 7, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at der i visse situationer kan undtages fra kravet om tilladelse til gravearbejde. Der er foretaget en sproglig præcisering i forslaget til stk. 3 om de krav der stilles til udformningen af opgravningen. Det kræver fortsat altid vejmyndighedens tilladelse, jf. stk. 1-4, at foretage udgravning m.m. nærmere vejens areal end 3 meter. Det er nu sprogligt præciseret, at hvis der eksempelvis graves i 2 meters dybde på privat ejendom, vil man efter bestemmelsen skulle placere udgravningen m.m. minimum 4 meter fra vejens areal for at undgå kravet om tilladelse efter stk. 1-4. Der er ikke med præciseringen tilsigtet ændringer i bestemmelsens anvendelse.

Forslaget til *stk. 4* 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.

Hvis der uanset disse bestemmelser iværksættes foranstaltninger efter uden fornødne tilladelser efter stk. 1-4, kan dette straffes med bøde, jf. forslagens § 135, stk. 1, nr. 2. Overtrædelse af vilkår i forbindelse med tilladelsen straffes på samme måde, jf. forslagens § 135, stk. 1, nr. 3.

Inden der gives tilladelser efter stk. 1-4, skal vejmyndigheden forhandle med politiet, jf. forslagens § 89.

Stk. 5 er nyt. Det er her præciseret, at tilladelser efter § 73 altid er betinget af, at indehaveren af gravetilladelsen retablerer vejarealet efter vejmyndighedernes anvisninger, med mindre andet er aftalt. Dette vilkår har været et standardvilkår for gravetilladelser, men det er nu præciseret i lovforslaget, at dette altid er et vilkår for alle gravetilladelser. Tilsvarende forpligtelse gælder for de akutte gravearbejder, som

der med hjemmel i forslaget til stk. 1, 2. pkt., ikke skal søges om forhåndstilladelse til.

Stk. 6 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 terræ ændring 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.

Stk. 7 bemyndiger transportministeren til at fastsætte nærmere regler om de fremtidige procedurer for 3. mands mulighed for at grave i et vejareal, herunder definere de situationer, hvor der eventuelt skal kunne undtages fra kravet om at ansøge om en tilladelse til at udføre gravearbejde.

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.

Det er hensigten, at de nærmere regler, som fastsættes i medfør af stk. 7, skal mindske de administrative byrder for såvel vejmyndigheder som erhvervslivet i forbindelse med gravetilladelser, samtidigt med at muligheden for at sikre koordinering af arbejderne 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 den foreslåede bestemmelse i stk. 1-4, forudsætter, at vejmyndigheden giver tilladelse hertil.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 7* bemyndiger endvidere transportministeren til at fastsætte regler om ansøgningsfrister, frister for vejmyndighedernes behandling af ansøgninger om tilladelse efter stk. 1-4 og de krav vejmyndighederne kan stille til ansøgninger efter forslagens stk. 1-4.

Det er forudsat, at transportministeren bl.a. udnytter denne bemyndigelse til at gennemføre de krav til vejmyndighedernes sagsbehandlingstid, som fremgår af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2014 om foranstaltninger for at reducere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation. Da der i direktivet opereres med flere forskellige frister for vejmyndighedernes behandlingstid alt efter, hvilke henvendelser der er tale om, er det vurderet, at det er mest hensigtsmæssigt at disse frister fastsættes i bekendtgørelsesform efter drøftelser

med KL og Vejdirektoratet. Fristen for implementering af direktivet er 1. januar 2016.

Til § 74

Den foreslåede § 74 er ny. Bestemmelsen implementerer dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2014 om foranstaltninger for at reducere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation.

Direktivets overordnede formål er at gøre det nemmere og billigere at etablere højhastighedsbredbånd i EU. Etablering af højhastighedsbredbånd kræver betydelige investeringer. Størstedelen af omkostningerne forbundet med udrulning af højhastighedsbredbånd ligger i nedgravningen af kabler. Direktivet omfatter en række tiltag, der skal være med til at nedbringe omkostningsniveauet og skal medvirke til en mere effektiv udrulning. Dette skal ske gennem en hensigtsmæssig planlægning og koordinering af infrastrukturudrulningen, bl.a. gennem koordinering af grave- og anlægsarbejder mellem flere graveaktører, herunder på tværs af sektorer, og fælles udnyttelse af eksisterende fysisk infrastruktur på tværs af sektorer på forhandlede vilkår. Direktivet tager også sigte på at reducere den administrative byrde for dem, som vil udrulle højhastighedsbredbånd.

Vejmyndighederne, som stiller fysisk infrastruktur i form af bl.a. vejarealer til rådighed, er omfattet af direktivets definition af en netoperatør og er derfor i relevant omfang forpligtet af direktivets regler, jf. direktivets art. 1, nr. 1, iv.

Den gældende vejlov indeholder ikke bindende regler om koordinering og offentliggørelse af grave- og anlægsarbejder.

Det foreslås derfor i *stk. 1*, at der indføres en pligt til, at alle graveaktører og ledningsejere indbyrdes skal koordinere deres grave- og ledningsarbejder, inden de søger om en gravetilladelse efter forslaget § 73, stk. 1-4. Bestemmelsen indeholder ikke begrænsninger i forhold til hvilke grave- eller ledningsarbejder, der er omfattet af koordineringskravet. Forpligtelsen gælder derfor som udgangspunkt alle typer af grave- eller ledningsarbejder, men forudsætter selvfølgelig at der er tale om planlagte arbejder. Akutte arbejder, som de arbejder der er nævnt i forslaget § 73, stk. 1, 2. pkt., vil derfor som udgangspunkt falde udenfor bestemmelsens anvendelsesområde.

Forslaget til bestemmelsen hænger sammen med den foreslåede bestemmelse i § 76, stk. 2, nr. 5, som giver vejmyndighederne mulighed for at pålægge indehaveren af en gravetilladelse at dele tilladelsen med andre graveaktører (samgravning). For at denne mulighed skal kunne realiseres i praksis, kræver det, at vejmyndighederne får kendskab til evt. koordineringsmuligheder. Det vil muliggøres gennem dette forslag.

Den foreslåede bestemmelse indeholder ikke begrænsninger i forhold til, hvordan koordinationen kan tilrettelægges. Der er derfor frihed til, at den enkelte graveaktør eller vejmyndighed kan tilrettelægge koordinationen på den måde, der er bedst for dem. Se dog det foreslåede stk. 4 og bemærkningerne hertil.

Koordineringen skal ske så tidligt som muligt, så formålet med koordineringen ikke forspildes.

Direktivet pålægger endvidere netoperatører at udlevere oplysninger om de arbejder, de vil søge om tilladelse til indenfor de næste 6 måneder, jf. direktivets art. 6. Denne forpligtelse implementeres i forslaget til *stk. 2*. Bestemmelsen medfører, at graveaktører eller vejmyndigheder efter anmodning har pligt til at oplyse hvilke grave- eller anlægsarbejder som der enten er udstedt tilladelse til, som afventer tilladelse, eller som der inden for de næste 6 måneder forventes indgives en første ansøgning om tilladelse til efter § 73. Bestemmelsen indeholder ikke regler om, hvordan denne anmodning skal fremsættes.

Forslaget til *stk. 3* indebærer, at graveaktører eller vejmyndigheder, der ikke overholder koordinationsforpligtelsen i den foreslåede stk. 1, eller oplysningsforpligtelsen i den foreslåede stk. 2, kan ifalde erstatningsansvar, hvis den manglende koordination eller oplysninger har medført tab eller meromkostninger for vejmyndigheden eller andre graveaktører.

Bestemmelsen tager sigte på situationer, hvor det i forbindelse med en ansøgning om gravetilladelse efter forslaget § 73 bliver klart for enten vejmyndigheden eller den graveaktør der søger tilladelsen, at der var muligheder for samgravning eller anden koordination af gravearbejder, som kunne have været realiseret, hvis andre graveaktører eller vejmyndigheden havde overholdt koordinationsforpligtelsen i stk. 1 eller oplysningsforpligtelsen i stk. 2, og at dette medfører et økonomisk tab for vedkommende. Det skal understreges at der alene kan blive tale om erstatning for dokumenterede tab, og ikke kompensation for potentielle indtægter der ikke længere kan realiseres.

Forslaget i *stk. 4* bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om hvilke oplysninger, der er omfattet af oplysningspligten i stk. 2. Det foreslås endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om den oplysningspligt, der fremgår af stk. 2, om koordinering og om offentliggørelse af tilladelser efter stk. 1 mv. for at fremme gennemsigtighed og koordination mellem aktørerne.

Det er hensigten, at transportministeren med hjemmel i denne bestemmelse i bekendtgørelsesform kan gennemføre regler fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2014 om foranstaltninger for at reducere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation, om hvilke oplysninger der er omfattet af oplysningspligten i forslaget til stk. 2.

Det er endvidere forudsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2014 om foranstaltninger for at reducere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation, at flere graveaktører 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. 4 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. Denne bemyndigelse er indsat som led i implementeringen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2014 om foranstaltninger for at reducere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation, som giver myndighederne mulighed for at indføre sådanne regler. Som udgangspunkt vurderes det, at der ikke på nuværende tidspunkt er behov for regler, som pålægger vejmyndighederne at fordele udgifterne ved samgravning m.v. Det bemærkes, at for ikke at skabe unødige trafikale problemer skal gravearbejderne færdiggøres uanset eventuel uenighed mellem ledningsejerne, som må løses efterfølgende.

Direktivet og dette lovforslag pålægger ikke vejmyndighederne at imødekomme enhver ansøgning om gravetilladelse og heller ikke enhver anmodning om koordinering af grave- og ledningsarbejder. Det er dog på den anden side klart forudsat i direktivet, at ledninger skal kunne placeres i offentligt ejede vejarealer. Vejmyndighederne forventes derfor at være imødekommende over for graveaktørernes og ledningsejernes ønsker og koordineringsforslag.

Til § 75

Den foreslåede § 75 er ny. Bestemmelsen hænger sammen med forslaget i § 74 om koordinering af gravearbejder og oplysningspligt om planlagte gravearbejder.

Bestemmelsen indebærer, at når der søges om gravetilladelse efter forslagets § 73, stk. 1-4, skal det fremgå af ansøgningen, hvilket resultat koordineringen efter forslagets § 74 har ført til, og om der er forslag til samgravningspartnere. Hensigten er, at vejmyndigheden kan anvende disse oplysninger til, når det er hensigtsmæssigt, at fastsætte vilkår om samgravning efter den foreslåede bestemmelse i § 76, stk. 2, nr. 5.

Til § 76

Den foreslåede § 76 er ny og fastslår, at vejmyndigheden kan fastsætte saglige vilkår for en gravetilladelse efter forslagets § 73, stk. 1-4. Det har hidtil været almindeligt antaget i praksis, at der kan fastsættes saglige vilkår i forbindelse med skønmæssige 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 trafikale, teknisk, miljømæssig mv. betydning.

Det foreslåede *stk. 2* indeholder en opregning af, hvilke vilkår der bl.a. kan stilles til en tilladelse efter den foreslåede § 73. Opregningen er ikke udtømmende.

Der kan efter det foreslåede *stk. 2, nr. 5*, bl.a. stilles vilkår om at gravetilladelsens indehaver er pligtig til at tåle, at vejmyndigheden meddeler andre graveaktører 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 herfor. Ved samgravninger i en situation, som nævnt i det foreslåede *stk. 4*, 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., hvilket er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2014 om foranstaltninger for at reducere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation.

Efter det foreslåede *stk. 2, nr. 6*, kan der fastsættes vilkår om bod for en gravetilladelse, der skal tjene som incitament til, at der opstilles realistiske perioder for gravetilladelser og for rettidig færdiggørelse. Transportministeren fastsætter regler om, hvordan denne bod kan fastlægges, se nedenfor bemærkningerne til det foreslåede *stk. 5*. Det er hensigten med bestemmelsen, at der fastsættes vilkår om bod i tilfælde af, at der indtræder forsinkelser med gravearbejdet, og forsinkelsen har en dokumenteret negativ effekt på den trafikale afvikling. Fastlæggelsen af boden skal være saglig og sagligt begrundet.

Forslaget i *stk. 3* er nyt. Af forslaget fremgår det, at den ansvarlige for, at tilladelse eller vilkår i forbindelse med tilladelsen ikke er overholdt, vil være forpligtet til at lovliggøre det ulovlige forhold efter forslagets § 135, og der kan blive tale om erstatning for den skade, der er forvoldt ved herved.

Det foreslås i bestemmelsen, at hvis påbuddets krav og vilkår efter bestemmelsen ikke efterkommes, kan vejmyndigheden lade arbejdet udføre for graveaktørens regning, eller forlænge fristen for lovliggørelse. Bestemmelsen regulerer de tilfælde, hvor forsinkelsen allerede er indtrådt. Graveaktøren 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 vedkommende.

Forslagets *stk. 4* er nyt. Det foreslås, at vejmyndigheden efter vedligeholdelsesarbejde på en offentlig vej i indtil to år efter arbejdet kan betinge en gravetilladelse af, at graveaktøren dækker et eventuelt tab, som påføres vejmyndigheden som følge af gravearbejdet. Dette kræver dog, at vejmyndigheden senest 6 måneder før igangsættelse af vedligeholdelsesarbejdet har offentliggjort arbejdet, og efter anmodning fra graveaktøren har afholdt et møde herom. Hvis graveaktøren ikke anmoder om et møde, indtræder 2 års beskyttelsen fra færdiggørelsen af vejvedligeholdelsen. Offentliggørelsen af vedligeholdelsesarbejdet sker med henblik på, at graveaktøren 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 opgravning af den ny-istandsatte vej, kan vejmyndigheden fastsætte som vilkår for en tilladelse, at ledningsejeren kompensere for eventuelle tab for vejmyndigheden.

I *stk. 5* er indsat en bemyndigelse for transportministeren til at fastsætte regler om den bod, der kan fastsættes vilkår om efter *stk. 2*, nr. 6. Det er hensigten, at reglerne udformes på en sådan måde, at bodens størrelse fastsættes med udgangspunkt i årsdøgntrafikken (dvs. det antal biler der kører på vejen på et døgn gennemsnitligt over et år). Der kan 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. Bodden 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. Bodden vil således på denne strækning som udgangspunkt skulle fastsættes til 13.400 kr. ugentligt.

Det vurderes, at fastsættelse af bodden ud fra årsdøgntrafikken ganget med 1 kr. i de fleste tilfælde vil føre til en bodstørrelse, der står i rimeligt forhold til den gene, som bilerne 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, kan bodden fastsættes ud fra en konkret vurdering. Der kan 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.

Til § 77

Bestemmelsen er en videreførelse af vejlovens § 106, stk. 1-2, og § 20. Den gældende vejlovs § 106, stk. 4, 1. pkt. videreføres ikke, da de situationer der var omtalt i den gældende bestemmelse allerede er omfattet af anvendelsesområdet i forslagens §§ 73 og 79.

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 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 udtryk for en anerkendelse af ledningsejerenes behov for 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 forslagens § 77, stk. 1 og 2.

Efter den gældende vejlovs § 106, stk. 2, finder § 106, stk. 1, også anvendelse på statsveje. Forslagets § 77, *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 forslagens *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 § 77, *stk. 2*, viderefører den gældende vejlovs § 106, stk. 1, 2. led. Bestemmelsen medfører, at forslagens § 77 *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

fet 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 forslagens § 77, 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 tidligere har hersket en vis usikkerhed om, hvilke typer ledninger gæsteprincippet omfattede.

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 vejanlæg.”

Denne retsopfattelse ses ligeledes at være kommet til udtryk i aftaler mellem ledningsejeren til vejbelyningsanlæg 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 vejafvandning. Afgørende for anvendelsen af princippet er, at ledningen ejes af en anden juridisk person end vejejeren (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 betegnelse 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 ledningsejeren regning, når det er nødvendigt til gennemførelse af et arbejde, som ligger inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

Højesteret har i UfR 2006.1391H (Greve Centervej-dommen), der handlede om flytning af ledninger i forbindelse med etablering af støjafskærmning, og i UfR 2010.570 H (Toppevad Bro-dommen), der handlede om omlægning af ledninger i forbindelse med udvidelse af rørunderføringen af en å under en vejbro og etablering af en faunapassage, udtalt, at gæsteprincippet kunne gøres gældende over for ledningsejere i tilfælde, hvor vejmyndigheden iværksatte arbejder på vejarealet af hensyn til vejens forhold til omgivelserne, herunder foranstaltninger til bekæmpelse af støj og forurening eller for at afbøde vejens indgreb i naturtilstanden og faunaen.

Ved projekter, der omfatter f.eks. baneanlæg og vejanlæg (sammensatte anlægsprojekter), er det uden betydning for ledningsejeren betalingspligt, hvilken del af projektet, der har medført, at der må foretages arbejder på ledningen. Vejlovens § 106 kan desuden påberåbes af anlægsmyndigheden (og således ikke alene vejmyndigheden), såfremt det ved lov er forudsat, at projektet udføres af denne anlægsmyndighed. Dette kom til udtryk i UfR 2007.3009H (Flintholm-dommen). Dommen omhandlede betaling af udgiften til arbejde, der blev udført for at beskytte en række ledninger som følge af et anlægsarbejde vedrørende en ny station. Anlæggelsen af stationen blev af Højesteret karakteriseret som et sammensat anlægsprojekt, idet projektet omfattede arbejder vedrørende både vej og bane. På den baggrund, og idet anlægsloven forudsatte, at Banestyrelsen skulle forestå gennemførelsen af projektet, fandt Højesteret, at Banestyrelsen som anlægsmyndighed kunne påberåbe sig vejlovens § 106. Højesteret fandt endvidere, »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«.

Østre Landsret har den 19. september 2013 afsagt dom i en sag mellem Energinet.dk og Vejdirektoratet vedrørende betaling for arbejder udført af hensyn til, at 3 jordlagte højspændingskabler kunne forblive i et areal, der var blevet eksproprieret til en motorvejsudvidelse. Ved elkablernes anlæggelse i arealet blev der på ejendommen tinglyst en deklaration. Spørgsmålet var for det første, om indgåelsen af deklarationen mellem daværende grundejer og ledningsejeren indebar en fravigelse af gæsteprincippet. Østre Landsret udtalte bl.a. følgende om det spørgsmål: »Det fremgår ikke udtrykkeligt af deklarationen, om der er aftalt en fravigelse af

gæsteprincippet. Det er ubestridt mellem parterne, at der i overensstemmelse med deklarationens ordlyd ikke er betalt kontant erstatning til Gentofte Kommune i anledningen af ledningernes placering på ejendommen. [...] Deklarationen indeholder bestemmelser, der giver ledningsejeren ret til "at anbringe og opretholde" ledningerne, og det er nærmere reguleret, hvorledes grundejeren må disponere over grunden i forskellige relationer, der kan være til fare eller ulempe for ledningsejerens interesser. Der er herved ikke taget stilling til, hvem der skal bekoste ledningsarbejder, som følger af en ændret arealanvendelse. Det kan på den baggrund ikke anses for aftalt, at der er givet ledningsejeren en bedre retsstilling end den, der følger af gæsteprincippet«. For det andet var spørgsmålet i sagen, om arbejdet, der var udført af hensyn til ledningernes fortsatte forbliven i arealet, var et "arbejde på ledninger". Om dette spørgsmål udtalte Østre Landsret følgende: »[Det blev] mellem Energinet.dk og Vejdirektoratet aftalt, at en flytning af ledningerne kunne undgås ved en løsning, der indebar, at der blev etableret en spunsvæg på begge sider af ledningerne, og der mellem spunsvæggene støbtes et betondæk. Vejdirektoratet har hermed medvirket til en løsning, der i økonomisk og teknisk henseende tilgodeså Energinet.dk's interesser. Af vejlovens § 106, stk. 1, fremgår, at ledningsejeren skal bekoste "arbejder på ledninger", herunder flytninger af ledninger. Dette indebærer en pligt for ledningsejeren til at bekoste andre tekniske løsninger end fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning. Der er ikke grundlag for at forstå bestemmelsen således, at det udførte arbejde, der er betegnet som en aflastningskonstruktion, ikke er "arbejder på ledninger"«. Sagen er anket til Højesteret, der endnu ikke har afsagt dom.

Til § 78

Forslagets § 78 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* svarer til 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. Det gælder situationer, hvor der er behov for at koordinere ledningsarbejdet med andre vejarbejder, hvor ledningsejeren ikke overholder vilkår stillet i forbindelse med en tilladelse efter forslagets § 73, stk. 1-4.

Ordlyden af den gældende vejlovs § 106, stk. 3, 2. pkt. er ikke videreført. Der er i stedet indsat en ny betingelse i *stk.*

2, nr. 3, hvorefter vejmyndigheden kan kræve selv at udføre vejarbejder, som kræver en særlig faglig ekspertise.

I *stk. 3* foreslås som noget nyt, at Vejdirektoratet i særlige tilfælde kan udføre de påbudte ledningsarbejder for ledningsejerens 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 entreprenør med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Bestemmelsen er kun tænkt anvendt rent undtagelsesvist og skal således først og fremmest motivere til, at der fastsættes realistiske frister for udførelse af ledningsarbejder, og at disse arbejder udføres af ledningsejeren som forudsat. I de tilfælde hvor denne bestemmelse undtagelsesvist anvendes, kan Vejdirektoratet opkræve et administrationstillæg efter reglerne i forslagets § 30.

Særlige tilfælde kunne f.eks. foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser for vejmyndigheden i form af erstatninger/kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Særlige tilfælde ville også kunne foreligge ved forsinkelser på veje, der har en vigtig funktion for fremkommeligheden inden for et nærmere angivet område.

Regningen til ledningsejeren og dermed grundlaget, hvoraf der kan beregnes administrationstillæg, som beskrevet i forslagets § 30, kan kun vedrøre udførelsen af det ledningsarbejde, der ikke er udført på beslutningstidspunktet, samt udgifter til retablering af vejen, hvis dette arbejde skal udføres ved vejmyndighedens foranstaltning, jf. § 77.

Til § 79

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 ledningsejerens interesser.

For at understrege, at såvel veje som ledninger i eller over veje er vigtige infrastruktur anlæg 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 forslagets § 77, stk. 1, kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Det er ligesom med pkt. 55 i cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 om lov om offentlige veje ikke hensigten med *stk. 1* og *stk. 2* at forpligte vejmyndigheden til at betale for fordyrende ændringer i det påtænkte vejarbejde af hensyn til beskyttelse af ledninger, der er omfattet af gæsteprincippet.

I forslagets *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.

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 entreprenør med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Bestemmelsen er kun tænkt anvendt rent undtagelsesvist og skal således først og fremmest motivere til, at der fastsættes realistiske frister for udførelse af ledningsarbejder, og at disse arbejder udføres af ledningsejeren som forudsat. I de tilfælde hvor denne bestemmelse undtagelsesvist anvendes, kan Vejdirektoratet opkræve et administrationstillæg efter reglerne i forslagets § 30.

Særlige tilfælde kunne f.eks. foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser for vejmyndigheden i form af erstatninger/kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Særlige tilfælde ville også kunne foreligge ved forsinkelser på veje, der har en vigtig funktion for fremkommeligheden inden for et nærmere angivet område.

Regningen til ledningsejeren og dermed grundlaget, hvoraf der kan beregnes administrationstillæg, som beskrevet i forslagets § 30, kan kun vedrøre udførelsen af det ledningsarbejde, der ikke er udført på beslutningstidspunktet, samt udgifter til retablering af vejen, hvis dette arbejde skal udføres ved vejmyndighedens foranstaltning, jf. § 76.

I forslagets *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 § 80

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, rabatarealer, 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 forslagets § 1. 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 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*. Det bemærkes særligt i forhold til ledninger, der er placeret inden for vejarealet på gæsteprincippets vilkår, at bestemmelsen ikke giver vejmyndigheden hjemmel til at kræve betaling for placering af ledningsskabe og andet, der betjener eller overvåger den pågældende ledning, idet disse genstande i så fald vil være omfattet af gæsteprincippet på lige fod med ledningen. Der henvises i øvrigt til gæsteprincippet, herunder muligheden for at aftale sig til andre vilkår, jf. bemærkningerne til § 77.

Som et nyt *stk. 3* 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 fælles-træk. Det kan f.eks. dreje sig om vareudstillinger langs butiksfacaden, udeservering og placeringen af cykelstativer.

Til § 81

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 § 80 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 § 80. 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.

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 § 82

Den foreslåede bestemmelse erstatter 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 area-

ler, 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 § 83

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 § 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. For uddybende bemærkninger til den foreslåede bestemmelse i § 83, henvises til L158 af 18. marts 2014, hvor ovennævnte lov blev fremsat.

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, lednings-ejere 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 § 84

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 forslaget § 3, 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 forslaget § 84, 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 § 85

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 § 86

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 § 89.

Til § 87

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 vedligeholdelse 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 oprindeligt 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 § 80, hvorefter træer og anden beplantning kun må plantes i

vejarealet med vejmyndighedens tilladelse, som det er tilfældet for råden over vejarealet generelt.

Stk. 1 indeholder også hjemmel for vejmyndigheden til at kræve træer og anden beplantning ved vejarealet, dvs. på naboejendomme, fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, når hensynet til vejens vedligeholdelse eller til færdslen i øvrigt gør det nødvendigt.

Det forudsættes, at vejmyndigheden ved administrationen af denne bestemmelse er opmærksom på, at der skal være proportionalitet mellem det indgreb i beplantningen ved vejarealet 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.

Det fremgår af *stk. 2*, at efterkommes et krav efter *stk. 1* ikke efter den fastsatte frist, kan vejmyndigheden lade arbejdet udføre for ejerens regning.

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 hegn er et "eget hegn" eller et "fælleshegn" jf. definitionerne § 1 i lov om hegn (hegnsløven), jf. lovebekendtgørelse nr. 59 af 19. januar 2007 med senere ændringer. Hvis grundejeren vil gøre gældende, at vejmyndigheden skal afholde udgifterne til det pålagte arbejde, fordi hegn er et fælleshegn, må dette spørgsmål i tilfælde af uenighed mellem grundejeren og vejmyndigheden afgøres ved et hegnssyn.

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 vedligeholdelse 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 u hensigtsmæssigt, 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 der-

med kan opstå trafikfarlige situationer på vejen, stilles forslaget til det nye *stk. 3*.

Til § 88

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 forslagens *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.

Det er efter forslagens *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 andre afgørelser efter loven, begrundes i saglige hensyn.

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, vaskehal, 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 forslagens 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.*

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 dets produkter. Hvis ikke andet er fastsat som vilkår i tilladelsen, vil der ikke være noget til hinder for, at indehaveren - hvis indehaveren eller selskabet opsigter 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 forslagens kapitel 6.

Efter 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 anlæget helt eller delvis afholder udgifterne ved foranstaltninger, som vejmyndigheden finder det nødvendigt at foretage på den offentlige vej, eksempelvis anlæg af decelerationsbane.

Inden der gives tilladelser efter denne bestemmelse skal vejmyndigheden forhandle med politiet, jf. forslagets § 89.

Forslagets *stk. 5* er nyt. Det præciseres her, at de samme trafikikkerhedsmæssige 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 trafikikkerhedsmæssige interesser.

Stk. 6 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 pkt. 54 i Ministeriet for offentlige arbejders, nu Transportministeriets, cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 om lov om offentlige veje.

Til § 89

Den foreslåede bestemmelse erstatter den gældende vejlovs § 105, der angiver, at vejmyndigheden skal forhandle med politiet, inden der gives tilladelse efter §§ 73, 80, 82, 86 og 88. Formålet er først og fremmest at sikre trafikikkerheden og trafikafviklingen.

Forslagets § 89 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 ved vejarealet. I almindelighed vurderes de trafikikkerheds- 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 § 90

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.

Som det fremgår af forslagets § 96 og 97, kan kommunale vejmyndigheder ekspropriere til vej anlæg, herunder udvidelse af bestående veje, når almenvellet kræver det.

Vejmyndigheden kan efter forslagets § 90, opkræve en betaling for benyttelse af særligt indrettede parkeringspladser og -anlæg for motorkøretøjer på vejarealet. 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 betalingen tjener således ikke primært et færdselsregulerende formål.

Efter *stk. 2* kan vejmyndigheden – med politiets samtykke – bestemme, at der skal opkræves en betaling med henblik på at begrænse parkering på bestemte steder i kommunen, typisk de bytætte og stærkt trafikerede områder. 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 offentlige parkeringspladser og -anlæg og ved parkering langs kantsten, som f.eks. parkeringszoner.

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

Stk. 2 er den oftest anvendte hjemmel for betalingsparkeringsordninger på offentlige veje.

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

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.

Forslagets *stk. 3* er nyt. Det skønnes rimeligt og hensigtsmæssigt, at vejmyndighedens beslutninger om betaling for parkering efter *stk. 3* skal offentliggøres.

Forslagets *stk. 4* er nyt. 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. Vejmyndighederne kan efter denne bestemmelse, når transportministeren har fastsat nærmere regler, f.eks. differentiere betalingen efter køretøjets miljøbelastning, tilgodese

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 indeholder ikke begrænsninger i forhold til hvilke teknologier der falder ind under anvendelsesområdet.

Forslagets *stk. 5* er en videreførelse af vejlovens § 107, stk. 3 om udstedelse af regler om dokumentation for betalt parkering.

Til § 91

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 § 92

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

Stk. 3 og *4* foreskriver den procedure som skal følges, når vejmyndighedernes dispositioner efter *stk. 1* forvolder skade eller ulempe.

I *Stk. 5* er der indsat hjemmel til, at transportministeren kan bestemme, at spørgsmålet i stedet behandles af de myndigheder, der er nævnt i forslagets §§ 105 og 106.

Til § 93

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 ejendom-

mene 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.

Stk. 2 er en videreførelse af den gældende § 111, stk. 3.

Når der fastsættes adgangsbestemmelser for en offentlig vej efter forslagets § 51, 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 forslagets § 51, stk. 1.

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 § 94

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

I forslagets *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 § 95

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. det foreslåede *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 § 96

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 § 3. Der henvises til forslaget § 99 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 *stk. 1, 2. pkt.*, videreføres 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 § 50, *stk. 4*, § 54, *stk. 1*, og § 56, *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. § 15 og bestemmelserne i kap. 11. Ekspropriationshjemmelen vil kun blive udnyttet i det omfang, der ikke er muligt for vejmyndigheden at sikre den berørte ejendom anden fornøden vejadgang.

Til § 97

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, klimarelaterede afværgeforanstaltninger, 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 lovforslaget § 14.

Til § 98

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 43, *stk. 3*. 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.

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

Forslaget *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. forslaget § 61, 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 ejerens ønske om fuldstændig afståelse.

Til § 99

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 45 med de ændringer, der er beskrevet nedenfor. Bestemmelsen giver vejmyndigheden hjemmel til, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse, at foretage opmålinger, nivellementer og andre tekniske forarbejder på privat ejendom, hvis det er nødvendigt i anledning af anlæg efter vejloven eller klimarelaterede afværgeforanstaltninger. 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 eller brugere, 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*. Arkæologiske forundersøgelser er endvidere ofte ikke så presserende at gennemføre. Det vurderes på den baggrund rimeligt med en længere varsling af grundejerne eller brugerne 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. 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.

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. Dette fremgår af *stk. 5*.

Med forslaget i *stk. 6* indføres som en ny bestemmelse, at spørgsmålet om erstatning i forbindelse med forundersøgelser og arkæologiske undersøgelser vedrørende planlagte statsveje og udvidelse eller forlægning af eksisterende statsveje, behandles af myndighederne nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Det betyder, at det er ekspropriationskommissionerne, der

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 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 §§ 105 og 106.

Til § 100

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 forslagets *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 forslagets *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 vejlovens § 48, *stk. 3*. 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. 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.

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. Offentliggørelsen tjener som underretning for enhver der har en retlig interesse at varetage i anledning af ekspropriationen.

Til § 101

Den foreslåede bestemmelse svarer til den gældende vejlovs § 48.

Mindst et medlem af den kommunalbestyrelse, der er vejmyndighed, skal deltage i åstedsforretningen, og et medlem af den pågældende kommunalbestyrelse skal lede forretningen, jf. forslagens *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 forslagens *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 forslagens *stk. 3* videreføres den gældende vejlovs § 48, *stk. 2, 3. og 4. pkt.* Vejmyndigheden kan fortsat fremsætte forslag til erstatningens fastsættelse (forligstilbud) under åstedsforretningen. Erstatningsforslaget kan også som i dag accepteres af grundejerne under selve åstedsforretningen blot med den forskel, at aftalen må indgås med det forbehold, at ekspropriationen af vejmyndigheden besluttet fremmet på det grundlag, der foreligger under åstedsforretningen, 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 § 102

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 § 101, *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. forslagens *stk. 2*.

Hvis vejmyndigheden beslutter at foretage væsentlige ændringer i de planer, der har været fremlagt under åstedsforretningen, skal fornyet åstedsforretning 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 åstedsforretningen. Hvis ekspropriationsbeslutningen udskydes i længere tid, bør der afholdes fornyet åstedsforretning.

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

Til § 103

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 § 104

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 totaleksproprietet, 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, eksproprietet.

Forslagets *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.

Til § 105

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 § 106

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

Til § 107

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

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

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 § 110

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 § 111

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 62. Kommissionerne kan med transportministerens godkendelse antage sekretærbistand.

Det fremgår af *stk. 2*, at statskassen afholder udgifter til vederlag til formand og sekretærer, mens de resterende udgifter til kommissionernes virksomhed, afholdes af vejmyndigheden.

Det fremgår af *stk. 3*, at transportministeren fastsætter nærmere regler for vederlag til formand og sekretærer for kommissionerne.

Til § 112

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 § 113

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 § 114

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 § 115

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 *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. Ordene og ”med de fornødne lemper” er ligeledes udgået. Proceduren i forslaget §§ 116 og 117 finder herefter fuldt ud anvendelse når en sag optages til realitetsbehandling.

Til § 116

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 § 117

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 § 117.

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

Til § 118

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

Til § 119

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

Til § 120

De foreslåede bestemmelser svarer til den gældende vejlovs § 63 om forrentning af erstatningsbeløbet efter forslagens § 119.

Til § 121

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

Til § 122

I forslagets § 122 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 forslagets *stk. 2*, videreføres den gældende vejlovs § 66, *stk. 2*, om, at miljøministeren, henholdsvis justitsministeren, kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved matrikulære, henholdsvis tinglysningsmæssige, lovliggørelser, der bliver nødvendige på grund af ekspropriationer omfattet af vejloven.

Til § 123

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

Til § 124

De foreslåede bestemmelser i §§ 124 og 125 erstatter den gældende vejlovs § 90 om nedlæggelse af offentlige veje.

Forslaget til § 124 erstatter den gældende vejlovs § 90, *stk. 1 - 7*, og *stk. 13*.

Forslaget til § 124, *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 forslagets § 124, *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 forslagets § 124, *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 § 124, *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 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.

Forslagets § 124, *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.

Forslagets § 124, *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 *stk. 2 og 7*.

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 inten-

sivt 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 § 124, *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 § 124, *stk. 2 og 7*, nævnte bestemmelser.

I forslaget § 124, *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 *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 § 124, *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.

Til § 125

Forslagets § 125 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. forslaget § 128.

Forslaget i § 125, *stk. 1*, viderefører 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.

Forslagets § 125, *stk. 2*, erstatter den gældende vejlovs § 90, *stk. 10*. I henhold til den gældende bestemmelse skal vejbestyrelsen i forbindelse med høringen nævnt i *stk. 5* (forslagets § 124, *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 forslaget § 125, *stk. 2*, 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 § 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.

Forslagets § 125, *stk. 3*, viderefører den gældende vejlovs § 90, *stk. 11*. Hvis vejmyndigheden efter behandling af modtagne høringssvar 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. forslaget § 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 forslags § 125, *stk. 2*. Der vurderes ikke at være et retssikkerhedsmæssigt behov for at fastholde den gældende vejlovs § 90, *stk. 12*, om, at klage til Vejdirektoratet har opsættende virkning. Spørgsmålet, om der konkret skal meddeles opsættende virkning, indtil klagemyndighedens afgørelse foreligger, vil blive behandlet efter reglen i forslaget § 132, *stk. 4*. Det vil sige, at der som udgangspunkt skal være tale om uerstattelige 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. 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. Offentliggørelsen kan for eksempel ske på kommunens hjemmeside.

I forslaget § 125, *stk. 4*, videreføres den gældende vejlovs § 90, *stk. 9*, der bemyndiger transportministeren til at fast-

sætte nærmere regler om tilstandsrapporters udformning, indhold mv.

Til § 126

Den foreslåede bestemmelse er ny. Bestemmelsen giver mulighed for, at den procedure, der er fastlagt i forslaget § 124, stk. 3, og § 125, stk. 1, kan fraviges ved aftale mellem kommunalbestyrelsen og de berørte grundejere.

Til § 127

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 § 127, stk. 1, 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.

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 forurenede på grund af dets tidligere funktion som vej. En tvangsmæssig overtagelse vil derfor medføre en miljøbelastning for den private grundejers ejendom. Vejmyndigheden vil efter forslaget frit kunne råde over det nedlagte vejareal, hvorfor det kan tilbydes og sælges på markedsvilkår, for eksempel til en naboejendom eller andre.

Forslagets *stk. 2*, viderefører den gældende vejlovs § 91, stk. 5. Kommunalbestyrelsen skal således sørge for den matrikulære lovgivning i forbindelse med nedlæggelsen af vejen.

Den foreslåede *stk. 3* er nyt. 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 gæstprincipets vilkår.

Til § 128

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 92, stk. 2. Formålet med bestemmelsen er at præcisere, at procedurereglerne i forslaget § 124 ikke skal iagttages af ekspropriationsmyndigheden i forbindelse med beslutninger vedrørende aflagte vejarealer i forbindelse med vejoplægninger eller vejforlægninger.

Til § 129

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 regler 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 regler 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. 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 § 129, *stk. 2*, viderefører i sprogligt moderniseret form bemyndigelsen 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.

Til § 130

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende vejlovs § 109 om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler. Det er hensigten, at bestemmelsen hovedsageligt skal anvendes til administrativ implementering af EU-direktiver. Al implementering, som typisk vil blive gennemført ved bekendtgørelser, på grundlag af den foreslåede bestemmelse, vil blive gennemført inden for rammerne af gældende lovgivning, herunder lov om offentlige veje. Det betyder, at transportministeren ikke administrativt vil kunne gennemføre implementering af EU-retsakter, hvis en sådan implementering vil stride mod gældende lovgivning. I den situation vil der forud for implementeringens gennemførelse blive foretaget nødvendige tilpasninger af gældende ret, som sikrer konformitet med EU-retten. Der vil med andre ord blive fremsat nødvendige lovforslag herom for Folketinget.

Hensynet bag den foreslåede generelle bemyndigelsesbestemmelse er således hovedsageligt, at transportministeren administrativt vil kunne implementere EU-regler af f.eks. mere teknisk karakter, der ikke strider mod gældende lovgivning, og som – under hensyntagen til EU-reglernes indholdsmæssige væsentlighed – ikke kan berettige implementering via Folketingets lovbehandling.

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 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 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 § 104 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 linjeføringen mv., ligesom Vejdirektoratet, når dette gøres gældende, sikrer sig, at de nødvendige forhåndstilkendelsegivelser, tilladelser m.m. efter anden lovgivning foreligger, før ekspropriationsbeslutningen træffes.

I forslagets § 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 § 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.

Den oprindelige bestemmelse 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.

Forslagets § 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 vejareallet.

Der vurderes ikke at være behov for at sondre mellem ledningsejernes relative samfundsøkonomiske og forsynings-sikkerhedsmæssige 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.

Stk. 3 er nyt. 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.

Stk. 4 er nyt. Den gældende vejlov indeholder ikke frister for indbringelse af tvister.

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.

Stk. 5 er nyt, 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 af-

holder 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.

Stk. 6 er nyt. I lighed med klager over retlige spørgsmål, jf. forslagens § 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 forslagens *stk. 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 forslagens *stk. 2* foreslås en bemyndigelse for transportministeren til at fastsætte regler om gebyrer for kommunernes behandling af ansøgninger efter lovforslagets §§ 49 (ansøgning om tilladelse til nye adgange og udvidelse af bestående adgange), 50 (ansøgning om tilladelse til ændret brug af bestående adgang), 80 (ansøgning om tilladelse til særlig råden over vejareal), 82 (ansøgning om tilladelse til tillæning af spildevand), 86 (ansøgning om tilladelse til anbringelse af faste genstande) og 88 (ansøgning om tilladelse til tankanlæg).

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

I forslagens *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 forslagens *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 erindringsskrivelser. De foreslåede

bestemmelser vil fremover kunne udmøntes for de i stk. 1-4 nævnte gebyrer.

Stk. 8 bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om betaling for erindringsskrivelser i medfør af reglen i stk. 6. 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 § 136, stk. 1, er en videreførelse af den gældende vejlovs § 114, stk. 1, om berigtigelse af ulovlige forhold. Bestemmelsen understreger således på en ene side, at vejmyndighedernes afgørelser skal respekteres, at godkendelser og tilladelser skal være indhentet, før foranstaltningerne iværksættes. På den anden side understreger bestemmelsen, at vejmyndigheden har pligt til at tage stilling til, om et forhold, der kræver tilladelse eller godkendelse, kan godkendes, inden der meddeles påbud om fysisk lovliggørelse.

Den foreslåede § 136, *stk. 2*, 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.

Den gældende vejlovs § 114, stk. 2 foreslås ophævet. Det bemærkes i den forbindelse, at det følger af retsplejelovens § 997, stk. 3, at der i domme, hvorved nogen tilholdes at opfylde en forpligtelse mod det offentlige, som tvangsmiddel kan fastsættes en fortløbende bøde, der tilfalder statskassen.

Den gældende vejlovs § 114, stk. 3, foreslås ophæves, da der ikke vurderes at være et behov for denne hjemmel.

Til § 137

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

I forslagens *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.

I forslaget *stk. 4* indsættes en bemyndigelse til transportministeren, hvorefter der kan fastsættes regler om at visse påbudte arbejder ikke skal konkurrenceudsættes. Det kan for eksempel være regler som undtager arbejder af en lavere økonomisk værdi fra kravet om konkurrenceudsættelse.

En udmøntning af bemyndigelsen i *stk. 4* ville skulle ske i respekt af bestemmelser i anden lovgivning, herunder EU-retten, om konkurrenceudsættelse. I det omfang bestemmelsen anvendes til at undtage arbejder af beskeden økonomisk værdi, vil den således ikke komme i konflikt med værdigrænserne i den danske tilbudslovgivning eller EU-udbudsreglerne.

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 i *stk. 2*, at forslaget § 90, *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 forslaget § 90, *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 den gældende vejlovs § 97, 2. pkt., og § 99, 2. pkt., indsat i lov om private fællesveje, idet disse dermed ikke videreføres i lov om offentlige veje (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. 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 fællesvej på landet, hvor det efter vejmyndighedens vurdering er rimeligt, at vejmyndigheden bidrager til vejens stand af hensyn til offentlighedens rekreative ønsker, eller hvor der er behov

for at kunne regulere færdslen af hensyn til den gående og cyklende færdsel.

Vejmyndigheden overtager ikke, som tilfældet er ved offentlige stier, 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 vejejer 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 vejejer 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 §§ 105 og 106. Denne adgang til at få prøvet et erstatningskrav har været fast antaget i praksis, selvom det ikke udtrykkeligt fremgår af pkt. 32 i cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 om lov om offentlige veje, hvor taksationskommissionernes og overtaksationskommissionernes opgaver beskrives. Det er nu indsat i § 141, nr. 79, *stk. 2*, nr. 1.

I bestemmelsen videreføres 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 private vejslovens 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 vejmyndigheden har besluttet, at områderne skal administreres efter reglerne i byzoner. Der henvises derudover til de almindelige bemærkninger afsnit 2.10, og de særlige bemærkningerne 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.

Den gældende lov om private fællesveje (privatvejsloven) § 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, 30, 31, 33 og 38 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 fortolkningstvivel. 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:

Ændringen i § 141, nr. 7, og stk. 4 i nr. 13 og nr. 72, 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:

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 forslagens § 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. 18 i privatvejslovens § 10 foreslås indsat en definition på fordelingsvej. Begrebet anvendes i lovens § 45, stk. 7, jf. lovforslagets § 141, nr. 27, 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. Ophævelsen af privatvejslovens § 11, stk. 2 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 naturbeskyttelseslovens § 26.

Det bemærkes, at eventuelle lokalplaner fortsat skal overholdes ved udlæg til private fællesveje.

Til nr. 11:

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 foreligger 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 st. 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, §§ 13-22.

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 vedligehol-

de 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 færdsdens 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 af 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 af 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 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 en ny § 14 erstatter den gældende bestemmelse i privatvejslovens § 14. Det vurderes, at der fortsat er behov for 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. renovationsafhæntning, 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 vejsynsager 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. Normalt skal fordelingen af de administrative udgifter ved sagens behandling følge samme fordeling som fordelingen af de aktuelle og/eller fremtidige arbejder, som kommunen kræver udført, for at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til de vejberettigedes færdsel på vejen. Bestemmelsen i § 14, stk. 3, har således karakter af undtagelsesbestemmelse og skal kun bringes i anvendelse der, hvor det måtte stå den grundejer, der har rejst sagen over for kommunen, klart, at vedkommende bad kommunen om at tage stilling til spørgsmål, som klart falder uden for kommunens kompetence (f.eks. en privatretlig uenighed), eller det måtte være klart for grundejeren, at vejen er i god og forsvarlig stand, eller at der ikke er sket ændringer i de vejberettigedes brug af vejen siden seneste udgiftsfordeling. Altså at anmodningen var åbenbart formålsløs.

Forslaget til en 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.

§ 15, stk. 2, er ikke udtømmende. Kommunalbestyrelsen kan bl.a. bestemme, at de enkelte vedligeholdelsespligtige skal udføre bestemte arbejder svarende til deres respektive andele af byrden, fordelt efter § 15, 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 arbejderne 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 vedligeholdes 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, medmindre dette sker efter § 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 vejberettigede 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, fordele kommunalbestyrelsen arbejderne eller udgifterne mellem de vejberettigede i forhold til deres brug af vejen.

Med forslaget til en 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.

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 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 vedrørende 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.

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 § 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 vedligeholdelsespligtig – nu alene på grundlag af vedkommendes brug af vejen – skal vedligeholde en nærmere bestemt del af vejen, svarende til pågældendes del af 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 fremtidige vedligeholdelsesarbejder.

Efter den foreslåede § 17 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 fordele blandt de vedligeholdelsespligtige grundejere, jf. forslagets § 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 kommu-

nalbestyrelsen 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 privatretlige 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 § 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.

Den gældende privatvejslovs § 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 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 vedrørende uenighed mellem de vedligeholdelsespligtige og vejejerer om, hvilken færdsel der må være på vejen, da dette grundlæggende er et privatretligt spørgsmål.

Med forslaget til § 18 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 vedligeholdelse af vejen, for samtlige vedligeholdelsespligtiges regning. Det nærmere omfang af kommunens forpligtelse må bero på den konkrete aftale mellem kommunalbestyrelsen og de vedligeholdelsespligtige.

Med forslagens 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 offentligt 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 offentligtretlige serviceforanstaltninger, f.eks. afhentning af renovation, hjemmehjælp m.m. ikke kan gennemføres fysisk, eller hvor anden lovgivning, herunder arbejdsmiljøregler, stiller særlige krav til vejs 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 et udslag af den beskedne offentligtretlige interesse i dette vejnet.

Vedrørende ændringen i affattelsen af forslagens § 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 forslagens § 141, nr. 73 om ophævelse af den gældende § 84.

Til nr. 14-16:

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

Til nr. 17-18:

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

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

Til nr. 19:

Med ændringen i forslagens § 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 forslaget til en vejlovs § 101, 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 § 101 i lov om offentlige veje.

Til nr. 21:

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

Til nr. 22:

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

Til nr. 23:

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

Til nr. 24-25

Ændringerne i affattelsen af forslaget til § 45, stk. 5, er en konsekvens af de foreslåede ændringer i dette lovforslags § 141, nr. 27, hvor de særlige regler om fordelingsveje i sommerhusområder samles i sin egen bestemmelse.

Til nr. 26:

Forslagens § 141, nr. 26, om ophævelse af den gældende § 45, stk. 7, er en konsekvens af forslagens § 141, nr. 27.

Til nr. 27:

Forslagens § 141, nr. 27, om ny § 45 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. 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 § 45 a 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. 3-6.

Med forslagens § 45 a, stk. 2, bliver det muligt at bestemme, at flere private fællesveje, herunder fordelingsvejen, der udgør en trafikal enhed, 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 sliddet) er nogenlunde sammenligneligt mellem ejendommene, findes det ubetænkeligt at fordele udgifterne efter forslaget til ny affattelse af § 51, det vil sige efter ejendommenes benyttelse.

Til nr. 28-29:

Forslagets § 141, nr. 28-29, viderefører den gældende privatvejslovs § 46 om servitutforpligtede, 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 lovens §§ 45, 45 a, 49 og 52.

Til nr. 30-31:

Forslagets § 141, nr. 30 og 31, 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 til nr. 31 ændres endvidere § 47, stk. 2, hvorefter kommunen skal fastsætte en frist på 3 uger til de vedligeholdelsespligtiges bemærkninger. Der kan forekomme 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 vedligehold-

delsesforpligtet 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. Et sådant særligt tilfælde kunne være et farligt hul i fortovej eller kørebane. Det er ikke muligt at henvise trafikanterne til en anden vognbane/fortov, og det ville skabe en urimelig situation for de øvrige vejberettigede og trafikanter at afspærre vejen, indtil en frist for indsigelser var udløbet. Der foreligger således en situation af nødretslignende karakter.

Til nr. 32-33:

Vedrørende ændringen i forslagens § 141, nr. 32-33, henvises til bemærkningerne til § 141, nr. 5.

Til nr. 34:

Med forslagens § 141, nr. 34, 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, dokumenterbare 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 arbejder, såvel kommunens administrative udgifter som udgifterne til eksperter 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. 41, som ophæver den gældende § 53 om administrationstillæg.

I forslagens 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.

Økonomi- og Indenrigsministeriet har, i sin egenskab af øverste kommunale tilsynsmyndighed, i et brev af 19. december 2013 til en kommune udtalt, at det er ministeriets vurdering, at kommunalfuldmagtsreglerne ikke indeholder

hjemmel til, at kommunerne afholder udgifter til istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje. En kommune kan således alene afholde sådanne udgifter i det omfang, dette er hjemlet i lov om private fællesveje, jf. herved lovens § 49, stk. 3 og 5 som affattet ved lovforslagets § 141, nr. 34, og lovens § 15, stk. 4, 2. pkt., som affattet ved lovforslagets § 141, nr. 12.

Til nr. 35:

I § 141, nr. 35, 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 forslaget § 141, nr. 37, fremstår uhensigtsmæssigt under en overskrift om begrænsninger vedrørende vand- og vejarealer.

Til nr. 36:

Forslagets § 141, nr. 36, 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. 37:

Forslagets § 141, nr. 37, erstatter den gældende lovs § 51, som fastlægger, hvordan kommunalbestyrelsen fordele 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 lettelse 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. 38-39:

Vedrørende ændringen i forslaget § 141, nr. 38 og 39, henvises til bemærkningerne til § 141, nr. 5.

Til nr. 40-41:

Med hensyn til forslaget § 141, nr. 40 og 41, om ophævelse af overskriften ”Administrationstillæg” og bestemmelsen § 53 om samme, henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.12.5 om administrationstillægget.

Til nr. 42:

Forslaget i § 141, nr. 42, 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.

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. 42, 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 § 141, nr. 42, 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.

Den gældende privatvejslovs § 55, stk. 5, videreføres ikke i forslaget til ny § 55, men erstattes af forslaget til ny § 99 a, jf. dette forslaget § 141, nr. 81.

Til nr. 43:

Privatvejslovens § 56 om offentligtretlige tilladelser og godkendelser foreslås ved forslaget § 141, nr. 43, 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 offentligtretlige tilladelser, men tilladelser som ledningsejeren kan handle umiddelbart efter. En offentligtretlig 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 vedligeholdelse af anlæggene. Der er i øvrigt ikke tilsigtet materielle ændringer i bestemmelsen.

De tilladelser, der benævnes offentligretlige tilladelser, er tilladelser til færdselsregulering, etablering af fremspringende bygningsdele mv. ind over det ibrugtagne vejareal, etablering af beplantning, etablering af overkørsler (adgange), anden (ikke-trafikal) brug af vejens areal og gravetilladelser, som ikke knytter sig til forsyningsledninger m.v.

Begrebet understreger, at private fællesveje er privat ejendom, hvor ejeren efter aftale med andre grundejere har accepteret, at disse kan benytte en del af vedkommendes ejendom som færdselsareal. Kommunalbestyrelsen er derfor principielt kun tillagt de kompetencer, der er nødvendige for at sikre, at disse privatejede veje kan tjene som veje, at vejene er i god og forsvarlig stand, og at vejene kan indgå på en fornuftig måde i trafik- og vejplanlægningen.

Almene, offentligretlige hensyn, der taler imod en ansøgning, kan f.eks. betyde, at kommunalbestyrelsen skal afslå en ansøgning efter § 57, stk. 1, hvis den vurderer, at det ansøgte vil komme i konflikt med de trafikale forudsætninger, hvori den private fællesvej er tænkt at indgå i det samlede lokale vejnet. Det kunne f.eks. være, at kommunalbestyrelsen har foretaget en vurdering af behovet for parkeringsmuligheder i nærområdet, og de eksisterende parkeringsmuligheder på den omhandlede private fællesvej indgår i den samlede kapacitetsvurdering. Dette kunne tale imod en imødekommelse af en ansøgning om forbud imod uvedkommende parkering på vejen.

Med almene, offentligretlige hensyn, der taler imod, kan der endvidere tænkes på, at den ønskede regulering (den ønskede tilladelse) vil udgøre en fare for færdslen på vejen, herunder de vejberettigedes egen færdsel. Hvis en foranstaltning frembringer en åbenbar fare for andre mennesker, er det ikke et privatretligt anliggende, om den kan tillades.

Hvis eksemplet er en tilladelse efter § 66 til filmoptagelse på vejen, herunder evt. en kortvarig afspærring af vejen, vil kommunalbestyrelsen skulle se på, at trafikale hensyn (fremkommelighed, trafikafvikling) i nærområdet taler imod. Der ville næppe være vejtekniske hensyn, der talte imod en tilladelse.

Til nr. 45-47:

Med forslaget i § 141, nr. 45-47 er foretaget enkelte sproglige præciseringer i privatvejslovens § 57, stk. 1, til 3 om forandringer og færdselsreguleringer på private fællesveje. Der er ikke tilsigtet ændringer i forhold til gældende praksis.

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

”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 den sproglige præcisering af § 57, stk. 1, skal derfor præcisere, at kommunalbestyrelsen meddeler afgørelsen på grundejernes ansøgning om tilladelse til at foretage færdselsregulering m.m. på private fællesveje i byer og bymæssige områder, og at 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 ændring i § 141, nr. 46 af § 57, stk. 2, er en konsekvens af forslaget til ændring af stk. 1.

Til nr. 48:

Med forslaget i § 141, nr. 48, 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, gennemsnitsbillede af trafiksamsetningen 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. 49:

Forslagets § 141, nr. 49, 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 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. 49, 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 41, 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. 4 forslag om, at grundejerne ikke kan kræve en udgiftsfordeling genoptaget til ny fordeling, medmindre der er gået 5 år siden seneste fordeling, eller grundejeren sandsynliggør, at der er sket væsentlige ændringer i forhold til det oprindelige fordelingsgrundlag. Kommunalbestyrelsen kan af egen drift genoptage udgiftsfordelingen, hvor forholdene ændrer sig i en sådan grad, at kommunalbestyrelsen skønner, at det er rimeligt.

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

I forslagens 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.

Ministerens 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.

Til nr. 50:

I forslagens § 141, nr. 50, stilles forslag til ændret affattelse af privatvejslovens § 60. Ændringerne er en konsekvens af de foreslåede ændringer i vejloven, jf. forslaget til en ny vejlov §§ 86, 88, 92 og 93.

Til nr. 51:

Den foreslåede ændring i § 141, nr. 51, er alene en konsekvens ændring som følge af de foreslåede ændringer i fordelingsreglerne.

Til nr. 52-57:

Forslaget i § 141, nr. 52-57, 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. 59-60:

Som et nyt § 66, stk. 2, i privatvejsloven foreslås det, at transportministeren får hjemmel til at bemyndige kommunalbestyrelsen (derogation) til at fastsætte nærmere regler om visse former for råden, som herefter ikke kræver tilladelse som nævnt i stk. 1, før foranstaltningen påbegyndes. De regler, der herefter kan fastsættes af kommunalbestyrelsen, kan kun omfatte de former for råden, som transportministeren forinden har fastlagt ved bekendtgørelse. Som ved forslaget til et nyt § 82, 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 fælles-træk. Det kan f.eks. dreje sig om vareudstillinger langs butiksfacaden, udeservering og placeringen af cykelstativer.

Bestemmelsen svarer således til principperne i forslaget til ny § 80, 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 kommunalbestyrelsens 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.

Forslagene i § 141, nr. 60, er en konsekvensrettelse af forslaget i § 141, nr. 59.

Til nr. 61-64

Forslaget i § 141, nr. 61, 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. 62, stilles der forslag om, at det i lighed med forslaget til vejlovens § 84, 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. Ændringerne foreslås på baggrund af en mindre evaluering af valgplakatbestemmelserne gennem-

ført i foråret 2012 blandt alle landets kommuner og Folketingets partier.

Forslaget i § 141, nr. 63 og 64, er alene en konsekvensrettelse som følge af forslaget i § 141, nr. 61.

Til nr. 65:

Privatvejslovens § 67 indeholder en henvisning til reglerne om gravearbejder i lov om offentlige veje.

Med den foreslåede ændring, herunder det nye stk. 2, henvises til de nye bestemmelser i vejloven om gravearbejder, jf. lovforslagets §§ 73-76. Herved udmøntes endvidere de koordinerings- og oplysningsforpligtelser, der er forudsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/61/EU af 15. maj 2014 om foranstaltninger for at reducere omkostninger ved etablering af højhastighedsnet til elektronisk kommunikation, til også at gælde for vejmyndighedens afgørelser efter privatvejsloven om private fællesveje i byer og bymæssige områder, ligesom ledningsejerne pålægges at koordinere deres grave- og ledningsarbejder indbyrdes og med vejmyndigheden.

Til nr. 66-67:

I § 141, nr. 66, 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 §§ 79 til 81. Med hensyn til den gældende § 70, stk. 3 om tvister, henvises til dette lovforslags § 141, nr. 75.

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. 66-67, sikres det, at der fortsat opereres med det samme gæsteprincip inden for vejområdet. Da vejlovgivningen indeholder muligheder for 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 gæsteprinsipper rent indholdsmæssigt afhængig af vejens status på det tidspunkt, ledningen blev placeret i eller over vejen.

Til nr. 68:

Forslaget i § 141, nr. 68, er alene en konsekvensrettelse af de foreslåede ændringer i vejloven og privatvejsloven, således at der henvises til de korrekte bestemmelser om ekspropriation.

Til nr. 69:

Forslaget i § 141, nr. 69, indebærer, at formuleringen ”anden vejadgang” i den gældende § 72, stk. 3, 2. pkt., ændres til ”vejadgang”. Der er ikke tilsigtet materielle ændringer ved denne rent sproglige ændring af bestemmelsen.

Til nr. 70:

I forslaget § 141, nr. 70, 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”.

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. 71:

Forslaget i § 141, nr. 71, er alene en konsekvensrettelse af de foreslåede ændringer i vejloven, således at der henvises til de korrekte bestemmelser om taksationsmyndighederne i lovforslagets § 105.

Til nr. 72:

Privatvejslovens § 79 regulerer kommunalbestyrelsens mulighed for at fastlægge grundejernes forpligtelser til vintervedligeholdelse og renholdelse samt processen hertil. I forslaget § 141, nr. 72, 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. 73:

Med forslaget i § 141, nr. 73, ophæves reglerne om grundejernes overdragelse af pligter, idet der ikke skønnes at være et offentligt behov for, at vejmyndigheden skal god-

kende 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. 74 og 75:

I § 141, nr. 74 og 75, 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 forsyningsselskab. Bestemmelsen er en konsekvens af formuleringen af de tilsvarende bestemmelser vedrørende offentlige veje, jf. forslaget § 133, stk. 2, 4 og 5.

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. 76 og 77:

Med forslaget i § 141, nr. 76 og 77, 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. 78:

Med forslaget i § 141, nr. 78, 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. 79 til 81:

Forslagene i § 141, nr. 71 til 81, er alene konsekvensrettelser af henvisninger til vejloven som følge af de foreslåede ændringer i vejloven.

Til nr. 82:

I bestemmelsen videreføres den gældende privatvejslovs § 99, stk. 1, om lovliggørelse af ulovlige tilstande.

Bestemmelsen understreger således på den ene side, at vejmyndighedernes afgørelser skal respekteres, og at god-

kendelser og tilladelser skal være indhentet, før foranstaltningerne iværksættes. På den anden side understreger bestemmelsen, at vejmyndigheden har pligt til at tage stilling til, om et forhold, der kræver tilladelse eller godkendelse, kan godkendes, inden der meddeles påbud om fysisk lovliggørelse.

Forslaget til en ny affattelse af § 99 viderefører ikke den gældende privatvejslovs § 99, stk. 2 og 3, om tvangsbøder, idet dette spørgsmål anses udtømmende reguleret i loven om rettens pleje (retsplejeloven) § 997, stk. 3, om tvangsbøder.

Til nr. 83:

Forslaget i § 141, nr. 83, 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.

I forslaget § 3 indsættes en bemyndigelse til transportministeren, hvorefter der kan fastsættes regler om, at visse påbudte arbejder ikke skal konkurrenceudsættes. Det kan for eksempel være regler som undtager arbejder af en lavere økonomisk værdi fra kravet om konkurrenceudsættelse.

En udmøntning af bemyndigelsen i stk. 3 vil skulle ske i respekt af bestemmelser i anden lovgivning, herunder EU-retten, om konkurrenceudsættelse. I det omfang bestemmelsen anvendes til at undtage arbejder af beskeden økonomisk værdi, vil den således ikke komme i konflikt med værdigrænserne i den danske tilbudslovgivning eller EU-udbudsreglerne.

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 forslaget til en ny vejlovs § 99, stk. 3 og 4, hvorefter der indføres hjemmel til at foretage arkæologiske forundersøgelser inden ekspropriation og bestemmelse om varsling af sådanne forundersøgelser.

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 an-

lægsmyndigheden og kommissarius frit bestemmer, hvor og hvordan offentliggørelsen skal ske. Fremover får den enkelte myndighed ret til at bestemme den offentliggørelsesmåde, som skønnes bedst egnet til at sikre udbredelsen af de beslutninger m.m., der er tale om. Offentliggørelsen kan for eksempel ske på anlægsmyndighedens, kommissarius' eller kommunens hjemmeside, ved indrykning af annoncer i stedlige dagblade eller 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 §§ 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 forslaget til en ny vejlov § 109, foreskriver eksplicit, at med-

lemmer 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 § 109.

Til §§ 143-163

De foreslåede bestemmelser er konsekvensrettelser i anden lovgivning som følge af lovforslaget.

Til § 164

Bestemmelsen vedrører lovens territoriale gyldighed. Efter bestemmelsen gælder loven i lighed med de nuværende vejlove ikke for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 141**

I lov om private fællesveje, lov nr. 1537 af 21. december 2010, som ændret ved lov nr. 379 af 2. maj 2011 og lov nr. 552 af 2. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 2 indsættes:

»§ 2 a. Vejmyndigheden for en offentlig sti kan bestemme, at en privat fællesvej skal have status som offentlig sti, men i øvrigt bibeholdes som privat fællesvej. Vejmyndigheden for den offentlige sti afholder en forholdsmæssig andel af udgifterne til den private fællesvejs vedligeholdelse.«

2. § 3 affattes således:

»§ 3. §§ 25-86 finder anvendelse på private fællesveje i Københavns Kommune og de områder, der efter lov om planlægning er beliggende i byzone eller i et sommerhusområde.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at byreglerne skal finde anvendelse i afgrænsede områder i landzone, jf. lov om planlægning, når disse områder har bymæssig karakter eller er planlagt hertil.«

3. § 4 affattes således:

»§ 4. Reglerne i §§ 11-24 a finder anvendelse på de private fællesveje i landzone, jf. lov om planlægning, der ikke er omfattet af § 3, stk. 1 og 2.«

§ 3. Reglerne i afsnit III (byreglerne) finder anvendelse i områder, der er byzone, jf. lov om planlægning, og i Københavns Kommune, jf. dog stk. 3.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at byreglerne også skal finde anvendelse i

1) sommerhusområder, jf. lov om planlægning, og

2) afgrænsede områder i landzone, jf. lov om planlægning, når disse områder har bymæssig karakter eller der i disse områder forventes en byudvikling, som gør det hensigtsmæssigt, at byreglerne finder anvendelse.

Stk. 3. For private fællesveje i områder, der administreres efter byreglerne, jf. stk. 1, men som udelukkende bruges som driftsveje i forbindelse med landbrug, skovbrug og fiskeri, gælder dog reglerne i § 12 om omlægning og nedlæggelse og §§ 13-22 om istandsættelse og vedligeholdelse, medmindre kommunalbestyrelsen bestemmer andet.

§ 4. Reglerne i afsnit II (landreglerne) finder anvendelse i områder, der ikke er omfattet af § 3, stk. 1 og 2.

§ 5. Beslutninger efter § 3, stk. 2 og 3, skal offentliggøres for at være gyldige.

§ 6. I områder, der er omfattet af byreglerne, jf. § 3, stk. 1 og 2, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at ejeren af en privat vej, jf. § 10, nr. 9, skal istandsætte og vedligeholde vejen efter reglerne i denne lovs kapitel 9, hvis vejen

- 1) indgår i det almindelige vejnet,
- 2) er mindst 40 m lang og
- 3) tjener som færdselsareal for mere end syv erhvervsvirksomheder, syv parcel- eller sommerhuse eller 12 beboelseslejligheder.

§ 8. - - -

Stk. 4. Reglerne i §§ 84-86 om overdragelse af grundejernes pligter, om tilsyn og om henkastning af affald m.v. finder tilsvarende anvendelse.

§ 10. I denne lov forstås ved: - - -

8) Udlagt privat fællesvej eller fællessti: Areal, der er bestemt til fremtidig anvendelse som privat fællesvej eller privat fællessti ved ...

e) beslutning truffet af kommunalbestyrelsen efter § 72, stk. 3, eller efter kapitel 5 i lov om offentlige veje,

- - -

§ 11. - - -

Stk. 2. Udlagte private fællesveje må ikke anlægges eller tages i brug som privat fællesvej, før kommunalbestyrelsen har godkendt vejudlægget. Kommunalbestyrelsen kan kræve udarbejdet skitseprojekt til godkendelse.

4. I § 5 udgår »og 3«.

5. *Overskriften* til § 6 affattes således:

»Vedligeholdelse«

6. I § 6 udgår »istandsætte og«.

7. § 8, stk. 4, affattes således:

»*Stk. 4.* §§ 85 og 86 finder tilsvarende anvendelse.«

8. I § 10, nr. 8, *litra e*, ændres »kapitel 5« til »kapitel 10«.

9. I § 10 indsættes som nr. 17 og 18:

»17) *Valgplakater:* Valgagitoriske meddelelser på en vejrbestandig plade, der ikke er større end 0,8 m².

18) *Fordelingsvej:* En privat fællesvej, som andre grundejere end de vedligeholdelsespligtige, jf. § 44, har vejret til og må benytte for at komme til deres ejendomme«.

10. § 11, stk. 2-5 ophæves og i stedet indsættes:

»*Stk. 2.* Private fællesveje kan udlægges og tages i brug som private fællesveje uden kommunalbestyrelsens godkendelse«.

Stk. 3. Bestemmelsen i stk. 2 gælder dog ikke private fællesveje, der

1) udelukkende skal bruges som driftsveje i forbindelse med landbrug, skovbrug eller fiskeri,

2) er udlagt ved lokalplan, hvorved vejens præcise beliggenhed og bredde er fastlagt,

3) er udlagt ved beslutning truffet af en ekspropriationskommission efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom,

4) er udlagt ved beslutning truffet af kommunalbestyrelsen efter § 72, stk. 3, eller efter kapitel 5 i lov om offentlige veje eller

5) er udlagt ved retningsplan i henhold til den hidtidige byggelovgivning.

Stk. 4. Ved godkendelse af vejudlæg efter stk. 2 skal kommunalbestyrelsen tage hensyn til, om udlægget er teknisk og færdselsmæssigt forsvarligt og ikke strider mod planlægningen i området.

Stk. 5. Private fællesveje, der i overensstemmelse med stk. 3, nr. 1, er udlagt uden godkendelse, må ikke overgå til anden færdselsmæssig brug uden kommunalbestyrelsens godkendelse. Kommunalbestyrelsen kan som betingelse for en sådan godkendelse kræve ændring af vejens længde- og tværprofil.

§ 12. Private fællesveje kan nedlægges af grundejerne uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

Stk. 2. Før en privat fællesvej omlægges, skal kommunalbestyrelsen have godkendt det nye vejudlæg, jf. § 11, stk. 2 og 3.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan tage stilling til nedlæggelse og omlægning af private fællesveje efter reglerne i §§ 72-78 og skal gøre det, hvis en grundejer med den fornødne interesse i spørgsmålet anmoder kommunen om det.

*Kapitel 6
Istandsættelse og vedligeholdelse
De vedligeholdelsesforpligtede*

11. § 12 affattes således:

»§ 12. Private fællesveje, der er taget i brug, må ikke nedlægges uden kommunalbestyrelsens godkendelse, jf. §§ 72-78.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan give de vejberettigede påbud om at genetablere en vej, hvis den nedlægges uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

Stk. 3. Overholdes påbuddet ikke, kan kommunalbestyrelsen lade vejen genetablere på de vejberettigedes regning.«

12. Kapitel 6 affattes således:

*»Kapitel 6
Vedligeholdelse*

§ 13. De, der er forpligtet hertil i henhold til aftale eller anden privatretlig bestemmelse, skal holde en privat fællesvej i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang.

Stk. 2. Hvis der ikke findes aftaler m.v. om vedligeholdelsen, skal de vejberettigede brugere vedligeholde vejen i forhold til deres brug af vejen.

Kommunens stillingtagen

§ 14. Hvis en vejberettiget gør gældende, at en vej ikke er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang, og at eksisterende bestemmelser om vejens vedligeholdelse er utilstrækkelige til at sikre dette, skal kommunalbestyrelsen tage stilling til, om der skal fastsættes bestemmelser om istandsættelse og vedligeholdelse af vejen.

Stk. 2. Hvis en vejberettiget gør gældende, at tidligere fastsatte bestemmelser om fordeling af arbejdet mellem de vejberettigede efter brug af vejen, jf. § 18, stk. 2, eller § 17 i den hidtil gældende privatvejslov, skal ændres, skal kommunalbestyrelsen tage stilling til spørgsmålet.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan til enhver tid af egen drift tage stilling til det i stk. 1 nævnte spørgsmål.

Konkret, aktuel istandsættelse

§ 15. Hvis de vedligeholdelsesforpligtede ikke opfylder forpligtelsen efter § 13, bestemmer kommunalbestyrelsen under iagttagelse af proceduren i § 17, i hvilket omfang og på hvilken måde en privat fællesvej skal istandsættes for at være i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan bestemme,

1) at de enkelte vedligeholdelsesforpligtede skal udføre en nærmere bestemt del af arbejdet, svarende til deres del af byrden,

2) hvornår arbejdet skal være afsluttet, og

3) hvordan udgifterne ved et eventuelt vejsyn, som kommunen har afholdt i henhold til anmodning fra en vejberettiget, jf. § 17, skal fordeles.

§ 13. De vejberettigede er ansvarlige for, at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang.

§ 14. En vejberettiget kan anmode kommunalbestyrelsen om at tage stilling til, om en vej er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang eller til udgiftsfordelingen vedrørende den af kommunalbestyrelsen fastsatte fremtidige vedligeholdelse.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan af egen drift tage stilling til det i stk. 1 nævnte spørgsmål.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan pålægge den, der efter stk. 1 har anmodet kommunen om at tage stilling til vejens vedligeholdelsesstand eller om at fastsætte en ny udgiftsfordeling vedrørende vejens fremtidige vedligeholdelse, at afholde kommunens dokumenterede administrative udgifter, når dette efter kommunalbestyrelsens skøn er rimeligt.

§ 15. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at en privat fællesvej skal vedligeholdes, så den er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang. Kommunalbestyrelsen kan samtidig træffe bestemmelse om den fremtidige vedligeholdelse af vejen.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at flere private fællesveje, der udgør en færdselsmæssig enhed, skal vedligeholdes samlet. Arbejderne skal i så fald udføres som et samlet arbejde. Udgifterne fordeles herefter mellem de vejberettigede, der benytter vejen, jf. stk. 4.

Stk. 3. Hvis istandsættelsen har en sådan karakter eller et sådant omfang, at det ikke kan anses for hensigtsmæssigt at lade en eller flere af de vedligeholdelsesforpligtede udføre arbejdet, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at kommunen skal udføre arbejdet som et samlet arbejde, jf. § 21, stk. 1.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at flere private fællesveje, der udgør en færdselsmæssig enhed, skal istandsættes som et samlet arbejde, jf. § 21, stk. 1, så udgifterne ved arbejdet fordeles mellem samtlige bidragspligtige under et.

Fremtidig vedligeholdelse

§ 16. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, på hvilken måde en privat fællesvej fremtidig skal vedligeholdes for at være i god og forsvarlig stand i forhold til færdselsens art og omfang.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at de enkelte vedligeholdelsesforpligtede skal udføre en nærmere bestemt del af arbejdet svarende til deres del af byrden.

Procedure

§ 17. Før kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om, at en privat fællesvej skal istandsættes eller vedligeholdes, eller om at ændre en tidligere fastlagt byrdefordeling, skal kommunen enten afholde vejsyn eller møde, jf. stk. 2-4, eller gennemføre en skriftlig procedure, jf. stk. 5. Før kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om istandsættelse eller vedligeholdelse af vejen, skal kommunen holde vejsyn, hvis en vejberettiget har fremsat anmodning herom. Det gælder dog ikke, hvis der inden for de sidste 2 år er truffet beslutning om vejens istandsættelse eller vedligeholdelse.

Stk. 2. Til et vejsyn eller møde skal kommunen med mindst 2 ugers varsel individuelt indkalde

- 1) de vejberettigede og
- 2) dem, som i henhold til aftale eller anden bestemmelse skønnes at være forpligtet til at deltage i vedligeholdelsen m.v.

Stk. 3. Hvis kommunalbestyrelsen påtænker at bestemme, at et arbejde skal udføres som et samlet arbejde, skal den med mindst 4 ugers varsel fremsende udkast til afgørelse inklusive udgiftsfordeling til dem, der forventes at blive berørt af afgørelsen. Kommunalbestyrelsen kan først træffe beslutning, når fristen er udløbet.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen fordeler arbejderne og udgifterne til de arbejder, som kommunen efter stk. 1 og 2 kræver udført, efter de vejberettigedes brug af vejen. Kommunalbestyrelsen afholder dog udgifterne til de arbejder, der kræves udført med henblik på at sikre offentlighedens adgang til vejen efter reglerne i naturbeskyttelsesloven.

Stk. 5. Fortolkning af private aftaler kan ikke indbringes for kommunalbestyrelsen eller andre administrative myndigheder.

§ 16. Kommunalbestyrelsen kan pålægge de vedligeholdelsesforpligtede grundejere konkrete vedligeholdelsesarbejder i forhold til deres brug af vejen.

Stk. 2. Udføres et pålagt vedligeholdelsesarbejde efter stk. 1 ikke inden for den fastsatte frist, kan kommunalbestyrelsen lade arbejdet udføre for de vedligeholdelsesforpligtedes regning.

§ 17. I udgifterne, der fordeles efter dette kapitel, indgår både dokumenterede anlægsudgifter og dokumenterede administrative udgifter for kommunen.

Stk. 3. Indkaldelsen skal endvidere offentliggøres mindst 2 uger før vejsynet eller mødet.

Stk. 4. Ved et vejsyn eller møde skal de fremmødte have adgang til at udtale sig. Der skal gøres notat om indholdet af de oplysninger, der fremkommer ved vejsynet eller mødet, som har betydning for kommunalbestyrelsens afgørelse, og som ikke i øvrigt fremgår af sagens dokumenter. Kommunen skal endvidere på vejsynet eller mødet eller efterfølgende skriftligt over for de fremmødte redegøre for den påtænkte beslutning, herunder om fordelingen af arbejdet eller udgifterne, og fastsætte en frist på mindst 3 uger til at komme med indsigelser mod og ændringsforslag til den påtænkte beslutning.

Stk. 5. I forbindelse med en skriftlig procedure skal kommunalbestyrelsen gøre enhver, som vil blive berørt af den påtænkte beslutning, bekendt med indholdet heraf. Kommunalbestyrelsen fastsætter en frist på mindst 3 uger til at fremkomme med indsigelser mod og ændringsforslag til den påtænkte beslutning.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsen kan først træffe afgørelse, når fristerne i stk. 4 eller 5 er udløbet. Afgørelsen skal meddeles til enhver, der berøres af den.

Fordeling af arbejdet

§ 18. Påbudte arbejder, jf. §§ 15 og 16, eller udgifterne hertil skal fordeles efter aftaler eller andre privatretlige bestemmelser, hvis sådanne findes.

Stk. 2. Hvis der ikke foreligger aftaler m.v., jf. stk. 1, fordeles kommunalbestyrelsen arbejderne eller udgifterne mellem de vejberettigede i forhold til deres brug af vejen.

Udsættelse

§ 19. Hvis en vedligeholdelsespligtig under gennemførelsen af en af de procedurer, der er nævnt i § 17, gør gældende, at mangler ved vejen i overvejende grad skyldes uvedkommende færdsel, og fremsætter krav om, at der gennemføres helt eller delvis forbud mod sådan færdsel, kan den pågældende forlange, at beslutningen om istandsættelse udsættes i indtil 6 måneder.

Stk. 2. Hvis der herefter lovligt er gennemført helt eller delvis forbud mod uvedkommende færdsel, kan kommunalbestyrelsens beslutning ikke gå

ud over, hvad der er nødvendigt for at bringe vejen i en stand, der er forsvarlig under hensyn til den nu tilladte færdsel.

Stk. 3. Er et sådant forbud ikke gennemført, træffes beslutning på grundlag af den faktiske færdsel på vejen.

§ 20. Hvis der under gennemførelsen af en af de procedurer, der er nævnt i § 17, ikke er enighed mellem grundejerne om gyldigheden eller forståelsen af aftaler eller andre privatretlige bestemmelser om fordelingen af vedligeholdelsesbyrden og heller ikke er enighed mellem grundejerne om at lade kommunalbestyrelsen afgøre disse spørgsmål, skal kommunen opfordre de grundejere, der påstår sig helt eller delvis fritaget for vedligeholdelsespligten efter disse bestemmelser, til at indbringe spørgsmålet for domstolene eller for taksationsmyndighederne, jf. § 91. Samtidig udsættes den endelige afgørelse, indtil taksationsmyndighedernes afgørelse foreligger, endelig dom er afsagt, eller retssagen på anden måde er afsluttet, jf. dog § 21, stk. 3.

Stk. 2. Hvis retssag ikke er anlagt eller sagen ikke er indbragt for taksationsmyndighederne inden 6 uger efter udsættelsen, genoptager kommunalbestyrelsen sagen og fordeler arbejdet eller udgifterne efter § 18, stk. 2.

Kommunens udførelse af arbejdet

§ 21. Hvis kommunalbestyrelsen bestemmer, at en istandsættelse af en eller flere private fællesveje skal udføres som et samlet arbejde, jf. § 15, stk. 3 og 4, sørger kommunalbestyrelsen for udførelsen af arbejdet for de vedligeholdelsesforpligtedes regning.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan påtage sig at udføre et istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejde mod vederlag fra samtlige vedligeholdelsespligtige, hvis vedligeholdelsespligtige grundejere, der efter § 18 er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst to tredjedele af de samlede udgifter til vejens istandsættelse og vedligeholdelse, anmoder kommunen om det.

Kommunalbestyrelsens udførelse af vedligeholdelsen

§ 18. Hvis vedligeholdelsespligtige grundejere, der ved en fordeling efter reglerne i § 15, stk. 4, er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst to tredjedele af de samlede udgifter til vejens vedligeholdelse, anmoder om det, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at den helt eller delvis påtager sig vedligeholdelsen, herunder den fremtidige vedligeholdelse, af vejen for samtlige vedligeholdelsespligtiges regning.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at arbejde efter stk. 1 udføres billigst muligt, jf. § 99 a. De vedligeholdelsespligtige grundejere kan forlange, at kommunalbestyrelsen redegør nærmere for, hvordan dette er sket.«

Stk. 3. Hvis en beslutning om istandsættelse udsættes efter § 20 og retssag anlægges eller sagen indbringes for taksationsmyndighederne inden 6 uger herefter, kan kommunalbestyrelsen genoptage sagen og træffe beslutning om, hvordan vejen skal istandsættes, og om, at kommunen foreløbig helt eller delvis sørger for, at arbejdet udføres mod vederlag fra de vedligeholdelsesforpligtede. Fordelingen af udgifterne udsættes, indtil taksationsmyndighedens afgørelse foreligger, endelig dom er afsagt eller retssagen på anden måde er afsluttet.

Stk. 4. Hvis de arbejder, der er påbudt efter §§ 15 og 16, ikke udføres rettidigt eller ikke udføres på en tilfredsstillende måde efter kommunalbestyrelsens vurdering, skal den sørge for, at det manglende arbejde udføres for de vedligeholdelsesforpligtedes regning.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at arbejder, som kommunen sørger for at udføre for de vedligeholdelsesforpligtedes regning, jf. stk. 1-4, udføres billigt muligt. De vedligeholdelsesforpligtede kan forlange, at kommunalbestyrelsen fremlægger dokumentation herfor.

§ 22. Hvis et istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejde udføres af kommunen, jf. § 21, finder reglerne om administrationstillæg i § 53 og om afdragsvis betaling i § 54 tilsvarende anvendelse.

§ 23. Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet bestemme,

- 1) at private fællesveje skal ryddes for sne,
- 2) at der skal træffes foranstaltninger mod glat føre på vejene, og
- 3) at vejene skal renholdes.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at arbejdet helt eller delvis skal udføres i overensstemmelse med reglerne i §§ 80-82.

Stk. 3. Reglerne i § 16, stk. 2, § 17 og § 18 finder tilsvarende anvendelse. Dog skal et påbudt vintervedligeholdelsesarbejde, der fordeles efter § 18, stk. 2, fordeles mellem de vejberettigede efter deres brug af vejen om vinteren.

Stk. 4. Reglerne i §§ 84 og 85 om overdragelse af grundejernes pligter og om tilsyn finder tilsvarende anvendelse.

13. § 23 affattes således:

»§ 23. Kommunalbestyrelsen kan bestemme,

- 1) at en privat fællesvej skal ryddes for sne,
- 2) at der skal træffes foranstaltninger mod glat føre på vejen, og
- 3) at vejen skal renholdes

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at arbejdet helt eller delvist skal udføres i overensstemmelse med §§ 80-82.

Stk. 3. § 15 finder tilsvarende anvendelse. Dog skal et påbudt vinterarbejde, der fordeles efter § 15, stk. 4, fordeles efter brugen af vejen om vinteren.

Stk. 4. §§ 85 og 86 finder tilsvarende anvendelse.«

Stk. 5. Reglerne i § 86 om fjernelse af henkastet affald m.v. finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje, der er åbne for almindelig færdsel.

§ 26. - - -

Stk. 3. Som vilkår for efter ansøgning at tildele vejret efter stk. 2 til et areal, der allerede er privat fællesvej, jf. § 10, nr. 3, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at de grundejere, der opnår vejret, skal afholde en forholdsmæssig andel af ikkeafskrevne udgifter til vejens anlæg og større istandsættelser.

Stk. 4. Hvis kommunalbestyrelsen efter ansøgning tildeler vejret efter stk. 2 til et areal, der allerede er privat fællesvej, til en grundejer, der ikke ejer en ejendom, der grænser til den pågældende vej, skal kommunalbestyrelsen bestemme, at vedkommende grundejer skal afholde en forholdsmæssig del af udgifterne til vejens fremtidige vedligeholdelse og istandsættelse.

Stk. 5. Hvis kommunalbestyrelsen efter ansøgning tildeler vejret efter stk. 2 til et areal, der alene er udlagt privat fællesvej, jf. § 10, nr. 8, til en grundejer, der ikke ejer en ejendom, der grænser til den pågældende vej, skal kommunalbestyrelsen bestemme, at vedkommende grundejer skal afholde en forholdsmæssig del af udgifterne til vejens fremtidige anlæg, vedligeholdelse og istandsættelse.

§ 29. - - -

Stk. 3. Ekspropriation efter stk. 1 og 2 skal ske i overensstemmelse med reglerne i kapitel 5 i lov om offentlige veje.

§ 35. - - -

Stk. 4. Udgifterne til tinglysning, offentliggørelse m.v. afholdes af kommunen. Udgifter foranlediget af vejudlæg efter § 26, stk. 1, kan dog kræves refunderet af vedkommende grundejere. Hvis udgifterne skal fordeles mellem ejerne af flere ejendomme, der grænser til vejen, finder reglerne i §§ 49-51 tilsvarende anvendelse.

§ 36. - - -

Stk. 2. En bebyggelse m.v., der ikke opføres med jordlinjen i den fremtidige højde på nærmeste be-

14. I § 26, *stk. 3*, ændres »større istandsættelser« til: »forbedringer«.

15. I § 26, *stk. 4*, udgår »og istandsættelse«.

16. I § 26, *stk. 5*, ændres »fremtidige anlæg, vedligeholdelse og istandsættelse« til: »fremtidige anlæg og vedligeholdelse«.

17. § 29, *stk. 3*, affattes således:

»*Stk. 3.* Ekspropriation efter stk. 1 og 2 skal ske i overensstemmelse med kapitel 10 i lov om offentlige veje.«

18. I § 35, *stk. 4*, ændres »§§ 49-51« til: »kapitel 9«.

19. § 36, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Hvis en bygning eller et andet anlæg af blivende art ikke opføres med sin jordlinje i samme

lægningskant, må ikke uden kommunens tilladelse opføres i vejlinjen, men skal rykkes så langt tilbage, at det svarer til to gange højdeforskellen plus den nødvendige bredde til passage, mindst 1 m, således at der opstår et skråningsareal.

§ 39. ---

Stk. 3. Reglerne i lov om offentlige veje § 45 om forarbejder og undersøgelser finder tilsvarende anvendelse forud for anlæg af private fællesveje, jf. stk. 1.

§ 42. ---

Stk. 2. Ved en fordeling efter stk. 1 finder reglerne i § 45, stk. 6, og §§ 48-51, 53 og 54 tilsvarende anvendelse.

§ 43. Reglerne i §§ 26-32, jf. §§ 33 og 35, finder ikke anvendelse, i det omfang private fællesveje er udlagt ved lokalplan, ved beslutning truffet af en ekspropriationskommission efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved beslutning truffet af kommunalbestyrelsen efter § 72, stk. 3, eller efter kapitel 5 i lov om offentlige veje, hvorved vejens præcise beliggenhed og bredde er fastlagt og der er opnået vejrettigheder til vejene.

Stk. 2. I de tilfælde, der er nævnt i stk. 1, skal vejudlægget optages på vejfortegnelsen, jf. § 25.

§ 45. ---

Stk. 2. Hvis de vedligeholdelsesforpligtede ikke opfylder forpligtelsen efter § 44, bestemmer kommunalbestyrelsen, i hvilket omfang og på hvilken måde en privat fællesvej med tilhørende afløb konkret skal istandsættes for at være i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang.

Stk. 5. Hvis kommunalbestyrelsen efter § 46, § 49, stk. 3, eller § 52 vil pålægge andre end ejerne af de ejendomme, der grænser til og har vejret til vejen, at deltage i udgifterne ved arbejdet eller

højde som den fremtidige vejhøjde, må den ikke opføres i byggelinjen eller i vejlinjen uden vejmyndighedens tilladelse, men skal rykkes så meget længere tilbage, at det svarer til 2 gange højdeforskellen mellem bygningens jordlinje og den fremtidige vejhøjde samt nødvendig bredde til passage foran bygningen på mindst 1,5 m.«

20. § 39, stk. 3, affattes således:

»*Stk. 3.* Lov om offentlige veje § 99 om forarbejder og undersøgelser finder tilsvarende anvendelse forud for anlæg af private fællesveje, jf. stk. 1.«

21. § 42, stk. 2, affattes således:

»*Stk. 2.* Ved en fordeling efter stk. 1 finder kapitel 9 tilsvarende anvendelse.«

22. I § 43, stk. 1, ændres »kapitel 5« til: »kapitel 10«.

23. I § 45, stk. 2, ændres »istandsættes« til: »vedligeholdes«.

24. I § 45, stk. 5, ændres »§ 49, stk. 3« til: »§ 49, stk. 4«.

25. I § 45, stk. 5, ændres »§ 49, stk. 5 eller 6« til: »§ 49, stk. 3 eller 5«.

26. § 45, stk. 7, ophæves.

kommunen efter § 49, stk. 5 eller 6, skal deltage i udgifterne, skal kommunalbestyrelsen samtidig bestemme, at arbejdet skal udføres som et samlet arbejde, jf. § 55, stk. 1.

- - -

Stk. 7. Hvis der er tale om istandsættelse af en privat fællesvej i et sommerhusområde, som andre grundejere end de vedligeholdelsesforpligtede, jf. § 44, har vejret til og nødvendigvis må benytte som adgangsvej til deres ejendomme, skal kommunalbestyrelsen bestemme, at arbejdet skal udføres som et samlet arbejde, jf. § 55, stk. 1.

§ 46. I det omfang det efter tinglyste servitutter påhviler andre end de grundejere, der er nævnt i § 44, at vedligeholde eller istandsætte en privat fællesvej, kan kommunalbestyrelsen forlange, at de pågældende opfylder deres forpligtelser, før kommunalbestyrelsen kræver vejen istandsat efter § 45, jf. §§ 47-52.

§ 47. Kommunalbestyrelsen kan påbyde de vedligeholdelsesforpligtede at istandsætte den del af vejen, der ligger nærmest ved den pågældendes ejendom, og bestemme, hvornår arbejdet skal være afsluttet.

Stk. 2. Før kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om at påbyde de vedligeholdelsesforpligtede at istandsætte en del af vejen, skal den gøre de pågældende bekendt med den påtænkte beslutning og fastsætte en frist på mindst 3 uger til at fremkomme med bemærkninger til den påtænkte beslutning.

- - -

27. Efter § 45 før overskriften indsættes:

»§ 45 a. Når kommunalbestyrelsen kræver et arbejde udført på en fordelingsvej i et sommerhusområde gennemført som et samlet arbejde, jf. § 45, stk. 4 – 6, fordeles udgifterne mellem de vejberettigede i forhold til deres brug af vejen.

Stk. 2. Hvis en fordelingsvej, jf. stk. 1, indgår i en afgørelse vedrørende flere private fællesveje, der udgør en færdselsmæssig enhed, jf. § 45, stk. 6, fordeles de samlede udgifter efter § 49.«

28. I § 46 indsættes efter »§ 44«: »og § 45 a, stk. 2 og 3«.

29. I § 46 indsættes efter »§ 45«: »og § 45 a«.

30. I § 47, *stk. 1*, ændres »istandsætte« og til: »vedligeholde«.

31. § 47, *stk. 2*, affattes således:

»Stk. 2. Kommunalbestyrelsen skal gøre de vedligeholdelsespligtige efter stk. 1 bekendt med den påtænkte beslutning og fastsætte en rimelig frist til at fremkomme med bemærkninger, inden den træffer afgørelse. I særlige tilfælde kan kommunalbestyrelsen kræve arbejderne udført straks.«

Stk. 4. Hvis en påbudt istandsættelse af en bestemt del af vejen omfatter særlige elementer, der har væsentlig betydning for andre vedligeholdelsesforpligtede, f.eks. brønde og trafikregulerende eller hastighedsregulerende foranstaltninger, kan vedkommende grundejer forlange, at arbejdet skal udføres som et samlet arbejde, jf. § 55, stk. 1.

§ 48. Før kommunalbestyrelsen træffer afgørelse om, at en privat fællesvej, en strækning af en privat fællesvej eller flere private fællesveje, jf. § 45, stk. 4-6, skal istandsættes som et samlet arbejde, skal kommunalbestyrelsen enten afholde vejsyn eller møde, jf. stk. 2, eller gennemføre en skriftlig procedure, jf. stk. 4.

- - -

§ 49. Kommunalbestyrelsen fordeler udgifterne til et samlet arbejde mellem ejerne af tilgrænsende ejendomme med vejret efter reglerne i § 51, jf. dog stk. 2-7.

Stk. 2. Hvis der er andre regler om fordeling af udgifterne i aftaler efter § 55, stk. 2 og 3, skal kommunalbestyrelsen dog fordele udgifterne efter disse.

Stk. 3. Hvis der er grundejere, som i forbindelse med tildeling af vejret er pålagt at afholde en forholdsmæssig del af udgifterne, jf. § 26, stk. 4 og 5, skal kommunalbestyrelsen forlods opkræve denne andel af udgifterne, før de øvrige udgifter fordeles, medmindre disse grundejere inddrages i udgifterne til istandsættelsen efter stk. 7.

Stk. 4. Hvis der i øvrigt er fastsat særlige regler om fordelingen af udgifterne i servitutter, vedtægter for grundejerforeninger el.lign., kan kommunen fordele udgifterne efter disse regler.

Stk. 5. Hvis kommunalbestyrelsen efter § 45, stk. 2, af hensyn til den almene færdsel på en privat fællesvej bestemmer, at vejen skal istandsættes i en højere standard end den hidtidige, skal kommunen afholde udgifterne hertil.

32. I § 47, *stk. 4*, ændres: »istandsættelse« til: »vedligeholdelse«.

33. I § 48, *stk. 1*, ændres »istandsættes« til »vedligeholdes«.

34. § 49 affattes således:

»**§ 49.** Kommunalbestyrelsen fordeler udgifter til et samlet arbejde mellem ejerne af de tilgrænsende ejendomme med vejret efter § 51, medmindre der foreligger privatretlige aftaler, vedtægter eller lignende mellem grundejerne.

Stk. 2. Til sagens udgifter indgår både dokumenterede vedligeholdelsesudgifter og dokumenterede administrative udgifter for kommunen.

Stk. 3. Kræver kommunalbestyrelsen forbedringer efter § 45, stk. 2, på en privat fællesvej af hensyn til den almene færdsel på vejen, betales udgifterne hertil af kommunen.

Stk. 4. Er der grundejere, som i forbindelse med tildeling af vejret er pålagt at afholde en forholdsmæssig del af udgifterne, jf. § 26, stk. 4 og 5, skal kommunalbestyrelsen forlods opkræve denne del af udgifterne, førend de øvrige udgifter fordeles. Dette gælder dog ikke i de situationer, hvor de omhandlede grundejere omfattes af udgiftsfordelingen efter § 45a, stk. 1.«

Stk. 6. Hvis kommunalbestyrelsen efter § 45, stk. 2, i øvrigt bestemmer, at en privat fællesvej skal istandsættes hovedsagelig af hensyn til den almene færdsel på vejen, kan kommunen helt eller delvis afholde udgifterne hertil.

Stk. 7. Kommunalbestyrelsen fordeler udgifterne til et samlet arbejde på veje omfattet af § 45, stk. 7, mellem de vejberettigede grundejere i forhold til deres brug af vejen.

Begrænsninger vedrørende vand- og vejarealer

§ 50. Ved fordeling af udgifter til samlede arbejder ses der bort fra vandarealer, der ikke er ansat til ejendomsværdi, og offentlige veje og private fællesveje.

Stk. 2. En kort privat fællesvej, der alene munder ud i den private fællesvej, som skal istandsættes, kan dog ved fordeling af udgifter til et samlet arbejde behandles som en ejendom, der grænser til den private fællesvej, således at det bidrag, der vedrører den korte private fællesvej, fordeles efter reglerne i § 51.

§ 51. Kommunalbestyrelsen fordeler udgifterne mellem de bidragspligtige grundejere på grundlag af

- 1) ejendommenes facadelængde mod vejen,
- 2) størrelsen af ejendommenes arealer og
- 3) måden, hvorpå ejendommene benyttes eller må forventes benyttet, eller den offentlige ejendomsværdi.

Stk. 2. For ejendomme, der ikke er ansat til ejendomsværdi, skal benyttelsesmåden anvendes.

Stk. 3. Ved fordelingen skal det i stk. 1, nr. 1, nævnte kriterium indgå med en vægt af mindst 10 pct., mens kriteriet under nr. 2 og det af kriterierne under nr. 3, som kommunalbestyrelsen vælger, hvert skal indgå med en vægt af mindst 25 pct., jf. dog stk. 4.

35. *Overskriften før § 50 ophæves.*

36. § 50 affattes således:

»§ 50. Ved fordeling af udgifterne ved samlede arbejder ses der bort fra:

- 1) Vandarealer, der ikke er ansat til ejendomsværdi.
- 2) Offentlige veje og private fællesveje.

Stk. 2. En kort privat fællesvej eller fællessti, der alene udmunder i den private fælles vej, der er omfattet af afgørelsen, kan dog ved fordeling af udgifter til et samlet arbejde behandles som en ejendom, der grænser til den private fællesvej. Udgifterne efter dette stk. fordeles efter §§ 45 a, 46, 49, 51 og 52.«

37. § 51 affattes således:

»§ 51. Hvis der ikke kan opnås enighed mellem grundejerne om en udgiftsfordeling, fordeler vejmyndigheden udgifterne mellem de bidragspligtige grundejere efter måden, hvorpå ejendommene benyttes eller må forventes at blive benyttet.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan fordele bidraget med et ensartet beløb mellem antallet af husstande, hvis vejmyndigheden skønner, at ejendommene, der grænser til vejen, benyttes på en ensartet måde til boligformål. Samme fordeling kan anvendes, når samtlige ejendomme benyttes til erhvervsformål.

Stk. 3. Ejere af ejendomme, der har adgang til anden offentlig vej eller sti, har krav på en passende nedsættelse af bidraget, hvis denne offentlige vej eller sti ikke er fuldt anlagt, eller det er mindre end 20 år siden, at ejeren af ejendommen sidst har betalt vejbidrag.

Stk. 4. Indgår ejendomsværdien som kriterium ved fordelingen, skal der i tilfælde, hvor arbejdets udførelse skyldes betydelig eller tung færdsel til eller fra enkelte ejendomme ved vejen, forlods pålægges ejerne af disse et passende særligt bidrag, før de øvrige udgifter fordeles mellem grundejerne.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen kan fordele udgifterne alene efter størrelsen af ejendommenes arealer eller med ensartede beløb, hvis der i henhold til byplanvedtægt, kommuneplan eller lokalplan kun vil blive tilladt en ganske ensartet benyttelse af de ejendomme, der er omfattet af kommunalbestyrelsens afgørelse, og ingen af ejendommene faktisk benyttes mere intensivt end forudsat i plangrundlaget.

Stk. 6. For ejendomme, der også grænser op til anden privat fællesvej eller offentlig vej, skal kommunalbestyrelsen beregne et passende reduceret bidrag. Det gælder dog ikke, hvis den anden vej er offentlig og ejendommen er fritaget for vejbidrag til denne, fordi der ikke kan opnås direkte adgang til den fra ejendommen på grund af adgangsbestemmelser fastsat efter §§ 72 og 73 i lov om offentlige veje.

Stk. 7. For ejendomme, der benyttes til landbrug, skovbrug eller frilandsgartneri, herunder frugtplantage, og som ikke er udstykket i parceller, kan kommunalbestyrelsen ved fordelingen alene medtage den del af arealet, der ligger højst 40 m fra vejen. Kommunalbestyrelsen kan fravige denne grænse, hvis bestemmelser i lokalplan eller byplanvedtægt om ejendommens fremtidige anvendelse taler for det.

Stk. 8. Reglerne i stk. 1-7 kan fraviges ved aftale mellem kommunalbestyrelsen og de grundejere, der er omfattet af fordelingen.

§ 52. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at ejere af andre ejendomme end de tilgrænsende skal deltage i udgifterne til en konkret istandsættelse, som kommunalbestyrelsen har krævet udført som et samlet arbejde efter § 45, stk. 5, hvis de bruger eller har brugt vejen på en måde, som efter kommunalbestyrelsens vurdering har medført et særligt slid på vejen.

Stk. 2. I de i stk. 1 nævnte tilfælde pålægger kommunen forlods den pågældende et passende særligt

Stk. 4. Ejere har krav på en passende nedsættelse af bidraget, når deres ejendomme grænser til en anden privat fællesvej eller fællessti, hvortil ejeren har vejret, end de veje, der er omfattet af kommunalbestyrelsens afgørelse.

Stk. 5. Hvis arbejdets udførelse skyldes betydelig eller tung færdsel til eller fra enkelte ejendomme, beregnes et særligt bidrag herfor, hvorefter de resterende udgifter fordeles efter stk. 1, 2, 3 og 4.«

38. I § 52, *stk. 1*, ændres »istandsættelse« til: »vedligeholdelse«.

39. I § 52, *stk. 2*, ændres »§§ 49 og 51« til »§§ 45a, 46, 49, 51 og 52«.

bidrag, før de øvrige udgifter fordeles mellem grundejerne, jf. §§ 49 og 51.

§ 53. Hvis kommunalbestyrelsen sørger for at udføre et istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejde, jf. § 55, stk. 1, 3 eller 4, kan kommunalbestyrelsen ved opgørelsen af udgifterne medregne et administrationstillæg på højst 9 pct. af udgifterne. Kommunalbestyrelsen kan ikke medregne renter.

Stk.2. Endvidere kan kommunalbestyrelsen medtage eventuelle udgifter til anden sagkyndig bistand efter regning.

Stk.3. Transportministeren fastsætter nærmere regler om fordelingen af det i stk. 1 nævnte administrationstillæg, herunder om, at kommunalbestyrelsen ved fordelingen af administrationstillægget skal tage hensyn til, om og i hvilket omfang den enkelte bidragspligtige grundejer ved medlemskab af en grundejerforening eller på anden måde har medvirket til at reducere udgifterne til administration af det pågældende arbejde, således at disse grundejere kan pålægges en forholdsmæssig mindre andel.

§ 55. Hvis kommunalbestyrelsen bestemmer, at en istandsættelse af en eller flere private fællesveje skal udføres som et samlet arbejde, jf. § 45, stk. 4-6, sørger kommunalbestyrelsen for udførelsen af arbejdet for de vedligeholdelsesforpligtedes regning.

Stk. 2. Efter aftale med de vedligeholdelsesforpligtede grundejere kan kommunalbestyrelsen helt eller delvis påtage sig den fremtidige istandsættelse og vedligeholdelse af en privat fællesvej for grundejernes regning.

Stk. 3. Hvis vedligeholdelsespligtige grundejere, der ved en fordeling efter reglerne i § 49 er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst to tredjedele af de samlede udgifter til vejens istandsættelse, anmoder om det, kan kommunalbestyrelsen bestem-

40. *Overskriften før § 53 ophæves.*

41. *§ 53 ophæves.*

42. *§ 55 affattes således:*

»**§ 55.** Når kommunalbestyrelsen bestemmer, at en vedligeholdelse af en eller flere private fællesveje skal udføres som et samlet arbejde, jf. § 45, stk. 4-6, skal kommunalbestyrelsen give grundejerne en rimelig frist til at gennemføre de påbudte arbejder. Hvis arbejdet ikke er gennemført senest ved fristens udløb, udfører kommunalbestyrelsen de påbudte arbejder for grundejernes regning.

Stk. 2. Anmoder vedligeholdelsespligtige grundejere, der ved en fordeling efter § 49 er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst to tredjedele af de samlede udgifter til vejens vedligeholdelse, om det, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at den helt eller delvis påtager sig vedligeholdelsen, herunder den fremtidige vedligeholdelse, af vejen for samtlige grundejeres regning.

Stk. 3. Udføres arbejder, der er påbudt efter §§ 45 eller 46, ikke rettidigt eller tilfredsstillende, skal kommunalbestyrelsen snarest muligt sørge for, at det manglende arbejde udføres for de vedligeholdelsesforpligtedes regning.«

me, at en ordning som nævnt i stk. 2, hvor kommunalbestyrelsen helt eller delvis påtager sig den fremtidige istandsættelse og vedligeholdelse af vejen for grundejernes regning, skal gælde for samtlige grundejere.

Stk. 4. Hvis arbejder, der er påbudt efter §§ 45 eller 46, ikke udføres rettidigt eller tilfredsstillende, skal kommunalbestyrelsen snarest muligt sørge for, at det manglende arbejde udføres for de vedligeholdelsesforpligtedes regning.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen skal sikre, at arbejder, som kommunen sørger for at udføre for de vedligeholdelsesforpligtedes regning, jf. stk. 1-4, udføres billigt muligt. De vedligeholdelsesforpligtede kan forlange, at kommunalbestyrelsen fremlægger dokumentation herfor.

§ 56. En godkendelse eller en tilladelse efter § 57, stk. 1, § 60, jf. § 103, stk. 1, og §§ 104, 108 og 111 i lov om offentlige veje, § 61, stk. 1, § 62, stk. 1 og 2, § 63, stk. 1-3 og 5, § 66, stk. 1, § 67, jf. § 101 i lov om offentlige veje, § 68, stk. 1, og § 69, stk. 1, er udtryk for, at almene offentlige hensyn ikke er til hinder for det ansøgte, og indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer og de vejberettigede.

§ 57. 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.

Stk. 3. Hvis foranstaltningerne i det væsentlige sker for at forbedre det trafikale miljø på vejen, f.eks. ved etablering af opholds- og legeområder eller områder med fartdæmpning, finder reglerne i §§ 48-51 og 53-55 om afholdelse af udgifterne og arbejdets gennemførelse m.m. tilsvarende anvendelse, medmindre andet er aftalt.

§ 58. Kommunalbestyrelsen skal af egen drift jævnligt vurdere, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at vejen bør

43. § 56, *stk. 1*, affattes således:

»§ 56. En godkendelse eller tilladelse efter § 57, stk. 1, § 60, jf. §§ 86, 88, 92 og 93 i lov om offentlige veje, § 61, stk. 1, § 62, stk. 1 og 2, § 63, stk. 1-4, § 66, stk. 1 og 2, og § 67, jf. § 73 i lov om offentlige veje, er udtryk for, at almene offentligretlige hensyn ikke er til hinder for det ansøgte eller tilladte, og indebærer ikke rettigheder i forhold til vejens ejer og de vejberettigede.«

44. I § 57, *stk. 1*, indsættes efter »færdslen«: », jf. færdselslovens §§ 92, 92 a og 100,«.

45. I § 57, *stk. 1* indsættes efter 1. pkt.: »Politiets godkendelse indhentes af kommunalbestyrelsen.«

46. I § 57, *stk. 3*, ændres »reglerne i §§ 48-51 og 53-55« til: »kapitel 9«.

47. § 58 affattes således:

»§ 58. Kommunalbestyrelsen skal mindst hvert 5. år vurdere, om en privat fællesvej har en sådan be-

optages som offentlig, jf. § 23 i lov om offentlige veje.

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

Stk. 3. Hvis trafiktællinger, jf. stk. 2, viser, at den gennemgående motorkørende færdsel på vejen udgør mere end 50 pct. af den samlede motorkørende færdsel, skal kommunalbestyrelsen optage vejen som offentlig, jf. § 23 i lov om offentlige veje, eller gennemføre færdselsregulering, der nedbringer den gennemgående motorkørende færdsel på vejen, så den udgør mindre end 50 pct. af den samlede motorkørende færdsel.

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

§ 59. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at private fællesveje skal holdes belyst, hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at dette er nødvendigt af hensyn til færdslen på vejen eller for at tilgodese andre almene offentlige hensyn.

Stk. 2. Anlæg, forbedring og drift af vejbelysning på private fællesveje udføres som samlede arbejder, jf. § 55, stk. 1.

Stk. 3. Reglerne i §§ 48-51 og 53-55 om fordeling af udgifterne og om proceduren m.m. finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. Hvis kommunalbestyrelsen kræver en privat fællesvej belyst af hensyn til den almene færds-

tydning for den almene færdsel, at vejen bør optages som offentlig, jf. § 15 i lov om offentlige veje.

Stk. 2. Anmoder vedligeholdelsespligtige grundejere til private fællesveje i byzone, der ved en fordeling efter § 49 er eller vil kunne blive pålagt at afholde mindst to tredjedele af de samlede udgifter til en privat fællesvejs vedligeholdelse, kommunen om det, skal kommunen gennemføre en trafiktælling til belysning af, hvor stor en del af den motorkørende trafik på vejen, der er almen færdsel. Grundejerne kan ikke stille krav om en sådan undersøgelse, medmindre der er gået mindst 4 år fra sidste trafiktælling.

Stk. 3. Viser den i stk. 2 nævnte trafiktælling, at den gennemgående motorkørende trafik på vejen udgør mere end 50 pct. af den samlede motorkørende trafik, skal kommunalbestyrelsen optage vejen som offentlig, jf. § 15 i lov om offentlige veje, eller gennemføre færdselsregulering, der nedbringer den almene færdsel på den private fællesvej, så den kommer under 50 pct.

Stk. 4. Ansøgerne afholder udgifterne vil trafiktællingen, jf. stk. 2. Hvis den gennemgående færdsel udgør mere end 25 pct. af den samlede motorkørende færdsel på vejen, afholdes udgifterne dog af kommunen. Kommunalbestyrelsen kan, inden trafiktællingen udføres, stille krav om, at ansøgerne stiller sikkerhed for udgifterne hertil.«

48. § 59 affattes således:

»**§ 59.** Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at private fællesveje skal holdes belyst, når dette er nødvendigt af hensyn til færdslen på vejen eller for at tilgodese andre almene offentlige hensyn.

Stk. 2. Bestemmer kommunalbestyrelsen, at private fællesveje skal holdes belyst, skal kommunen sørge for anlæg, forbedring og drift af vejbelysning på de private fællesveje for de vedligeholdelsesforpligtedes regning. § 48 finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Til sagens udgifter indgår både dokumenterede anlægs- eller driftsudgifter og dokumenterede administrative udgifter for kommunen.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsens udgiftsfordeling kan ikke forlanges genoptaget af en grundejer i en periode på 5 år efter fordelings meddelelse, med-

sel på vejen, skal kommunen dog afholde en forholdsmæssig del af udgifterne hertil.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at kommunen afholder udgifter til anlæg, forbedring og drift af vejbelystning, hvis almene offentlige hensyn taler derfor.

§ 60. Reglerne i § 103, stk. 1, og § 104 i lov om offentlige veje om fremspringende bygningsdele og om tankanlæg samt bestemmelserne i § 108 og § 111 i lov om offentlige veje om vejskilte og færdselstavler m.v. og om hegn mod vej finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje.

§ 61. - - -

Stk. 4. Reglerne i §§ 48-51 og 53-55 om fordeling af udgifterne og om proceduren m.m. finder tilsvarende anvendelse.

§ 62. Overkørsler og overgange fra tilgrænsende ejendomme eller fra andre private fællesveje og private fællesstier til en privat fællesvej må ikke etableres uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

Stk. 2. Ved etablering af adgang som nævnt i stk. 1 til en privat fællesvej nærmere end 50 m fra en hovedlandevej skal godkendelse også indhentes fra Vejdirektoratet som vejbestyrelse for hovedlandevejen.

- - -

§ 63. Overkørsler og overgange til en privat fællesvej må ikke uden kommunalbestyrelsens godkendelse benyttes til adgang for andre ejendomme end dem, de er anlagt til brug for.

mindre grundejeren sandsynliggør, at der er sket væsentlige ændringer i forhold til det oprindelige fordelingsgrundlag.

Stk. 5. Kræver kommunalbestyrelsen forbedringer i vejbelystningen af hensyn til den almene færdsel på vejen, skal kommunen afholde anlægsudgifterne og en dertil svarende andel af driftsudgifterne.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at kommunen afholder udgifter til anlæg, forbedring og drift af vejbelystning, hvis almene, offentlige hensyn taler derfor.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning af udgifterne til belystning, herunder om a conto opkrævninger.«

49. § 60 affattes således:

»§ 60. §§ 86, 88, 92 og 93 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje.«

50. § 61, stk. 4, 2. pkt., affattes således:

»Kapitel 9 finder tilsvarende anvendelse.«

51. § 62, stk. 1 og 2, affattes således:

»§ 62. Nye adgange eller udvidelse af eksisterende adgange fra tilgrænsende ejendomme eller fra andre private fællesveje og private fællesstier til en privat fællesvej må ikke etableres uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

Stk. 2. Ved etablering af adgang som nævnt i stk. 1 til en privat fællesvej nærmere end 50 m fra en statsvej skal godkendelse også indhentes fra Vejdirektoratet.«

52. I § 63, stk. 1 ændres »Overkørsler og overgange« til: »Eksisterende adgange«.

Stk. 2. En overkørsel, der alene er anlagt til brug for den færdsel, der er nødvendig for jordens landbrugsmæssige drift (markoverkørsel), må ikke benyttes til anden færdsel uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

Stk. 3. En bestående overkørsel eller overgang må ikke benyttes for ejendomme, der fremkommer eller ændres ved udstykning, matrikulering, arealoverførsel eller sammenlægning, uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

Stk. 4. Ind- og udkørsel uden for de tilladte overkørsler må ikke finde sted uden kommunalbestyrelsens godkendelse.

Stk. 5. For at benytte en adgang som nævnt i stk. 1-4 til en privat fællesvej nærmere end 50 m fra en hovedlandevej skal godkendelse også indhentes fra Vejdirektoratet som vejbestyrelse for hovedlandevejen.

- - -

§ 64. Før kommunalbestyrelsen giver godkendelse efter § 62 eller § 63, skal den sikre, at også de nødvendige tilladelser efter § 71 i lov om offentlige veje til benyttelse af bestående overkørsler og overgange og vej- og stitilslutninger til offentlig vej foreligger.

§ 66. - - -

Stk. 2. Før godkendelse efter stk. 1 skal kommunalbestyrelsen forhandle med politiet.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan for den pågældendes regning fjerne genstande m.v., jf. stk. 1, der er anbragt på en privat fællesvej uden kommunalbestyrelsens godkendelse, hvis den pågældende ikke efterkommer et påbud om at fjerne disse.

53. I § 63, *stk. 2 og 3*, ændres »overkørsel« til: »adgang«.

54. I § 63, *stk. 4*, ændres »overkørsler« til: »adgange«.

55. I § 63, *stk. 5*, udgår »som vejbestyrelse for hovedlandevejen«.

56. I § 64 ændres »§ 71« til: »§ 50«.

57. I § 64 ændres »overkørsler og overgange« til: »adgange«.

58. I § 66 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Transportministeren kan undtage visse former for råden over vejarealet fra kravet om en tilladelse efter stk. 1 og kan bemyndige vejmyndigheden til at fastsætte nærmere regler for disse former for råden over vejarealet.

Vejmyndigheden skal offentliggøre de nærmere regler.«

Stk. 2-4 bliver herefter til stk. 3-5.

59. I § 66, *stk. 2*, der bliver stk. 3, ændres »1« til: »2«.

Stk. 4. Er det anbragte til ulempe for færdslen, kan kommunalbestyrelsen eller i påtrængende tilfælde politiet fjerne det anbragte for den pågældendes regning uden forudgående påbud.

§ 66 a. Ved valgplakater forstås valgagitoriske meddelelser på en vejrbestandig plade, der ikke er større end 0,8 m².

Stk. 2. I perioden fra den fjerde lørdag før valgdagen til 8 dage efter valgdagen må der i forbindelse med folketingsvalg, kommunale og regionale valg, valg til Europa-Parlamentet, folkeafstemninger og andre valg, der afholdes på offentligretligt grundlag, ophænges valgplakater på private fællesveje. Ophængning af valgplakater må ske fra døgnets begyndelse. Nedtagning af valgplakater og midler til fastgørelse af valgplakater skal være tilendebragt ved døgnets afslutning.

Stk. 3. Valgplakater kan uanset § 66, stk. 1, ophænges på master til vejbelysningen og master til brug for elforsyning.

Stk. 4. Valgplakater skal ophænges forsvarligt og på en sådan måde, at de ikke dækker for lovligt etableret eller autoriseret afmærkning, herunder færdselstavler, vejvisningstavler eller lignende udstyr, forhindrer hensigtsmæssige oversigtsforhold eller i øvrigt udgør en fare for trafiksikkerheden.

Stk. 5. Valgplakater må ikke ophænges

1) i midterrabatter på veje, hvor den tilladte hastighed er over 60 km/t.,

2) i midterrabatter på strækninger, hvor hastigheden midlertidigt er nedsat til 60 km/t. eller derunder,

3) på samme indretning som autoriseret afmærkning, herunder færdselstavler, vejvisningstavler eller lignende vejudstyr,

4) på højspændingsmaster, transformerstationer, kabelskabe og lign.,

5) nærmere end 0,5 m fra kørebanekant eller 0,3 m fra cykelstikant målt fra nærmeste kant af valgplakaten,

6) lavere end 2,3 m direkte over fortov eller cykelsti målt fra nederste kant af valgplakaten,

7) højere end 1,5 m under laveste strømførende ledning målt fra øverste kant af valgplakaten eller

60. § 66 a, stk. 1, ophæves. Stk. 2-5 bliver herefter stk. 1-4.

61. I § 66 a, stk. 5, nr. 1 og 2, der bliver til stk. 4, nr. 1 og 2, indsættes efter »midterrabatter«: », rundkørsler, midterøer og lignende«.

8) på en sådan måde, at valgplakaten kan medføre skader på eller ændringer af master til vejbelystning og indretninger til forsyningsvirksomhed.

§ 66 b. - - -

Stk. 2. Valgplakater, der er ophængt i strid med § 66 a, stk. 3-5, skal nedtages, inden for 24 timer efter at kommunalbestyrelsen har meddelt et påbud herom til den fysiske eller juridiske person, der er nævnt i stk. 1, 1. pkt., eller den fysiske person nævnt i stk. 1, 2. pkt.

Stk. 3. Kommunerne kan nedtage valgplakater, som ikke er nedtaget inden for den i stk. 2 nævnte frist eller er ophængt uden for det i § 66 a, stk. 2, nævnte tidsrum. Kommunerne kan endvidere nedtage valgplakater, som er ophængt i strid med § 66 a, stk. 3-5, og som ikke indeholder de i stk. 1 krævede oplysninger.

§ 67. Reglerne i § 101 i lov om offentlige veje om opgravning m.v. af vejareal finder tilsvarende anvendelse ved byggeri, udgravning og opfyldning på og ved private fællesveje.

§ 70. Udgifterne til arbejder på ledninger m.v. i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med anlæg, regulering, istandsættelse og vedligeholdelse eller omlægning af vejen, afholdes af ledningsejeren, medmindre andet er bestemt ved

1) aftale,

2) afgørelse truffet af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller

3) ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Stk. 2. Arbejder på ledninger i eller over private fællesveje udføres af ledningsejeren, medmindre andet er bestemt, jf. stk. 1, nr. 1-3. Kommunalbe-

62. I § 66 b, stk. 2, og stk. 3, 2. pkt., ændres »§ 66 a, stk. 3-5« til: »§ 66 a, stk. 2-4«.

63. I § 66 b, stk. 3, 1. pkt., ændres »i stk. 2« til: »i stk. 1«.

64. § 67 affattes således:

»§ 67. § 73 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse ved byggeri, udgravning og opfyldning på og ved private fællesveje.

Stk. 2. §§ 73-76 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse på private fællesveje i byer og bymæssige områder.«

65. § 70 affattes således:

»§ 70. Arbejder på eller af hensyn til ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden eller de vedligeholdelsespligtige for at bringe vejen i en stand, som er god og forsvarlig i forhold til færdselens art og omfang, betales af ledningsejeren.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse er afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrø-

styrelsen kan dog kræve selv at udføre vejarbejder i forbindelse med ledningsarbejder,

1) hvis der er behov for at koordinere ledningsarbejdet med andre arbejder på vejarealet,

2) hvis ledningsejeren ikke overholder vilkår stillet efter § 68 eller § 69, eller

3) hvis hensyn af tilsvarende vægt gør sig gældende.

Stk.3. Tvister mellem en kommune og et forsyningsselskab vedrørende ledninger i og over vejarealet, jf. stk. 1 og §§ 67-69, afgøres af transportministeren.

rende fast ejendom eller afgørelse er truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.«

66. Efter § 70 a indsættes:

»§ 70 b. Der skal tages hensyn til ledninger i eller over vejarealer i forbindelse med en vejmyndigheds påbudte arbejder efter § 45 eller de vedligeholdelsespligtiges løbende vedligeholdelse af vejen.

Stk. 2. Vejmyndigheden eller de vedligeholdelsespligtige skal så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde.

Stk. 3. Hvis der ikke kan opnås enighed mellem vejmyndigheden og ledningsejeren, kan vejmyndigheden eller de vedligeholdelsespligtige, efter at have meddelt sin beslutning til ledningsejeren, at det planlagte arbejde påbegyndes, gennemføre arbejdet og kan kræve nærmere bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

§ 70 c. Arbejder på og af hensyn til ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er bestemt.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan kræve selv at udføre vejarbejder i forbindelse med ledningsarbejder, hvis

1) der er behov for at koordinere ledningsarbejdet med andre arbejder på vejarealet,

2) ledningsejeren ikke overholder vilkår stillet i forbindelse med en tilladelse, eller

3) arbejdets udførelse kræver særlig faglig ekspertise.«

§ 72. - - -

Stk. 3. En beslutning om at omlægge en privat fællesvej eller om at fremskaffe anden vejadgang i forbindelse med nedlæggelse af en privat fællesvej kan gennemføres ved ekspropriation i overensstemmelse med reglerne i kapitel 5 i lov om offentlige veje. Anden vejadgang kan også fremskaffes, ved at kommunalbestyrelsen foretager vejudlæg og tildeler vejret til det udlagte vejareal eller tildeler vejret til en anden privat fællesvej efter reglerne i kapitel 8.

- - -

§ 74. 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.

- - -

§ 76. - - -

Stk. 2. Hvis kommunalbestyrelsen ikke selv har rejst spørgsmålet om vejens nedlæggelse eller omlægning og sagen indbringes for taksationsmyndighederne, jf. § 75, skal disse fordele de udgifter ved taksationsforretningerne, som kommunalbestyrelsen skal afholde efter § 62, stk. 2, i lov om offentlige veje. Udgifterne kan pålægges både de grundejere, der har interesse i sagen, og kommunen. Taksationsmyndighederne skal ved fordelingen særlig lægge vægt på, om det har været rimeligt at kræve sagen forelagt for taksationsmyndighederne.

§ 79. Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet bestemme, at ejerne af de ejendomme, der grænser til en privat fællesvej, og som har vejret, skal rydde vejen for sne, træffe foranstaltninger mod glat føre på vejen og renholde vejen ud for ejendommene i overensstemmelse med reglerne i §§ 80-82.

67. I § 72, *stk. 3, 1. pkt.*, ændres »reglerne i kapitel 5« til: »kapitel 10«.

68. I § 72, *stk. 3, 2. pkt.*, ændres »Anden vejadgang« til »Vejadgang«.

69. § 74, *stk. 1*, affattes således:

»Kommunalbestyrelsen kan undlade at anvende procedurebestemmelserne i § 73, når den vurderer, at en påtænkt beslutning om nedlæggelse eller omlægning af en vejstrækning, kun kan have betydning for ganske få, kendte vejberettigede grundejere.«

70. I § 76, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »§ 62, stk. 2,« til: »§ 113, stk. 2,«.

71. § 79, *stk. 1*, affattes således:

»Kommunalbestyrelsen kan efter forhandling med politiet bestemme, at ejerne af de ejendomme, der grænser til en privat fællesvej, og som har vejret, skal rydde vejen for sne, træffe foranstaltninger mod glat føre på vejen og renholde vejen på den del af vejen, som ligger nærmest ejendommen.«

72. *Overskriften* til § 84 og § 84 ophæves.

Klager og søgsmål m.v.

§ 88. Adgangen til at klage over en afgørelse, jf. § 87, skal være udnyttet, før afgørelsen kan indbringes for domstolene. Søgsmål skal være anlagt, inden 6 måneder efter at klagemyndighedens afgørelser er meddelt.

§ 91. Erstatninger efter denne lov fastsættes af taksationsmyndighederne, jf. §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje, hvis der ikke opnås enighed om erstatningen.

Stk. 2. Taksationsmyndighederne afgør endvidere spørgsmål om

1) overtagelse af ejendomme, jf. § 38, stk. 3, og § 65, stk. 3,

73. Overskriften før § 87 affattes således:

Klager og tvister - - -

74. Efter § 87 indsættes:

»**§ 87 a.** Tvister mellem en vejmyndighed og et forsyningsselskab om ledninger i og over vejareal, jf. § 70, stk. 1, og §§ 67-69, afgøres af transportministeren.

Stk. 2. Tvister mellem vedligeholdelsespligtige og et forsyningsselskab om ledninger i og over vejareal, jf. §§ 67-69, 70, stk. 1 og § 70 b, afgøres af vejmyndigheden.

Stk. 3. Fristen for at indbringe en tvist efter stk. 1-2 og 4 er 4 uger fra den dag, vejmyndighedens afgørelse er meddelt. For de af vejmyndighedens beslutninger, der skal offentliggøres, regnes klagefristen fra offentliggørelsen. Når der er særlig grund dertil, kan transportministeren se bort fra overskridelse af fristen.

Stk. 4. Rettidig indbringelse af en tvist har opsættende virkning, medmindre transportministeren bestemmer andet.«

75. Overskriften før § 88 ophæves.

76. § 88 affattes således:

»**§ 88.** Adgangen til at klage over en afgørelse, jf. § 87, eller adgangen til at indbringe en sag som en tvist for transportministeren, jf. § 87 a, skal være udnyttet, før afgørelsen kan indbringes for domstolene.«

77. Efter § 88 indsættes:

»**§ 88 a.** Søgsmål skal være anlagt inden 6 måneder efter, at klagemyndighedens, jf. § 87, henholdsvis transportministerens, jf. § 87 a, afgørelse er meddelt.«

78. § 91 affattes således:

»**§ 91.** Erstatninger efter denne lov fastsættes af taksationsmyndighederne, jf. §§ 105 og 106 i lov om offentlige veje, hvis der ikke opnås enighed om erstatningen.

Stk. 2. Taksationsmyndighederne afgør endvidere spørgsmål om:

1) Erstatning i forbindelse med afgørelser efter § 2a.

2) nedlæggelse eller omlægning af veje, jf. § 75, og

3) bortfald af servitutforpligtelser, jf. § 94, stk. 1 og 2.

Stk. 3. §§ 51-56 og 59-66 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse ved taksationsmyndighedernes sagsbehandling m.v. efter stk. 1 og 2.

§ 94. - - -

Stk. 3. Taksationsmyndighederne skal pålægge de parter, der har interesse i sagen, at afholde de udgifter ved taksationsforretningerne, som det påhviler kommunalbestyrelsen at afholde efter § 62, stk. 2, i lov om offentlige veje.

§ 98. Med bøde straffes den, der

1) overtræder § 11, stk. 2 og 5, §§ 34 og 36, § 41, stk. 1, § 57, stk. 1, § 61, stk. 1, § 62, stk. 1 og 2, § 63, stk. 1-3 og stk. 5, § 66, stk. 1, § 66 a, stk. 4 og 5, § 67, jf. § 101 i lov om offentlige veje, § 68, stk. 1, § 69, stk. 3, og § 84, stk. 2,

- - -

2) Overtagelse af ejendomme, jf. § 38, stk. 3, og § 65, stk. 3.

3) Nedlæggelse eller omlægning af veje, jf. § 75.

4) Bortfald af servitutforpligtelser, jf. § 94, stk. 1 og 2.

Stk. 3. §§ 103-104 og 112-120 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse ved taksationsmyndighedernes sagsbehandling mv. efter stk. 1 og 2.«

79. I § 94, stk. 3, 1. pkt., ændres »§ 62, stk. 2,« til: »§ 106«.

80. § 98, stk. 1, nr. 1, affattes således:

»§ 98. Med bøde straffes den, der

1) overtræder §§ 34, 36, § 41, stk. 1, § 57, stk. 1, § 61, stk. 1, § 62, stk. 1 og 2, § 63, stk. 1-5, § 66, stk. 1, § 66 a, stk. 4 og 5, § 67 jf. § 73 i lov om offentlige veje, § 68, stk. 1, og § 69, stk. 3,«.

81. Efter § 99 indsættes:

»Lovliggørelse

§ 99. Den, der har skabt en ulovlig tilstand ved overtrædelse af loven eller af regler fastsat i medfør af loven, er forpligtet til faktisk at lovliggøre forholdet, hvis den nødvendige tilladelse til at bibeholde tilstanden ikke kan opnås. Det samme er ejeren af en tilgrænsende ejendom, hvis den ulovlige tilstand kan henføres til ejendommen.«

82. Efter § 99 indsættes før overskriften før § 100:

»Konkurrenceudsættelse af arbejder, som vejmyndigheden udfører for borgernes regning

§ 99 a. Når vejmyndigheden træffer bestemmelse om, at den sørger for at udføre arbejder for borgernes regning, herunder juridiske personers regning, skal den sikre, at arbejdet udføres billigt muligt. Dette skal ske ved at indhente 3 tilbud, medmindre udbudslovgivningen foreskriver en anden fremgangsmåde.

Stk. 2. Bestemmelsen i stk. 1 finder anvendelse på de arbejder, der er omtalt i § 9, stk. 1, § 15, stk. 1 og 2, §§ 21, 24, 39, 45 a, 55, stk. 1 og 2, § 57, stk. 3, §§ 59, 60, 61, stk. 4, § 62, stk. 4 og § 83.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om at visse påbudte arbejder ikke skal konkurren-
ceudsættes, jf. stk. 1.«

§ 142

I lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 foretages følgende ændringer:

§ 3. - - -

Stk. 2. Om foretagelse af de i stk. 1 nævnte forarbejder og undersøgelser skal der mindst 14 dage forinden gives de pågældende ejere og brugere særskilt meddelelse eller, hvis dette ikke er muligt, ske bekendtgørelse i et eller flere på egnen udkommende dagblade.

Stk. 3. De ved arbejderne forvoldte skader skal erstattes. I mangel af mindelig overenskomst om erstatningens størrelse fastsættes denne efter de nedenstående regler om ekspropriationserstatningers fastsættelse. Transportministeren fastsætter nærmere regler om fremgangsmåden herved.

Stk. 4. Den, der forsætligt borttager, forvansker eller beskadiger afmærkninger, som foretages i forbindelse med forarbejderne, straffes med bøde, medmindre strengere straf er forskyldt efter straffeloven.

1. § 3, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Der skal mindst 14 dage før gennemførelsen af forberedende undersøgelser efter stk. 1 gives besked til de berørte grundejere og brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de forberedende undersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.«

2. I § 3 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:

»*Stk. 3.* Anlægsmyndigheden kan under samme betingelser som nævnt i stk. 1 foretage arkæologiske forundersøgelser.

Stk. 4. Der skal mindst 28 dage før gennemførelsen af arkæologiske forundersøgelser efter stk. 3 gives besked til de berørte grundejere og brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 5 og 6.

3. § 10 affattes således:

§ 10. Ingen må som medlem, delegeret, ledende landinspektør eller sagkyndig, jf. § 9, deltage i behandlingen af et spørgsmål for en ekspropriationskommission eller taksationskommission, når

1) vedkommende er interesseret i udfaldet eller er repræsentant for en i udfaldet interesseret,

2) vedkommende er beslægtet eller besvogret i op- eller nedstigende linje eller i sidelinjen så nær som søskendebørn med en af de i nr. 1 nævnte personer eller er sådanne personers ægtefælle, værge, adoptiv- eller plejefader eller -moder, adoptiv- eller plejebarn,

3) der i øvrigt foreligger omstændigheder, som er egnede til at vække tvivl om vedkommendes fuldstændige upartiskhed.

Stk. 2. Den interesse, som de af en kommune valgte medlemmer af en ekspropriationskommission og taksationskommission samt delegerede til en ekspropriationskommission har i kommunens anliggender, medfører kun, at de skal fratræde ved vedkommende kommissions behandling af erstatningsspørgsmål vedrørende ejendomme, der ejes af kommunen, eller hvori kommunen har en væsentlig interesse.

Stk. 3. Ingen må deltage som medlem eller i henhold til § 9 tilkaldes som sagkyndig i en sag for en taksationskommission, når han har medvirket ved spørgsmålets behandling for vedkommende ekspropriationskommission. Dog kan den i medfør af § 8 beskikkede ledende landinspektør deltage ved såvel ekspropriationskommissionens som taksationskommissionens behandling af sagen.

Stk. 4. Den, for hvis vedkommende nogen af de i stk. 1, nr. 1 og 2, nævnte inhabilitetsgrunde foreligger, skal snarest muligt give kommissionens formand meddelelse herom.

Stk. 5. Spørgsmål om, hvorvidt der foreligger inhabilitetsgrunde, bør så vidt muligt rejses inden forhandlingernes begyndelse. Hvis de er rejst af en af parterne, kan de ikke afgøres, uden at begge parter har haft adgang til at udtale sig derom.

§ 12. - - -

Stk. 2. Bekendtgørelse om tid og sted for afholdelse af besigtigelsesforretningen skal med mindst 4 ugers varsel indrykkes i et eller flere på egnen udkommende dagblade. Oversigtsplaner for det på-

»§ 10. Medlemmer af ekspropriations- og taksationskommissioner skal have indsigt i vurdering af ejendomme.«

4. § 12, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Kommissarius skal med mindst 4 ugers varsel offentliggøre tid og sted for besigtigelsesforretningen samt offentliggøre oversigtsplaner for det påtænkte anlæg.«

tænkte anlæg skal i mindst 4 uger før besigtigelsesforretningens afholdelse ligge til eftersyn på det stedlige kommunekontor eller et andet for offentligheden tilgængeligt sted, og bekendtgørelsen skal indeholde oplysning herom.

§ 143

I lov om råstoffer, jf. lovbekendtgørelse nr. 657 af 27. maj 2013, som ændret ved lov nr. 80 af 28. januar 2014, lov nr. 380 af 23. april 2014, lov nr. 1631 af 26. december 2013 og lov nr. 86 af 28. januar 2014, foretages følgende ændringer:

§ 27. - - -

Stk. 3. Ved ekspropriationens gennemførelse finder bestemmelserne i lov om offentlige veje §§ 47-49 tilsvarende anvendelse.

- - -

Stk. 5. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne og om erstatningens fastsættelse og udbetaling finder bestemmelserne i lov om offentlige veje §§ 51-56 og 59-67 tilsvarende anvendelse.

§ 30. - - -

Stk. 4. I mangel af enighed påhviler det den, der har ladet foranstaltningen udføre, at indbringe erstatningsspørgsmålet for Taksationskommissionen. Lov om offentlige veje §§ 51-58 finder tilsvarende anvendelse.

1. I § 27, *stk. 3*, ændres »47-49« til: »100-102«.

2. I § 27, *stk. 5*, ændres »51-56 og 59-67« til: »103, 104 og 108-122«.

3. I § 30, *stk. 4*, ændres »51-58« til: »103-106 og 112-118«.

§ 144

I lov om vandforsyning m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1199 af 30. september 2013, som ændret ved lov nr. 1631 af 26. december 2013 og lov nr. 86 af 28. januar 2014, foretages følgende ændringer:

§ 9. Erstatningssager, som efter loven henhører under taksationsmyndighederne, behandles af de taksationskommissioner og overtaksationskommissioner, der er nedsat i henhold til §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje.

Stk. 2. Sagen indbringes for taksationskommissionen af den erstatningssøgende. Om sagens be-

1. I § 9, *stk. 1*, ændres »57 og 58« til: »105 og 106«.

2. I § 9, *stk. 2*, ændres »§ 67 a« til: »§ 123«.

handling for taksationsmyndighederne gælder § 67 a i lov om offentlige veje.

§ 13. d. - - -

Stk. 3. Aftaler efter stk. 1 kan tinglyses med prioritet forud for alle rettigheder i ejendommen. § 64 i lov om offentlige veje finder anvendelse med hensyn til udbetalingen af det aftalte beløb.

§ 40. - - -

Stk. 3. Lov om offentlige veje §§ 47-49 finder tilsvarende anvendelse.

§ 42. Taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje fastsætter erstatning for ekspropriation efter § 40 samt erstatning efter §§ 32 og 39.

Stk. 2. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne og om erstatningens fastsættelse og udbetaling finder bestemmelserne i §§ 51-56 og 58 a-66 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

§ 43. - - -

Stk. 2. Med hensyn til udbetalingen af det aftalte beløb finder § 64 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

§ 47. - - -

Stk. 3. Ved ekspropriationens gennemførelse finder bestemmelserne i lov om offentlige veje § 45 og §§ 47-49 tilsvarende anvendelse.

§ 50. - - -

Stk. 2. Om sagernes behandling for taksationsmyndighederne og erstatningens fastsættelse og udbetaling mv. finder §§ 51-56 og §§ 59-67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

3. I § 13 d, stk. 3, ændres »64« til: »119«.

4. I § 40, stk. 3, ændres »47-49« til: »100-102«.

5. I § 42, stk. 1, ændres »57 og 58« til: »105 og 106«.

6. I § 42, stk. 2, ændres »51-56 og 58 a-66« til: »103, 104 og 107-122«.

7. I § 43, stk. 2, ændres »64« til: »119«.

§ 145

I lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 587 af 27. maj 2013, som senest ændret ved lov nr. 742 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 47, stk. 3, ændres »§ 45 og §§ 47-49« til: »§§ 99-102«.

2. I § 50, stk. 2, ændres »§§ 51-56 og §§ 59-67« til: »§§ 103, 104 og 108-122«.

§ 146

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010, som senest ændret ved lov nr. 742 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

§ 26 a. - - -

Stk. 3. Reglerne i § 45 og §§ 47-49 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse i forbindelse med gennemførelse af pålæg efter stk. 1, idet det dog er kommunalbestyrelsen, der udfører de opgaver, som er tillagt vejbestyrelsen i henhold til lov om offentlige veje.

- - -

§ 60. Ved ekspropriationens gennemførelse finder bestemmelserne i lov om offentlige veje § 45 og §§ 47-49 tilsvarende anvendelse.

§ 61. Erstatningsfastsættelser efter denne lov foretages i mangel af mindelig overenskomst af de taksationsmyndigheder, der er nævnt i § 57 og § 58 i lov om offentlige veje.

Stk. 2. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne og om erstatningens fastsættelse og udbetaling finder bestemmelserne i lov om offentlige veje §§ 51-56 og 58 a-66 tilsvarende anvendelse.

1. I § 26 a, stk. 3, ændres »§ 45 og §§ 47-49« til: »§§ 99-102«.

2. I § 60, ændres »§ 45 og §§ 47-49« til: »§§ 96-99«.

3. I § 61, stk. 1, ændres »§ 57 og § 58« til: »§§ 105 og 106«.

4. I § 61, stk. 2, ændres »§§ 51-56 og 58 a-66« til: »§§ 103, 104 og 107-122«.

§ 147

I lov om miljømål m.v. for vandforekomster og internationale naturbeskyttelsesområder, jf. lovbekendtgørelse nr. 932 af 24. september 2009, som senest ændret ved lov nr. 726 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

§ 51. - - -

Stk. 3. De skader og ulemper, der forvoldes ved foranstaltningerne efter stk. 1, skal erstattes. Erstatningsfastsættelser foretages i mangel af mindelig overenskomst af de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Om

1. I § 51, stk. 3, 2. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

2. I § 51, stk. 3, 3. pkt., ændres »§§ 51-56 og 58 a-66« til: »§§ 103, 104 og 107-122«.

sagens behandling af taksationsmyndighederne og om erstatningens fastsættelse og udbetaling finder bestemmelserne i lov om offentlige veje §§ 51-56 og 58 a-66 tilsvarende anvendelse.

§ 52. - - -

Stk. 2. Ved gennemførelse af en ekspropriation efter stk. 1 finder bestemmelserne i §§ 45 og 47-49 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse, idet det dog er ministeren, der udfører de opgaver, som er tillagt vejbestyrelsen i henhold til lov om offentlige veje.

3. I § 52, *stk. 2*, ændres »§§ 45 og 47-49« til: »§§ 99-102«.

§ 148

I lov om vandløb, jf. lovbekendtgørelse nr. 1208 af 30. september 2013, som ændret ved lov nr. 1461 af 17. december 2013, lov nr. 1630 af 26. december 2013, lov nr. 1631 af 26. december 2013 og lov nr. 86 af 28. januar 2014, foretages følgende ændringer:

§ 22. - - -

Stk. 2. Spørgsmål om fordeling af udgifterne kan indbringes for vandløbsmyndigheden. I mangel af forlig kan spørgsmålet forlanges indbragt for taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne finder bestemmelserne i §§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

1. I § 22, *stk. 2*, *2. pkt.*, ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

2. I § 22, *stk. 2*, *3. pkt.*, ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »107-111, 114-118 og 122«.

§ 24. - - -

Stk. 3. Spørgsmål om fordeling af udgifterne kan indbringes for vandløbsmyndigheden. I mangel af forlig kan spørgsmålet forlanges indbragt for taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne finder bestemmelserne i §§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

3. I § 24, *stk. 3*, *2. pkt.*, ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

4. I § 24, *stk. 3*, *3. pkt.*, ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »107-111, 114-118 og 122«.

§ 31. - - -

Stk. 2. Det kan pålægges pumpelag og landvindingslag helt eller delvis at afholde udgifterne til vedligeholdelse af vandløb under laget og at foretage vedligeholdelsen. Vandløbsmyndighedens afgørelse om hel eller delvis afholdelse af udgifterne kan inden 4 uger efter, den er meddelt parterne, forlanges indbragt for taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne finder bestemmelserne i §§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

§ 35. - - -

Stk. 3. Spørgsmål om vedligeholdelsesbyrdens fordeling kan indbringes for vandløbsmyndigheden. I mangel af forlig kan spørgsmålet forlanges indbragt for taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne finder bestemmelserne i §§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

§ 41. Ved fastsættelse af, hvilke ejendomme der skal yde bidrag til laget, finder § 24, stk. 1, tilsvarende anvendelse. I mangel af forlig kan spørgsmålet forlanges indbragt for taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne finder bestemmelserne i §§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

§ 63. Vandløbsmyndigheden kan godkende, at en person, der ikke har deltaget i en foranstaltning, benytter foranstaltningen mod at betale en del af anlægsudgifterne og deltage i den fremtidige vedligeholdelsesudgift samt erstatte det tab, som benyttelsen medfører. Vandløbsmyndighedens afgørelse om det økonomiske spørgsmål kan inden 4 uger efter, at den er meddelt parterne, forlanges indbragt for taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne finder bestemmelserne i §§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

5. I § 31, stk. 2, 2. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

6. I § 31, stk. 2, 3. pkt., ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »107-111, 114-118 og 122«.

7. I § 35, stk. 3, 2. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

8. I § 35, stk. 3, 3. pkt., ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »107-111, 114-118 og 122«.

9. I § 41, 2. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

10. I § 41, 3. pkt., ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »107-111, 114-118 og 122«.

11. I § 63, 2. pkt., ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

12. I § 63, 3. pkt., ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »107-111, 114-118 og 122«.

12. I § 63, 3. pkt., ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »107-111, 114-118 og 122«.

§ 65. - - -

Stk. 2. Taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje kan bestemme, at der for anlægsbidrag gives pant i den afgiftspligtige ejendom forud for andre hæftelser af privatretlig oprindelse på vilkår, der fastsættes af taksationsmyndighederne.

- - -

§ 67. - - -

Stk. 2. Vandløbsmyndighedens afgørelse kan inden 4 uger efter, at den er meddelt parterne, forlanges indbragt for taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne finder bestemmelser i §§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

- - -

§ 68. - - -

Stk. 4. Vandløbsmyndighedens afgørelse efter stk. 1-3 kan inden 4 uger efter, at den er meddelt den pågældende, forlanges indbragt for taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne finder bestemmelserne i §§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

§ 71. Til gennemførelse af foranstaltninger efter denne lov kan vandløbsmyndigheden, når almenvellet kræver det, iværksætte ekspropriation. § 43, stk. 3, § 44 og §§ 47-49 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse.

§ 72. Taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje fastsætter erstatning for ekspropriation efter § 71 samt erstatning efter § 57, stk. 1, 2. pkt., og § 61, stk. 5.

Stk. 2. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne og om erstatningens fastsættelse og udbetaling finder bestemmelserne i §§ 51-56 og 58 a-67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

13. I § 65, *stk. 2.*, ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

14. I § 67, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

15. I § 67, *stk. 2, 2. pkt.*, ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »107-111, 114-118 og 122«.

16. I § 68, *stk. 4, 1. pkt.*, ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

17. I § 68, *stk. 4, 2. pkt.*, ændres »§§ 53-55, 58 a-62, 66 og 67« til: »107-111, 114-118 og 122«.

18. I § 71, *2. pkt.*, ændres »§ 43, stk. 3, § 44 og §§ 47-49« til: »§§ 98 og 100-102«.

19. I § 72, *stk. 1.*, ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

20. I § 72, *stk. 2.*, ændres »§§ 51-56 og 58 a-67« til: »§§ 107-111, 114-118 og 122«.

§ 73. Taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje fastsætter erstatning efter § 23, § 28, § 37, stk. 4, § 38, jf. § 45, § 45 og § 51 samt for mangelfuld opfyldelse af forpligtelser med hensyn til vedligeholdelse af vandløb. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne gælder § 67 a i lov om offentlige veje.

21. I § 73, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

22. I § 73, *stk. 1, 2. pkt.*, ændres »67 a« til: »123«.

§ 149

I lov om forurennet jord, jf. lovbekendtgørelse nr. 1427 af 4. december 2009, som senest ændret ved lov nr. 86 af 28. januar 2014, foretages følgende ændring:

1. I § 22, *stk. 5*, ændres »§ 45 og §§ 47-49« til: »§§ 96-99«.

§ 22. - - -

Stk. 5. Ved gennemførelse af en ekspropriation efter stk. 2 eller 4 finder bestemmelserne i lov om offentlige veje § 45 og §§ 47-49 tilsvarende anvendelse, idet det dog er regionsrådet, der udfører de opgaver, som er tillagt vejbestyrelsen i henhold til lov om offentlige veje.

§ 151

I lov om undersøgelse, forebyggelse og afhjælpning af miljøskader, jf. lovbekendtgørelse nr. 466 af 17. juni 2008, som senest ændret ved lov nr. 86 af 28. januar 2014, foretages følgende ændring:

1. I § 7, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

2. I § 7, *stk. 2, 2. pkt.*, ændres »§§ 51-56 og 58 a-67« til »§§ 103, 104 og 107-122«.

§ 7. - - -

Stk. 2. I mangel af enighed fastsættes erstatningen af taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne og om erstatningens fastsættelse og udbetaling finder bestemmelserne i §§ 51-56 og 58 a-67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

§ 152

I lov om beskyttelse af de ydre koge i Tøndermarsken, jf. lovbekendtgørelse nr. 940 af 3. juli

2013, som ændret ved lov nr. 86 af 28. januar 2014, foretages følgende ændringer:

§ 29. - - -

Stk. 3. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne og om erstatningens fastsættelse og udbetaling finder § 51, stk. 2-4 og 7, §§ 52-56 og §§ 63-67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse, idet miljøministeren træder i stedet for vejbestyrelsen.

- - -

§ 33. - - -

1. I § 29, *stk. 3*, ændres »§ 51, stk. 2-4 og 7, §§ 52-56 og §§ 63-67« til: »§ 103, stk. 1, § 104, stk. 1, 2 og 5 og §§ 112-122«.

2. I § 33, *stk. 2*, ændres »§ 43, stk. 3, §§ 44-45, §§ 47-56 og §§ 63-67« til: »§ 98, stk. 1-3, §§ 99-104 og 112-122«.

§ 153

I lov om betalingsregler for spildevandsforsyningsselskaber m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 633 af 7. juni 2010, som ændret ved lov nr. 718 af 25. juni 2010, lov nr. 1149 af 11. december 2012, lov nr. 61 af 29. januar 2013 og lov nr. 902 af 4. juli 2013, foretages følgende ændringer:

§ 33. - - -

Stk. 2. Ekspropriation foretages efter bestemmelserne i lov om offentlige veje, § 43, stk. 3, §§ 44-45, §§ 47-56 og §§ 63-67, idet kommunalbestyrelsen træder i stedet for vejbestyrelsen.

1. I § 6, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »§ 57 og § 58« til: »§§ 105 og 106«.

§ 6. - - -

Stk. 2. I mangel af enighed afgøres spørgsmålet om godtgørelse efter stk. 1 af de taksationsmyndigheder, der er nævnt i § 57 og § 58 i lov om offentlige veje. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne og om godtgørelsens udbetaling finder bestemmelserne i §§ 51-56 og §§ 58 a-67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

- - -

2. I § 6, *stk. 2, 2. pkt.*, ændres »§§ 51-56 og §§ 58 a-67« til: »§§ 103, 104 og 107-122«.

§ 154

I lov om varmforsyning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1184 af 14. december 2011, som ændret ved lov nr. 577 af 18. juni 2012, lov nr. 1095 af 28. november 2012, lov nr. 903 af 4. juli 2013 og lov nr. 345 af 8. april 2014, foretages følgende ændringer:

§ 12. - - -

1. I § 12, *stk. 3*, ændres »§§ 57-62« til: »§§ 105-111«.

Stk. 3. Klima-, energi- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, at ejere af ejendomme, der skal tilsluttes et kollektivt varmforsyningsanlæg ifølge en beslutning efter stk. 1, kan få udbetalt en godtgørelse af kommunen og anlægget, der hver udreder halvdelen. Beslutning om udbetaling af godtgørelsen og dennes størrelse træffes af kommunalbestyrelsen. Godtgørelsen fastsættes i mangel af mindelig overenskomst af de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 57-62 i lov om offentlige veje.

§ 17. - - -

Stk. 2. Ved ekspropriationens gennemførelse finder bestemmelserne i lov om offentlige veje § 45 og §§ 47-49 tilsvarende anvendelse.

- - -

§ 18. De taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 57-62 i lov om offentlige veje, afgør spørgsmål om erstatning efter § 17, stk. 1.

Stk. 2. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne og om erstatningens fastsættelse og udbetaling finder lov om offentlige veje § 51, stk. 2-7, §§ 52-56, §§ 63-64, § 66, stk. 1, og § 67 tilsvarende anvendelse.

3. I § 18, stk. 1, ændres »§§ 57-62« til: »§§ 105-112«.

4. I § 18, stk. 2, ændres »§ 51, stk. 2-7, §§ 52-56, §§ 63-64, § 66, stk. 1, og § 67« til: »§ 103, stk. 2, § 104, stk. 1-5, §§ 112-120 og § 122, stk. 1«.

§ 155

I lov om okker, jf. lovbekendtgørelse nr. 934 af 24. september 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 4, stk. 3, 1. pkt., ændres ”§§ 57 og 58” til: ”§§ 105 og 106”.

2. I § 4, stk. 3, 2. pkt., ændres ”§§ 51-56 og 58 a-67” til: ”§§ 103, 104 og 107-122”.

§ 4. - - -

Stk. 3. I mangel af enighed fastsættes erstatningen af taksationsmyndighederne efter §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Om sagens behandling for taksationsmyndighederne og om erstatningens fastsættelse og udbetaling finder bestemmelserne i §§ 51-56 og 58 a-67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

- - -

§ 156

I lov om byfornyelse og udvikling af byer, jf. lovbekendtgørelse nr. 504 af 16. maj 2013, foretages følgende ændringer:

§ 46. - - -

Stk. 3. For så vidt angår sagens behandling ved taksationsmyndighederne og erstatningens fastsættelse og udbetaling, finder reglerne i § 51, stk. 2-4 og 7, og §§ 52-56, 63, 64, 66 og 67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

- - -

§ 75 b. - - -

Stk. 6. Erstatningsfastsættelse efter stk. 1 og § 75 a, stk. 4, nr. 2, kan af ejeren indbringes for de taksationsmyndigheder, der er nævnt i lov om offentlige veje, inden 6 uger efter at afgørelsen er meddelt ejeren. Ved sagens behandling for taksationsmyndighederne finder reglerne i lov om offentlige veje § 51, stk. 2, §§ 53-55 og § 66 tilsvarende anvendelse.

§ 77. - - -

Stk. 6. Erstatningen fastsættes af de i lov om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder efter reglerne i § 51, stk. 2-4 og 7, og §§ 52-56, 63, 64, 66 og 67 i lov om offentlige veje. Spørgsmål, der kan prøves af taksationsmyndighederne, kan ikke indbringes for domstolene, før overtaksationskommissionens afgørelse foreligger. Søgsmål skal anlægges inden 6 måneder efter, at overtaksationskommissionens afgørelse er meddelt klageren.

- - -

§ 78. - - -

Stk. 12. For så vidt angår sagens behandling ved taksationsmyndighederne og tilskuddets fastsættelse, finder reglerne i § 51, stk. 2, og §§ 53-55 og 66 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse. Spørgsmål, der kan prøves af taksationsmyndighederne, kan ikke indbringes for domstolene, før overtaksationskommissionens afgørelse foreligger. Søgsmål skal anlægges inden 6 måneder efter, at overtaksationskommissionens afgørelse er meddelt den pågældende.

1. I § 46, *stk. 3*, ændres »§ 51, stk. 2-4 og 7, og §§ 52-56, 63, 64, 66 og 67« til: »§ 103, stk. 2, § 104, stk. 1, 2 og 5, §§ 112-120 og 122«.

2. I § 75 b, *stk. 6*, ændres ”§ 51, stk. 2, §§ 53-55 og § 66” til ”§ 103, stk. 2, §§ 114-118 og 122”.

3. I § 77, *stk. 6*, ændres ”§ 51, stk. 2-4 og 7, og §§ 52-56, 63, 64, 66 og 67” til: ”§ 103, stk. 2, § 104, stk. 1, 2 og 5, §§ 113-120 og 122”.

4. I § 78, *stk. 12*, ændres »§ 51, stk. 2, og §§ 53-55 og 66« til: »§ 103, stk. 2, §§ 114-118 og 122«.

§ 157

I lov om bygnings- og boligregistrering, jf. lov-
bekendtgørelse nr. 1080 af 5. september 2013,
foretages følgende ændring:

§ 3 a. Kommunalbestyrelsen fastsætter navne på
offentlige veje, jf. § 1 i lov om offentlige veje.

--

1. I § 3 a, stk. 1, ændres »§ 1« til: »§ 3, nr. 2«.

§ 158

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1386 af
11. december 2013, som senest ændret ved lov nr.
736 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »vejbestyrelse« til »vej-
myndighed«.

2. Overalt i loven ændres »vejbestyrelsen« til »vej-
myndigheden«.

3. I § 92, stk. 1 og 2, ændres »Vejbestyrelsen« til:
»Vejmyndigheden«.

4. I § 92, stk. 1 ændres »afsnit III i lov om private
fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2« til: »§§ 25-86
i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og
2«

§ 92. Vejbestyrelsen for en offentlig vej kan med
samtykke fra politiet træffe færdselsmæssige be-
stemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse el-
ler indretning. Kommunalbestyrelsen kan som vej-
myndighed for en privat fællesvej omfattet af afsnit
III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1
og 2, med samtykke fra politiet træffe tilsvarende
bestemmelser. Der kan bl.a. træffes bestemmelse
om

- 1) parkering og standsning,
- 2) etablering af fodgængerfelter og
- 3) forbud mod visse færdselsarter, herunder med
henblik på etablering af gågader.

Stk. 2. Vejbestyrelsen kan endvidere efter stk. 1
træffe bestemmelse om hel eller delvis afspærring
af offentlig vej, såfremt afspærringen gennemføres
ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på
anden tilsvarende måde.

Stk. 3. Når særligt tungtvejende hensyn taler her-
for, kan vejbestyrelsen og vejmyndigheden efter
stk. 1 træffe bestemmelse om, at en parkerings-
plads skal reserveres til et eller flere bestemte køre-
tøjer, som anvendes af en person med handicap.

§ 92 a. Politiet kan med samtykke fra vejbestyrelsen, for så vidt angår offentlig vej, og fra vejmyndigheden, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2, træffe bestemmelse om

- 1) indførelse af ubetinget vigepligt og
- 2) påbud om ensrettet færdsel.

Stk. 2. Politiet træffer afgørelser efter § 42, stk. 4 og 5, om lokale hastighedsbegrænsninger, for så vidt angår offentlig vej efter forhandling med vejbestyrelsen, og, for så vidt angår privat fællesvej omfattet af afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2, efter forhandling med vejmyndigheden.

Stk. 3. I forbindelse med trafiksaneringer og lokale handlingsplaner for trafikken i tættere bebygget område kan vejbestyrelsen eller vejmyndigheden over for politiet tage initiativ til, at der træffes afgørelser efter stk. 1, nr. 2, og stk. 2.

§ 92 d. Justitsministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade kommunalbestyrelser i disses egenskab af vejbestyrelse eller vejmyndighed at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser, herunder forsøg, der alene er begrundet i miljømæssige hensyn.

- - -

§ 97. Anvendelse af den afmærkning, der er nævnt i § 95, på eller ved en privat fællesvej omfattet af afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2, kræver godkendelse. Såfremt der ved afmærkningen indføres færdselsmæssige bestemmelser omfattet af §§ 92 og 92 a, meddeles godkendelsen efter reglerne i de nævnte bestemmelser. Anden afmærkning godkendes af vejmyndigheden.

- - -

§ 121. - - -

9) de bestemmelser om benyttelse af parkometre, parkeringsautomater eller lignende, der udfærdiges i medfør af § 107, stk. 2, i lov om offentlige veje.

5. I § 92 a, stk. 1 og 2, ændres »afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2« til: »§§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2«.

6. I § 92 a, stk. 3, ændres »vejbestyrelsen eller vejmyndigheden« til: »vejmyndigheden«.

7. I § 92 d, stk. 1, 1. pkt., ændres »vejbestyrelse eller vejmyndighed« til: »vejmyndighed«.

8. I § 97, stk. 1, ændres »afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2« til: »§§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2«.

9. I § 121, stk. 1, nr. 9, ændres »§ 107, stk. 2« til: »§ 90, stk. 2«.

- - -

§ 6. - - -

Stk. 3. Ved ekspropriation i henhold til stk. 1 og 2 finder § 43, stk. 3, og §§ 44, 45 og 47-67 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse, idet kommunalbestyrelsen træder i stedet for vejbestyrelsen.

§ 11. - - -

Stk. 4. Afslår transport- og energiministeren ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller opnås der ikke enighed om erstatningens størrelse, kan ejeren påklage transport- og energiministerens afgørelse til de i §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder. Taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Ved taksationsmyndighedernes behandling finder bestemmelserne i §§ 58 a-62 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

- - -

§ 13. Transport- og energiministeren bemyndiges til for Metroselskabet I/S ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, herunder i form af rettigheder og servitutter, der er nødvendig til at gennemføre det i denne lov omhandlede anlæg, herunder eventuelle supplerende adgangsveje for stationer eller forberedelser til afgreninger mod stationer uden for Cityringen. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved erstatningsfastsættelsen gælder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige

§ 159

I lov om kystbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 267 af 3. november 2009, foretages følgende ændring:

1. I § 6, *stk. 3*, ændres »§ 43, stk. 3, og §§ 44, 45 og 47-67« til: »§§ 98-122«.

§ 160

I lov om en Cityring, jf. lovbekendtgørelse nr. 552 af 6. juni 2007, som ændret ved lov nr. 526 af 27. maj 2013 og ved lov nr. 748 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 11, *stk. 4, 1. pkt.*, ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

2. I § 11, *stk. 4, 2. pkt.*, ændres »§ 51, stk. 1 og 2« til: »§ 100«.

3. I § 11, *stk. 4, 3. pkt.*, ændres »§§ 58 a-62« til: »§§ 107-112«.

4. I § 13, *3. pkt.*, ændres »§ 51, stk. 1 og 2« til: »§ 95«.

veje. Metroselskabet I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer.

§ 161

I lov om jordfordeling og offentligt køb og salg af fast ejendom til jordbrugsmæssige formål m.m., jf. lovbekendtgørelse nr. 1275 af 2. november 2010, som ændret ved lov nr. 1240 af 18. december 2012, foretages følgende ændring:

§ 16. I det omfang vederlaget for den erhvervede ejendom ikke består i pengeydelse, kan ministeren for fødevarer, landbrug og fiskeri forlange det omset til et pengebeløb. I mangel af mindelig overenskomst fastsættes pengebeløbet af de i lov om offentlige veje omhandlede taksationsmyndigheder. Ved sagens behandling for taksationsmyndighederne finder bestemmelserne i §§ 53-55, 59-63, 65 og 66 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

1. I § 16, stk. 1, ændres »§§ 53-55, 59-63, 65 og 66« til: »§§ 108-111, 114, 116, 118 og 120-122«.