

NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 19. november 2010  
J. nr.

Center for Veje og Broer

Søren Møller Larsen  
Telefon 33 92 43 62  
sml@TRM.dk

## Høringsnotat

### vedrørende forslag til lov om private fællesveje (L 48)

Udkast til forslag til lov om private fællesveje har været i høring fra d. 3 til d. 16. november 2010. Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen på [www.borger.dk](http://www.borger.dk).

Som led i lovforberedelsen har der i november 2009 været afholdt et interessentseminar med deltagelse af bl.a. KL, Parcelhusejernes Landsforening og Den Danske Landinspektørforening. På dette seminar blev interessenterne præsenteret for et første udkast til lovforslag. Dette første lovudkast har endvidere været drøftet med repræsentanter for den danske vejsektor på Vejforum konferencen i december 2009. I forlængelse heraf har Transportministeriet modtaget en række skriftlige indlæg med forslag og ønsker til indholdet af en ny lov. De modtagne forslag er alle blevet vurderet og er således indgået i grundlaget for det foreliggende lovforslag. En stor del af de fremsatte forslag er imødekommet og indarbejdet i lovforslaget.

Lovforslaget er et led i regeringens målsætning om at forenkle og tydeliggøre lovgivningen og gennemføre administrative lettelser. Lovforslaget viderefører i høj grad gældende ret, idet der dog er indarbejdet en række administrative lettelser og forbedringer af borgernes stilling. Lovforslaget lægger således op til en bedre balance mellem borgernes pligter i forbindelse med de private fællesveje og kommunernes rettigheder som vejmyndighed.

Følgende myndigheder og organisationer er blevet hørt: Advokatrådet – Danske Boligadvokater, Den danske Landinspektørforening, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Erhverv, Dansk Ledningsejerforum, Fritidshusejernes Landsforening, Grundejeren.dk, Grundejerforeningen Sundparken Rantzausminde, Kollelev Grundejerforening, Kommunernes Landsforening, Kommunal Teknisk Chefforening, Kommunal Vejteknisk Forening, Kort- og Matrikelstyrelsen, Københavns Universitet – Institut for geografi og geologi, Landbrug og Fødevarer, Parcelhusejernes Landsforening, Rigspolitichefen, Viden-centret for landbrug, Aalborg Universitet – sektion for Geoinformatik og Arealforvaltning.



## 1. Høringssvar med bemærkninger

Transportministeriet har modtaget 18 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag.

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

Høringssvarene har navnlig vedrørt følgende emner:

### 1.1. Nedklassificering af offentlige veje

Kommunernes Landsforening (KL) anfører, at de ændrede regler for kommunernes mulighed for at omklassificere offentlige veje er stærkt problematiske. Det anføres, at ændringerne betyder øget bureaukrati og påfører kommunerne væsentlig øgede omkostninger.

KL anfører, at kommunerne er i gang med en harmonisering af vejnettet, fordi mange kommuner efter strukturreformen har overtaget et vejnet fra flere forskellige kommuner. Denne harmonisering vil ifølge KL blive forsinket af lovforslaget. KL mener i denne forbindelse, at det strider mod princippet om ligebehandling af borgerne, at grundejerne i en del af kommunen selv skal stå for deres veje, mens grundejerne i en anden del af kommunen har offentlige veje.

Det anføres af KL, at kommunerne fratages muligheden for at realisere planlagte besparelser, som de har budgetteret med i 2011. KL henviser i den forbindelse til, at det af Vejdirektoratets hjemmeside fremgår, at kommunerne kan omklassificere vejene, hvis kommunen ønsker at ændre sit serviceniveau og at man fortsat er inden for reglerne, hvis det sker af hensyn til besparelser.

KL finder det ude af proportioner, at omklassificeringen skal besluttes af 2 kommunalbestyrelser for at kunne gennemføres.

Det anføres af KL, at såfremt en omklassificering først kan træffes 4 år efter (offentliggørelse af en påtænkt beslutning herom) og skal træffes inden for 6 år, kan der være tilfælde, hvor en evt. klagesag strækker sig udover denne periode.

Det kritiseres af KL, at offentliggørelsen af beslutningen om nedklassificering ikke kan ske på kommunens hjemmeside, idet kravet om offentliggørelse følger af lov om offentlige veje, hvor kravet er "kundgørelse i stedlige blade".

KL anfører, at det bør sikres at ejerskifte af en ejendom ikke medfører, at proceduren om omklassificering forsinkes eller skal starte forfra.



Regeringen har ønsket at ændre reglerne om nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje for at give grundejerne en bedre retsstilling på området.

Kravet om, at kommunerne skal offentliggøre deres planer om nedklassificering 4 år før, at den endelige beslutning kan træffes, skyldes et ønske om, at grundejerne skal kunne indrette sig på at overtage både det praktiske og økonomiske ansvar for vejens vedligeholdelse. Såfremt en ny kommunalbestyrelse fortsat ønsker at omklassificere vejene, indeholder lovforslaget ingen forudsætning om, at der skal gennemføres en fornyet offentliggørelse.

Det er korrekt, at de igangværende nedklassificeringer i kommunerne vil blive forsinket som følge af kravet om, at kommunerne skal varsle grundejerne om planerne om nedklassificering. Kommunerne forhindres dog ikke i at ligestille kommunernes borgere. Kommunerne vil fortsat kunne nedklassificere offentlige veje til private fællesveje. Endvidere kan kommunerne ligestille borgerne ved at optage private fællesveje som offentlige veje.

For så vidt angår kommuners planlagte besparelser i 2011 skal Transportministeriet henvise til, at også efter de gældende regler om nedklassificering skal beslutningen om at ændre vejen status først og fremmest være begrundet i trafikale hensyn. Det er således ikke vejlovgivningens formål at sikre, at kommunerne kan spare penge på de kommunale budgetter ved at omklassificere kommunens veje.

Transportministeriet finder det beklageligt, hvis man af Vejsektoren.dk har kunnet få det indtryk, at en nedklassificering af kommunens veje har kunnet ske udelukkende af økonomiske hensyn. Transportministeriet kan dog oplyse, at de pågældende formuleringer ikke længere fremgår af hjemmesiden.

Kravet om at beslutningen om, at vejen skal nedklassificeres, skal være truffet senest 6 år efter offentliggørelse, skyldes, som det fremgår af bemærkningerne, et ønske om at sikre, at beslutningen træffes inden for rimelig tid. Det må forventes, at en klagesag er afsluttet inden udløbet af den 6-årige periode, således at kommunalbestyrelsen kan nå at træffe beslutningen inden for den foreslåede periode.

Vedrørende offentliggørelse af kommunens påtænkte beslutninger om at nedklassificere offentlige veje efter det nye stk. 7 i vejlovens § 90, er det, som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, op til kommunalbestyrelsen at bestemme, hvordan offentliggørelsen skal ske. Det er dog korrekt, at den foreløbige beslutning efter vejlovens § 90, stk. 5, tillige skal offentliggøres i stedlige blade, jf. kravet herom i lov om offentlige veje.

I forhold til ejerskifte af en ejendom indeholder lovforslaget ikke et krav om, at et evt. ejerskifte bør medføre, at proceduren omkring nedklassificering skal



udsættes eller starte forfra. Netop for at undgå denne situation stiller lovforslaget kun krav om, at kommunens planer om at nedklassificere vejene skal offentliggøres og ikke at de skal meddeles de enkelte grundejere.

## 1.2. Optagelse af private fællesveje som offentlige i forbindelse med afslag vedr. afspærring

KL gør indsigelser mod forslaget om, at en kommune, der afslår grundejernes anmodning om afspærring af en privat fællesvej, fordi vejen er af væsentlig betydning for den almene færdsel, efter anmodning fra grundejerne skal optage vejen som offentlig, hvis den gennemgående motorkørende færdsel på vejen udgør mere end 50 pct. af den samlede motorkørende færdsel (forslagets § 58, stk. 2).

KL finder bestemmelsen bureaukratisk. Spørgsmålet om, hvorvidt vejen skal optages som offentlig, bør ikke afgøres alene på baggrund af den procentvise andel af gennemkørende færdsel, men ud fra en samlet vurdering af den pågældende kommunes konkrete forhold. Bestemmelsen tager ikke højde for forskelle i bytrafikkens profil, som afhænger af byens størrelse, og den fratager kommunen mulighed for en fornuftig planlægning og disponering af de offentlige midler på vej- og trafikområdet og de forskellige planlægningsbehov.

Det anførte i bemærkningerne om, at veje, der overvejende anvendes til færdsel, der ikke har ærinde til eller betjener ejendomme ved den pågældende vej og heller ikke er lokaltrafik, som følge af at den pågældende vej indgår i et afgrænset net af flere private fællesveje, i almindelighed bør være offentlige, medfører en for snæver definition af, hvad der skal være private fællesveje. Den er ikke anvendelig i tætbefolkede byområder. Begrebet lokaltrafik bør defineres ud fra en konkret vurdering af lokalområdets udformning.

Bestemmelsen indebærer et retskrav på optagelse af veje som offentlige, som er både ualmindeligt og unødvendigt tyngende for kommunen, og som er behæftet med en uacceptabel grad af usikkerhed med hensyn til økonomiske konsekvenser.

KL forudser, at grundejerne vil indse muligheden for at få veje optaget som offentlige og derfor fremsætte anmodninger om afspærring, uden et reelt ønske herom. Og kommunerne vil af økonomiske grunde være presset til at give tilladelse til u hensigtsmæssige afspærringer, som kan give afledte problemer for trafikafviklingen på andre veje, så "problemet" blot rykker videre.

KL foreslår, at kommunerne allerede som betingelse for at behandle en ansøgning om afspærring af vejen kan stille krav om, at ansøgeren dokumenterer enighed mellem grundejerne om at ønske vejen afspærret, og ikke først som en betingelse for at behandle en efterfølgende anmodning om optagelse af vejen som offentlig (forslagets § 58, stk. 3).



Endvidere finder KL, at adgangen til at kræve afholdte udgifter til trafiktællinger med henblik på afgørelse af anmodninger om optagelse af veje som offentlige afholdt af ansøgeren, bør udvides til sager, hvor det viser sig, at den gennemgående motorkørende trafik udgør mindre end 40 pct. Forslaget om en sådan adgang, hvor det viser sig, at den gennemgående motorkørende trafik udgør mindre end 25 pct. vurderes uden indhold. Det kan ikke forventes at grundejere ved veje med mindre end 25 pct. gennemgående trafik fremsætter anmodninger om optagelse. Bestemmelsen vil derfor ikke have den ønskede effekt med hensyn til at begrænse antallet af anmodninger og dermed behovet for trafiktællinger.

Kommunerne bestemmer efter lov om offentlige veje (vejloven), hvilke veje, der skal være kommuneveje, og kan optage private fællesveje som kommuneveje. Der er hverken i vejloven eller den gældende privatvejslov nærmere regler om, hvornår en vej skal være kommunevej eller privat fællesvej. Det beror derfor på kommunens skøn, først og fremmest over vejens betydning for den almindelige færdsel. Det er forudsat, at kommunerne jævnlige vurderer, om vejen har den "rigtige" status.

I lovforslaget foreslås indsat en bestemmelse, der udtrykkeligt fastslår kommunens forpligtelse til jævnlige af egen drift at vurdere, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at den bør optages som offentlig (§ 58, stk. 1).

Kommunerne vil som hidtil efter vejloven kunne optage private fællesveje som offentlige veje af egen drift ud fra en almindelig vurdering af vejens betydning for den almene trafik, kommunens planlægning på vejområdet m.v., uden gennemførelse af trafikanalyser, der viser præcis hvor stor en procent af trafikken, der er gennemkørende.

Bestemmelsen om kommunens forpligtelse til i forlængelse af afslag om afspærring efter omstændighederne at optage private fællesveje som kommuneveje (forslagets § 58, stk. 2), erstatter en bestemmelse i den gældende lov, hvorefter kommunen – hvis den afslår en ansøgning fra ejerne af de tilgrænsende ejendomme (de vejberettigede) om indførelse eller opretholdelse af forbud mod gennemgående færdsel på en privat fællesvej, og denne færdsel i særlig grad medfører slid på vejen - skal afholde en til dette særlige slid svarende del af udgifterne ved vejens istandsættelse (§ 58, stk. 2).

Sidstnævnte bestemmelse har i praksis vist sig vanskelig at administrere. Det har været vanskeligt at afgøre, om den gennemgående færdsel på en privat fællesvej har medført et særligt slid, og i givet fald at kvantificere og omsætte dette til en andel af istandsættelsesudgifterne.



Det foreslås, at kommunerne skal kunne stille krav om, at ansøgeren afholder udgifterne til trafikanalyser, hvis disse viser, at den gennemgående motorkørende færdsel udgør mindre end 25 pct. af den samlede motorkørende færdsel.

En regel om, at kommunerne skal kunne stille krav om, at ansøgeren afholder udgifter til trafikanalyser, hvis disse viser, at den gennemgående motorkørende færdsel udgør mindre end 40 pct., forekommer ikke rimelig. Grundejerne kan ikke forventes på forhånd at kunne have en sikker fornemmelse af om den gennemkørende trafik udgør 40 eller 50 pct. Med de foreslåede 25 pct. vurderes det, at grundejerne kun pålægges udgifter til trafikanalyser, som de på forhånd burde have indset var overflødige.

Grundejeren.dk stiller spørgsmål ved behovet for enighed mellem de berørte grundejere om at ønske en vej afspærret som betingelse for, at kommunen skal behandle en anmodning om optagelse af en vej som offentlig (forslagets § 58, stk. 3). Foreningen vurderer, at et kvalificeret flertal på en generalforsamling er nok.

Spørgsmålet om, hvorvidt en ansøger har ret til at afspærre vejen, er privatretligt. Det afhænger af indholdet af eksisterende aftaler, herunder aftaler mellem grundejerne (vejejere og vejberettigede) om vejret, og er et spørgsmål, som de pågældende grundejere må nå til enighed om, og som ellers må afgøres af domstolene. Kommunerne kan ikke afgøre spørgsmålet.

Bestemmelsen har til formål at undgå, at kommunerne indleder en sagsbehandling og gennemfører trafikanalyser, som efterfølgende viser sig overflødige, fordi ansøgeren ikke har ret til at afspærre den pågældende vej.

Det vil blive undersøgt nærmere om, der kan etableres en ordning for gennemførelse af trafikanalyser, som kræver kvalificeret flertal blandt grundejerne.

Gribskov Kommune udtrykker betænkelighed ved bestemmelsen om, at en kommune, der afslår grundejernes anmodning om afspærring af en privat fællesvej, fordi vejen er af væsentlig betydning for den almene færdsel, efter anmodning fra grundejerne skal optage vejen som offentlig, hvis den gennemgående motorkørende færdsel på vejen udgør mere end 50 pct. af den samlede motorkørende færdsel (forslagets § 58, stk. 2). Bestemmelsen vil kunne blive aktuel for mange af kommunens veje.

Kommunen spørger, hvor ofte grundejerne vil kunne forlange, at kommunen gennemfører trafikanalyser på en vej med henblik på at tage stilling til anmodninger om optagelse.



Der er ikke i forslaget taget stilling til, hvor ofte grundejerne vil kunne forlange, at kommunen gennemfører trafikanalyser på den samme vej. I forbindelse med udvalgsbehandlingen vil det blive overvejet, om der bør indsættes en bestemmelse om, at grundejerne tidligst vil kunne forlange, at der gennemføres en ny trafikanalyse på en vej for kommunens regning, når der er gået et bestemt tidsrum efter sidste analyse.

Grundejerne vil i sagens natur for egen regning kunne gennemføre trafikanalyser på ethvert tidspunkt

Parcelhusejernes Landsforening (PL) peger på, at grundejere, der inden for kort tid før optagelse af en privat fællesvej som offentlig har foretaget en større istandsættelse af vejen, bør kompenseres for udgifterne hertil. Foreningen henviser i den forbindelse til forslaget om compensation for udgifter, som grundejere har haft som følge af en offentlig vejs midlertidige nedklassificering i forbindelse med lovforslagets behandling (forslagets § 101, stk. 3).

Bestemmelsen, som foreningen henviser til, er begrundet i den helt særlige situation, der kan opstå som følge af lovforslagets bestemmelse om ikrafttrædelsestidspunktet for bestemmelserne i § 105, der indeholder ændringer af vejlovens bestemmelser om nedklassificering af offentlige veje til private. Der er tale om tilfælde, hvor en kommunevej i en ganske kort periode kan have været privat fællesvej, men ved lovens ikrafttræden igen bliver offentlig.

Det vurderes ikke, at der er tilsvarende hensyn at tage til grundejerne i andre tilfælde af optagelse af private fællesveje som offentlige. Udgifterne til vedligeholdelse af private fællesveje påhviler efter de gældende regler de vedligeholdelsespligtige grundejere.

Det vurderes ikke, at der skal indføres tilsvarende regler om compensation, hvor kommunen efter lovforslagets § 58, stk. 2, og de almindelige regler i vejloven optager private fællesveje som offentlige. Der er heller ikke tale om, at grundejerne skal kompensere kommunerne for udgifter afholdt til istandsættelse af kommuneveje, der nedklassificeres til privat fællesveje.

### 1.3. Kommunens afholdelse af udgifter til vejbelysning og istandsættelse

Grundejerforeningen Sundparken Rantzausminde anfører til lovforslagets bestemmelse om vejbelysning på de private fællesveje i byerne, jf. lovforslagets § 59, at stk. 4, at bestemmelsen bør ændres, således at kommunen skal afholde alle udgifter til vejbelysning, og ikke kun en forholdsmæssig del af udgifterne, hvis kravet om vejbelysningen skyldes hensynet til den almene færdsel på vejen. Grundejerforeningen anfører, at såfremt det er et kommunalt ønske, at ve-



jen skal være belyst, må dette ønske være baseret på et behov, såsom beboernes sikkerhed, trafiksikkerhed mv., og som bør betales af kommunen.

Kollelev Grundejerforeningen foreslår, at § 59 vedr. vejbelysning ændres, således at kommunen skal betale for vejbelysningen, hvis kommunen bestemmer, at vejen skal holdes belyst.

Regeringen har foreslået, at kommunerne skal afholde en forholdsmæssig del af udgifterne til vejbelysningen, såfremt vejen kræves belyst af hensyn til den almene færdsel på vejen.

KL bemærker, at lovforslaget generelt indeholder en uhensigtsmæssig sammenkædning mellem kravet om optagelse af private fællesveje som offentlige og betalingen for istandsættelse og belysning. KL mener ikke, at denne sammenkædning er hensigtsmæssig, idet bestemmelserne om kommunernes deltagelse i betalingen efter KL's vurdering bliver indholdsløse.

Efter lovforslagets 49, stk. 5 skal kommunen afholde udgifterne til istandsættelse af en privat fællesvej, hvis kommunalbestyrelsen kræver vejen istandsat i en højere standard end hidtil og kravet skyldes hensynet til den almene færdsel på vejen. Tilsvarende gør sig gældende med vejbelysning, jf. § 59, stk. 4, hvorefter kommunen skal afholde en forholdsmæssig del af udgifterne til vejbelysningen, hvis vejen kræves belyst af hensyn til den almene færdsel på vejen.

I bemærkningerne til § 59, stk. 4 står følgende: "Det vurderes ikke, at der med det foreslåede stk. 4 påføres kommunen nye udgifter. Hvis en privat fællesvej kræves belyst af hensyn til den almene færdsel på vejen, må den pågældende vej antages at have en ikke uvæsentlig betydning for den almene færdsel. Kommunen forudsættes i så fald at overveje, om den har en sådan betydning for den almene færdsel, at den i stedet bør optages som offentlig vej, jf. § 23 i lov om offentlige veje. Kommunerne forudsættes allerede i dag jævnligt at foretage en vurdering af den retlige status af vejene i den pågældende kommune, og forudsættes at optage private fællesveje med væsentlig betydning for den almene trafik som offentlige veje."

Både § 49, stk. 5, og § 59, stk. 4, pålægger kommunerne en pligt til at betale udgifterne, når betingelserne i bestemmelserne er opfyldt. Kommunernes mulighed for at deltage i betalingen af vejbelysning og istandsættelse skal derfor ikke ses i sammenhæng med bemærkningerne til de to bestemmelser. Kommunernes mulighed for at betale er indeholdt i henholdsvis § 49, stk. 6, og § 59, stk. 5.

Rudersdal Kommune finder det urimeligt, at kommunalbestyrelsen ikke kan kræve vejen istandsat i en højere standard end hidtil, såfremt den almene færdsel





sel påkræver dette, uden at kommunen skal afholde udgifterne til istandsættelsen.

Lovforslagets § 49, stk. 5, er udformet således, at kommunerne skal afholde alle udgifter til istandsættelse af private fællesveje i byerne, hvis vejen kræves forbedret og kravet skyldes hensynet til den almene færdsel på vejen.

Af bemærkningerne til bestemmelsen fremgår det, at hensigten med bestemmelsen er at sikre de private grundejere imod at skulle afholde væsentlige udgifter til forbedringer af private fællesveje, som kommunerne kræver udført af hensyn til den almene trafik, fordi vejene indgår i det almindelige vejnet. Det er således fundet rimeligt, at kommunen skal betale for en forbedring af vejen, når forbedringen ikke skyldes hensynet til grundejernes egen færdsel på vejen.

#### 1.4. Afskaffelse/begrænsning af begrebet private fællesveje

Transportministeriet har modtaget bemærkninger vedrørende opretholdelse af private fællesveje som juridisk begreb.

Kollelev Grundejerforening v/Lauge Rasmussen har foreslået private fællesveje begrænses til private fællesveje på landet, mens alle private fællesveje i byer og bymæssige områder optages som offentlige veje. Dette forslag er begrundet i driftsmæssige hensyn og under henvisning til den senere indførelse af Road Pricing, hvor provenuet skal fordeles på de enkelte vej kategorier.

Grundejerforeningen Sundparken Rantzausminde v/Hans Damsgaard stiller forslag om, at definitionen på private fællesveje ændres, således at private fællesveje defineres ved, at de er lukkede veje/lukkede gader.

Transportministeriet er opmærksomt på, at grundejerne langs de private fællesveje i byer og bymæssige områder i stigende omfang ønsker begrænsninger i den almindelige færdsels udnyttelse af disse færdselsarealer. Dette ønske skal holdes op imod trængselsproblemerne på de offentlige veje.

På nuværende tidspunkt finder ministeriet ikke grundlag for at ændre på den danske opdeling i vejarealer mellem offentlige vejarealer, der vedligeholdes af kommunerne eller Vejdirektoratet, og private vejarealer, der primært tjener som vejforbindelse for de vedligeholdelsesforpligtedes regning.

Overvejelser om road-pricing giver ikke på nuværende tidspunkt ministeriet grundlag for at ændre denne vurdering.

Transportministeriet skal derfor fastholde lovforslaget.



## 1.5. Pligtmæssigt medlemskab af grundejerforeninger

KL og Parcelhusejernes Landsforening (PL) har i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget foreslået, at kommunerne får hjemmel til at stille krav om oprettelse af grundejerforeninger med obligatorisk medlemspligt og bidragspligt til vedligeholdelse af private fællesveje. Både KL og PL har i forbindelse med høringen gentaget deres forslag.

KL anfører, at man er uforstående over for, at det af lovforslagets almindelige bemærkninger fremgår, at forslaget fra KL og PL bygger på foreningstvang og det derfor ikke kan afvises, at forslaget er i strid med Den Europæiske Menneskerettighedskonvention. KL henviser i den forbindelse til, at der findes tilsvarende bestemmelser i planloven for nye, private fællesveje. PL henviser til tilsvarende bestemmelser i kystbeskyttelsesloven.

Transportministeriet kan oplyse, at forslaget fra KL og PL adskiller sig grundlæggende fra det indgreb, der er tale om ved et krav om medlemskab af en grundejerforening efter planlovens § 15, stk. 2, nr. 13. Efter planloven er der tale om krav, der stilles for et nyt område i forbindelse med lokalplanlægningen, altså et krav, som en køber af en ejendom har kendskab til på tidspunktet for købet, og således har mulighed for at tage højde for på tidspunktet for købet.

Et krav om medlemskab af grundejerforening efter den af KL og PL foreslåede hjemmel i privatvejsloven vil være rettet mod eksisterende grundejere, som ikke har haft nogen mulighed for at kende forpligtelsen på tidspunktet for beslutningen om købet af ejendommen.

I forhold til reglerne i kystbeskyttelseslovens §§ 7-9 skal det bemærkes, at disse regler er begrundet i forhold, der er væsentligt mere tungtvejende end hensynet til grundejernes foreningsfrihed. Manglende vedligeholdelse af diger vil således kunne føre til oversvømmelser med store samfundsmæssige konsekvenser.

På baggrund af ovenstående betragtninger er det Transportministeriets vurdering, at det ikke kan afvises, at forslaget fra KL og PL kan være i strid med Den Europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 11 om foreningsfrihed.

Transportministeriet er dog opmærksom på, at det kan være hensigtsmæssigt at skabe incitament for grundejerne til at indgå i grundejerforeninger, da dette antages at lette kommunernes administration, når vejene skal istandsættes. Transportministeren vil derfor i forbindelse med lovforslagets udvalgsbehandling overveje, hvordan der evt. kan skabes et sådan incitament for grundejerne med henblik på et evt. ændringsforslag.



## 1.6. Udbud og funktionskontrakter

Transportministeriet har modtaget bemærkninger vedrørende kommunalbestyrelsens ret til at bestemme, at påbudte arbejder på private fællesveje skal udføres ved kommunens foranstaltning, men for de vedligeholdelsespligtige grundejere regning.

Dansk Byggeri har udtalt, at kommunerne ikke bør have denne mulighed, men at kommunen bør have en pligt til at udbyde de påbudte vejvedligeholdelsesarbejder i funktionskontrakter – af fx 15 år varighed.

Kommunen skal have pligt til at samle vejvedligeholdelsen på private fællesveje og kommuneveje i pakker, som skal udbydes til private entreprenører.

Det bør endvidere være en forudsætning for at en kommunevej kan nedklassificeres til privat fællesvej, at kommunen har udnyttet besparelspotentialet ved at udbyde vejvedligeholdelsen til private entreprenører.

Kollelev Grundejerforening v/Lauge Rasmussen har udtalt, at vejvedligeholdelsen kunne optimeres kvalitativt og økonomisk, hvis den blev udbudt i større opgaver.

Udgangspunktet såvel i den gældende privatvejslov som i forslaget til en ny privatvejslov er, at de private fællesveje istandsættes og vedligeholdes af de vedligeholdelsespligtige grundejere. Dette er det naturlige udgangspunkt og den normalt billigste løsning.

I mange tilfælde påpeger kommunen over for grundejerne/grundejerforeningen, at vejen trænger til en istandsættelse og overlader det herefter til grundejerne selv at tage kontakt til entreprenører med henblik på at få vejen sat i stand.

Transportministeriet er ikke bekendt med, at landets kommunalbestyrelser som hovedregel bestemmer, at private fællesveje i byer og bymæssige områder istandsættes ved kommunens foranstaltning efter reglen i privatvejslovens § 61, stk. 1, men i nogle tilfælde kan de vedligeholdelsespligtige grundejere ikke enes om vedligeholdelsen eller om hvornår et arbejde skal udføres, og så må kommunen træde til.

Lovforslagets § 55 viderefører således en regel om, at kommunen i bymæssige områder kan bestemme, at et påbudt samlet istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejde skal udføres ved kommunens foranstaltning, men for de vedligeholdelsespligtiges regning.

Kommunen får med lovforslagets § 21 også mulighed for at træffe en sådan bestemmelse vedrørende private fællesveje på landet.



Disse regler vil især finde anvendelse, når hensynet til den almindelige færdsel, herunder trafiksikkerheden på vejen, ikke længere kan afvente, at grundejerne selv tager initiativ til at istandsætte vejen, eller i situationer hvor en meget fastlåst uenighed mellem grundejerne blokerer for udførelse af de nødvendige arbejder.

At arbejdet udføres "ved kommunens foranstaltning" betyder, at kommunen sørger for arbejdets udførelse men ikke, at det udføres af kommunens ansatte.

I de tilfælde, hvor kommunen bestemmer, at den selv sørger for (tager initiativet til), at vejen bringes i en god og forsvarlig stand i forhold til færdselsart og omfang, vil den være omfattet af de almindelige udbudsretlige regler, herunder reglen om at kommunen har lov at udføre de opgaver in-house, som den har kapacitet til.

Det kan overvejes at etablere en ordning, der medfører at kommunerne skal dokumentere, at arbejdet er udført billigst muligt.

#### Funktionskontrakter

Efter aftale mellem de vedligeholdelsespligtige grundejere og kommunen, eller hvis grundejere, der ville kunne pålægges 2/3 af de samlede vedligeholdelsesudgifter beder kommunen herom, kan kommunen indgå en aftale med grundejerne om fremtidig istandsættelse og vedligeholdelse af de private fællesveje. Dette gælder både private fællesveje på landet og private fællesveje i by og bymæssigt område.

Der er hverken efter den gældende privatvejslov eller efter forslaget til ny privatvejslov hjemmel til, at kommunen ud over disse tilfælde bestemmer, at den overtager fremtidig vedligeholdelse og istandsættelse på private fællesveje i byer og bymæssige områder.

En fast regel om, at kommunen skal sammensætte pakker af veje, der herefter samlet skal udbydes i 15 årige funktionskontrakter, ville være et tvangsindgreb i grundejernes ret til at selv at sørge for at vejen istandsættes og vedligeholdes. Endvidere vurderes en sådan ordning at indebære en risiko for at, incitamentet for de i øvrigt velfungerende grundejerforeninger til at sørge for, at deres veje er i god stand, forsvinder.

Transportministeriet fastholder på denne baggrund lovforslaget.

Transportministeriet skal opfordre de private entreprenører til at kontakte grundejerforeninger, vejlag m.v. med henblik på at drøfte tilbud om løbende vedligeholdelseskontrakter, hvor grundejerne herefter får mulighed for at tage stilling til økonomien i kontrakten.



### 1.7. Kredsen af vedligeholdelsesforpligtede i byområder

Rudersdal Kommune anfører, at den foreslåede ændring af kredsen af vedligeholdelsesforpligtede i lovforslagets bestemmelser om istandsættelse og vedligeholdelse i byområder er uheldig (forslagets § 44).

Kommunen mener, at kommunerne med lovforslaget pålægges at afgøre, om en grundejer har vejret eller ej, en opgave, der under den gældende lov har hørt under domstolene. Dette indebærer efter kommunens opfattelse en administrativ tung og langvarig sagsbehandling, og ikke en forenkling og administrativ lettelse.

Kommunen henviser i den forbindelse til, at ændringen bl.a. indebærer, at kommunen skal foretage partshøring mv.

Kommunen synes også at mene, at ændringen giver anledning til spørgsmål om kommunens habilitet i tilfælde, hvor kommunen ejer en tilgrænsende ejendom og samtidig er vejejer.

Det er i lovforslaget (§ 44) foreslået, at det – som efter den gældende lov – er ejerne af de tilgrænsende ejendomme, der skal sørge for at vedligeholde en privat fællesvej. Dog foreslås det som noget nyt, at grundejere, der kan dokumentere, at de ikke har vejret, er undtaget fra forpligtelsen.

Efter den gældende lov er ejeren af en ejendom, der grænser til en privat fællesvej, forpligtet til at sørge for at vedligeholde vejen, uanset om han har vejret til den, og kan – hvis han ikke lever op til sin forpligtelse – påbydes at sætte en nærmere angiven del af vejen i stand. Derimod vil den pågældende – hvis han ikke har vejret – ikke kunne pålægges nogen del af udgifterne, hvis kommunen bestemmer, at vejen skal istandsættes som et samlet arbejde.

Med ændringen opnås, at kredsen af forpligtede er den samme, uanset om der er tale om et enkeltstående arbejde eller om fordeling af udgifter til istandsættelsesarbejder, der udføres som et samlet arbejde. Den hidtidige forskel synes uberettiget. Der er dermed også tale om en administrativ forenkling i forhold til gældende lov.

Spørgsmålet om, hvorvidt en konkret grundejer har vejret til en privat fællesvej, er som udgangspunkt et privatretligt spørgsmål, som afhænger af de indgåede aftaler m.v. Spørgsmålet må derfor som udgangspunkt afgøres ved, at vejejeren og den pågældende når til enighed. Ellers må det afgøres af domstolene.



En vejret kan imidlertid være tildelt på offentligretligt grundlag, f.eks. ved nedklassificering af en offentlige vej til privat fællesvej eller ved ekspropriation. I så fald vil det ved hjælp af oplysningerne i denne sag kunne dokumenteres, hvem der har vejret til vejen.

Der er således ikke tale om, at det efter ændringen er kommunerne, der skal afgøre, om grundejerne har vejret. Det er fortsat et privatretligt spørgsmål. Kommunen kan alene lægge til grund, at grundejere har vejret, som det efter den gældende lov er tilfældet i forbindelse med en udgiftsfordeling i forbindelse med samlede arbejder.

Der er som hidtil en formodning for, at ejerne af tilgrænsende ejendomme har vejret.

Som det fremgår, er der heller ikke tale om, at det er kommunerne, der skal dokumentere, at en grundejer ikke har vejret. Det skal den pågældende grundejer.

Hvor der er om tale om vejrettigheder tildelt af kommunen, f.eks. hvor vejen er nedklassificeret fra kommunevej til privat fællesvej, vil kommunen imidlertid være i besiddelse af oplysninger om, hvem der har vejret. I sådanne tilfælde vil kommunen – som det efter den gældende lov er tilfældet i forbindelse med udgiftsfordeling i forbindelse med samlede arbejder – som følge af kommunens almindelige undersøgelsesforpligtelse som forvaltningsmyndighed skulle sikre, at oplysningerne indgår i grundlaget for afgørelsen.

Herudover vil kommunen – også som hidtil i forbindelse med samlede arbejder – efter omstændighederne som følge af undersøgelsesforpligtelsen være nødt til at foretage en partshøring, for at have det nødvendige grundlag for at kunne lægge til grund, at en grundejer har eller ikke har vejret.

Det vurderes ikke, at ændringen indebærer nævneværdige administrative konsekvenser for kommunerne, eller har nogen betydning for kommunens håndtering af habilitetsspørgsmål i sager, hvor kommunen både optræder som forvaltningsmyndighed og som grundejer.

Lektor emeritus, Lars Ramhøj, Aalborg Universitet har anført, at det forekommer "uretfærdigt", at det er ejerne af de tilgrænsende ejendomme, der er forpligtet til at vedligeholde private fællesveje. Dels fordi vejberettigede, som ikke ejer en tilgrænsende ejendom, ikke i almindelighed er vedligeholdelsespligtige/bidragspligtige, f.eks. ejere med adgang til vejen ad en privat fællesvej, dels fordi kriteriet "ejendommenes facadelængde" skal anvendes ved fordeling af udgifter til samlede arbejder.

Den foreslåede ændring (forslagets § 44), som indebærer, at det alene er ejerne af de tilgrænsende ejendomme med vejret, kan accepteres. Der burde imidler-



tid i stedet være tale om en ordning som på landet, hvor vedligeholdelsen er ”en fælles opgave” og vedligeholdelsesforpligtelsen er knyttet til vejretten, således at vedligeholdelsesbyrden fordeles efter de vejberettigedes brug af vejen. De vedligeholdelsesforpligtede skal som udgangspunkt selv foretage fordelingen, men hvis dette ikke er muligt, må kommunen efter bedste skøn på grundlag af enkle kriterier, som kan fastsættes i en bekendtgørelse eller vejledning. Disse kriterier skal for almindelige ejendomme (parcelhuse mv. og boligejendomme) ikke afspejle den faktiske brug, men fastsættes ensartet ud fra en normalbrug. For erhvervsjendomme må fordelingen ske på grundlag af den faktiske brug. Fordeling skal ikke ske under hensyntagen til benyttet vejstrækning eller på grundlag af størrelse/ejendomsværdi. Hvis der sker udstykning bliver de nye vejberettigede ejendomme bidragspligtige efter samme retningslinjer.

Det vurderes, at de foreslåede bestemmelser om fordeling af udgifter til samlede arbejder (forslagets § 51), der viderefører de gældende bestemmelser, giver mulighed for at opnå en fordeling, der i rimeligt omfang afspejler de bidragspligtiges brug af vejen/vejens betydning for dem, og samtidig er administrerbare.

Det er allerede efter forslaget som udgangspunkt grundejernes opgave at sørge for vedligeholdelsen. Kommunen skal kun involveres, hvor de ikke lever op til deres forpligtelse.

Med den foreslåede ændring af kredsen af de vedligeholdelsespligtige (forslagets § 44), så ejere af tilgrænsende ejendomme, der kan dokumentere, at de ikke har vejret, ikke er forpligtet til vedligeholdelse af en vej, vurderes det samtidig, at vedligeholdelsesforpligtelsen i videst muligt omfang er knyttet til vejretten, når henses til kommunernes behov for operationelle regler.

Grundejere ved korte, blinde sideveje med vejret til vejen vil kunne inddrages i vedligeholdelsen efter reglen i forslaget § 50, stk. 2.

#### 1.8. Private fællesveje i sommerhusområder

Parcelhusejernes Landsforening, Fritidshusejernes Landsforening, Grundejerforeningen på Sandet, Landliggersammenslutningen Gribskov Vest, Godhavn Grundejerforening og Agnetevej og Karensvej Grundejerforening Gudmindrup Lyng, finder det uhensigtsmæssigt, at private fællesveje i sommerhusområder, jf. planloven efter lovforslaget som udgangspunkt er omfattet af reglerne i lovens afsnit III, byreglerne (forslagets § 3).

Foreningerne gør gældende, at sommerhusområder adskiller sig markant fra såvel land- som byområder, idet de dels ikke er beboet i vinterhalvåret, dels ikke kan benyttes til andet end boligformål. Der bør derfor udarbejdes et særligt regelsæt for private fællesveje i sommerhusområder, der tager hensyn til de specielle forhold og samtidig giver kommunerne det nødvendige grundlag for



en enkelt og effektiv administration. Hvis dette ikke er muligt, bør vejene administreres efter lovens landregler, og kommunernes adgang til at overføre private fællesveje i sommerhusområder til administration efter byreglerne bør begrænses til særlige tilfælde og til en begrænset del af byreglerne.

De vurderer, at forslaget vil forstærke problemet med, at sommerhusområder udvikler sig fra at være rekreative naturområder til områder med et mere bymæssigt præg. Bestemmelser om vintervedligeholdelse vil kunne forøge brugen af sommerhusområder i vinterhalvåret.

Endvidere anføres, at vedligeholdelsen af vejene i sommerhusområder rummer særlige udfordringer, idet der ofte er tale om en fælles tilkørselsvej, der betjener en større gruppe sommerhuse via et netværk af mindre grusveje. Sådanne veje har efter landreglerne kunnet vedligeholdes af kommunen for grundejernes regning, således at udgifterne blev opkrævet sammen med ejendomsskatterne. Vedligeholdelsesreglerne for veje i sommerhusområder må baseres på princippet om, at brugeren betaler.

Byreglerne om belysning, afvanding, vintervedligeholdelse og renholdelse vurderes overflødige.

Sommerhusområder har hidtil som udgangspunkt skullet administreres efter landreglerne (lovens afsnit II). I mange sommerhusområder fungerer de private fællesveje på samme måde som i byer, idet de indgår i et net af veje, der nødvendigvis må stå til rådighed for den almindelige trafikafvikling. Mange kommuner har derfor, som den gældende lov giver mulighed for, besluttet at veje i sommerhusområder skal administreres efter byreglerne.

Med forslaget tilpasses lovens udgangspunkt med hensyn til anvendelsesområde således det behov, der i praksis har vist sig for at sikre et hensigtsmæssigt administrationsgrundlag.

Kommunerne vil efter forslaget konkret kunne beslutte, at vejene i bestemte sommerhusområder, hvor der ikke vurderes at være behov for, at byreglerne finder anvendelse, skal administreres efter landreglerne.

Hermed har kommunerne mulighed for at sikre, at veje i sommerhusområder, hvor der ikke er behov for den mere omfattende regulering, fortsat kan administreres efter landreglerne.

Der er således alene tale om, at lovforslaget ændrer på lovens udgangspunkt med hensyn til, efter hvilke regler private fællesveje i sommerhusområder administreres.

Der vurderes ikke at være behov for et særligt regelsæt for private fællesveje i sommerhusområder.





Det forhold, at private fællesveje inddrages under byreglerne ændrer ikke på muligheden for, at grundejerne kan indgå overenskomst med kommunen om, at den sørger for vedligeholdelsen for grundejernes regning, og i den forbindelse aftale, hvordan udgifterne skal fordeles, således at eksempelvis grundejerne på blinde sideveje kan deltage i udgifterne til istandsættelse af en fælles tilkørselsvej.

Det forhold, at vejene administreres efter byreglerne indebærer ikke, at vejene skal være belyst, forsynet med afvandringsforanstaltninger, eller skal vintervedligeholdes og renholdes. Det er op til kommunen at vurdere, om der er behov herfor.

Aalborg Universitet, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning har gjort gældende, at det er uheldigt, at loven træder i kraft, midt i vintervedligeholdelsessæsonen (1. januar 2012). Mange sommerhusområder må ved lovens ikrafttræden forventes at overgå til administration efter byreglerne.

Det forhold, at en række veje i sommerhusområder ved lovens ikrafttræden bliver omfattet af byreglerne indebærer ikke i sig selv noget behov for fastsættelse af vintervedligeholdelsesbestemmelser. Også efter byreglerne er det op til kommunen at vurdere, om der er et sådant behov. Og dette behov ændrer sig ikke som følge af vejens inddragelse under byreglerne.

Det vurderes, at kommunerne - med lovens forventede vedtagelse ca. 1 år før ikrafttrædelsestidspunktet - vil have den nødvendige tid til i øvrigt at indrette sig på ændringen. Der lægges i øvrigt ikke med lovforslaget op til nogen ændring af forholdene for sommerhusområder med hensyn til vintervedligeholdelse, belysning mv.

### 1.9. Ledninger

Transportministeriet har modtaget bemærkninger vedrørende kommunalbestyrelsens ret til at meddele tilladelse til nedlæggelse af ledninger m.m. i private fællesveje, herunder vilkårene for sådanne tilladelser.

Dansk Energi har udtalt, at kommunalbestyrelsen som vejmyndighed bør have hjemmel til at meddele ledningsejere tilladelse til at etablere ledningsanlæg i eller over private fællesveje på landet, således at udbredelsen af fibernettet til de tyndere befolkede dele af landet ikke bremses af forskellige grundejeres betalingskrav eller direkte afslag.

Dansk Energi har endvidere bedt Transportministeriet præcisere i bemærkningerne til lovforslagets § 68, at de i forslaget § 68, stk. 1, nr. 1 og 2, og i stk. 2 nævnte vilkår blot er en præcisering af gældende ret, og at der ikke er tilsigtet ændringer i forhold til gældende praksis.



Dansk Ledningsejerforum har oplyst, at der med de seneste ændringer i forslaget og præciseringer i bemærkninger ikke er yderligere bemærkninger.

I lovforslagets § 68 videreføres reglen om, at kommunalbestyrelsen skal give tilladelse til, at ledninger og ledningstilbehør etableres eller omlægges i eller over private fællesveje i by og bymæssigt område.

Denne bestemmelse er udtryk for, at private fællesveje i by og bymæssigt område indgår som en del af det almindelige lokale vejnet til afvikling af færdslen i området. Kommunen har derfor behov for at kontrollere gravetilladelse m.m. med henblik på at kunne varetage disse almene færdselsmæssige hensyn.

Det forhold, at vejarealets ejer ikke skal give samtykke til etableringen eller omlægningen af ledninger i vejarealet skyldes vigtigheden af forsyning med vand, varme, gas, el mv. og måske forsyningsselskabernes alternative ekspropriationsadgang.

På landet er der ikke de samme trafikale behov for, at kommunalbestyrelserne skal give tilladelse til opgravning eller nedlægning af ledninger.

Transportministeriet anerkender den samfundsmæssige nytte af udbredelse af fibernettet til alle dele af landet. Men dette skal efter ministeriets opfattelse sammenholdes med, at fibernettet ikke er anerkendt i lovgivning som en del af forsyningssikkerheden.

Idet behandlingen af gravetilladelse m.m. på private fællesveje på landet endvidere vil medføre øgede administrative udgifter for kommunerne, finder Transportministeriet ikke grundlag for at indføre den ønskede hjemmel i lovforslagets bestemmelser om private fællesveje på landet.

Vedrørende forståelse af bestemmelsen i lovforslagets § 68 og de heri nævnte vilkår henvises til specielle bemærkninger til lovforslagets § 68. Transportministeriet finder ikke grundlag for yderligere præciseringer.

Transportministeriet skal på denne baggrund fastholde lovforslaget.

#### 1.10. Taksationsmyndighederne

Transportministeriet har modtaget bemærkninger vedrørende taksationsmyndighedernes opgaver i forbindelse med private fællesveje.

Grundejeren.dk v/Birgit Philipp opfordrer i foreningens høringssvar af 15. november 2010 Transportministeriet til at fjerne bestemmelsen i lovforslagets § 94 og i stedet henviser disse tvister til de almindelige domstole.



Landbrug & Fødevarer har i sit høringssvar af 16. november 2010 peget på, at taksationskommissionernes kompetence i forbindelse med nedlæggelse og omlægning af private fællesveje, jf. lovforslagets § 75, burde udvides, således at taksationskommissionerne kunne tilkende en vejberettiget erstatning for tab i forbindelse med nedlæggelse af en privat fællesvej (bortfald af vejrettighed) eller omlægning af privat fællesvej (omvejskørsel).

Bestemmelsen i lovforslagets § 94 er en videreførelse af den gældende privatvejslovs § 66. Ifølge denne bestemmelse kan en grundejer, der efter en mere end 20 år gammel aftale eller anden bestemmelse er forpligtet til at deltage i vedligeholdelsen eller istandsættelsen af en privat fællesvej eller i udgifterne hertil, kræve, at kommunen indbringer spørgsmålet om aftalens eller bestemmelsens opretholdelse for taksationsmyndighederne. Taksationsmyndighederne kan helt eller delvist ophæve bestemmelsen, evt. mod erstatning, hvis de skønner, at forpligtelsen går ud over, hvad der på baggrund af samfundsudviklingen kunne forventes.

Så vidt Transportministeriet er orienteret, er det relativt få aftaler eller bestemmelser, der er ophævet efter denne bestemmelse.

Det fremgår af forarbejderne (Betænkning nr. 367 af 25. juni 1964 om forslag til lov om private fællesveje og lov om vejbidrag, p. 48) til den gældende privatvejslovs § 66, at man af procesøkonomiske grunde og under henvisning til, at landvæsenskommissionerne (nu taksationsmyndigheders) sammensætning har anset det for mest hensigtsmæssigt at indføre denne klagemulighed.

Transportministeriet finder fortsat, at de samme hensyn taler for at opretholde den nuværende lettere adgang til at få prøvet disse gamle servitutbestemmelser m.m.

Efter den gældende privatvejslovs § 54, stk. 3, jf. pkt. 43 i Transportministeriets cirkulære nr. 134 af 6. december 1985 om lov om private fællesveje, kan taksationsmyndighederne kun tage stilling til, om en privat fællesvej skal nedlægges eller omlægges. Myndighederne kan ikke tilkende erstatning som følge af nedlæggelsen eller omlægningen.

Der findes en tilsvarende begrænsning i taksationsmyndighedernes kompetence i forbindelse med nedlæggelse af overkørsler til offentlige veje i forbindelse med ombygning af vejene.

Transportministeriet finder derfor, at en eventuel udvidelse af taksationsmyndighedernes kompetence bør afklares i forbindelse med et udkast til ny lov om offentlige veje.

På denne baggrund finder Transportministeriet, at lovforslaget bør fastholdes.



### 1.11. Aflevering og sikkerhedsstillelse

Transportministeriet har modtaget bemærkninger vedrørende pligt for kommunerne til at gennemføre en afleveringsforretning ved færdiggørelse af vejanlæg i byggemodningsområder og efter gravearbejder i vejen, og pligt for kommunerne til at kræve, at der stilles sikkerhed for færdiggørelse af det godkendte detailprojekt for vejens anlæg.

Parcelhusejernes Landsforening har udtalt, at kommunerne skal have pligt til eller mulighed for at kræve, at udstykkeren stiller sikkerhed for færdiggørelse af vejanlæggene, således at grundejerne ikke løber risikoen for at skulle betale for vejanlægget to gange.

Parcelhusejernes Landsforening ønsker endvidere i forbindelse med lovforslagets §§ 67-70, at kommunerne varetager tilsynet med retableringen efter gravearbejder i vejen, således at tvister mellem ledningsejere og grundejere kan undgås.

Kollelev Grundejerforening v/Lauge Rasmussen udtaler i tilknytning til lovforslagets § 68, stk. 2, at retablering af vejarealet skal foretages til minimum den standard, som vejen havde, før indgrebet blev foretaget, og at enhver udgift til retablering af en mangelfuld retablering udføres for kommunens regning som ansvarlig for tilladelsen.

Spørgsmålet om at indføre en bestemmelse, hvorefter kommunalbestyrelsen kan kræve, at udstykkeren stiller sikkerhed for færdiggørelse af vejanlægget, har været drøftet i forbindelse med lovforslagets udarbejdelse.

Da der allerede i dag findes en sådan hjemmel for kommunalbestyrelsen i byggelovens § 4, stk. 2, jf. stk. 1 a, har ministeriet ikke anset det for nødvendigt også at indføre en hjemmel i privatvejsloven. Der henvises til de særlige bemærkninger til lovforslagets § 41.

Ifølge lovforslagets § 68, stk. 2, skal kommunalbestyrelsen betinge en gravetilladelse til en ledningsejer af, at ledningsejeren yder vedkommende grundejere erstatning for eventuelle skader ved ledningsanlæggets anbringelse eller tilstedeværelse, at ledningsejeren skal retablere vejarealet efter endt vejarbejde til samme stand som før, og at ledningsejeren skriftligt skal underrette kommunen om, at ledningsarbejdet er gennemført.

Disse regler, der principielt er en videreførelse af gældende ret på området, er indsat for at sikre grundejernes vejkapital og at skærpe kommunernes opmærksomhed herpå. Efter de almindelige erstatningsregler vil kommunen kunne gøres ansvarlig for en mangelfuld retablering af vejen. Grundejernes interesser er således varetaget.



Transportministeriet fastholder således lovforslaget.

### 1.12. Vejbredde

Transportministeriet har modtaget bemærkninger vedrørende udlægsbredden for private fællesveje.

Grundejerforeningen Sundparken Rantzausminde v/Hans Damsgaard ønsker bestemmelsen i lovforslagets § 28, stk. 1, ændret fra "bredde på 18 meter" til "bredde på op til 12 meter". Efter grundejerforeningens opfattelse er et vejudlæg for en privat fællesvej på over 12 m så bredt, at vejen kan forventes opklassificeret til offentlig vej.

Kollelev Grundejerforening v/Lauge Rasmussen har bemærket, at det virker voldsomt med en maksimal vejbredde på 18 m for private fællesveje. Private fællesveje bør ikke have en større bredde end 6 til 7 m vej, dvs. en maksimal bredde på 6,7 m til 7,7 m.

Som det fremgår af lovforslagets § 11, stk. 1, og § 26, stk. 1, foretages vejudlæg – dvs. reservationen af et bestemt areal til fremtidig anvendelse som privat fællesvej eller privat fællessti – som udgangspunkt af ejerne af de ejendomme, som vejarealet skal ligge på.

Hvis kommunalbestyrelsen foretager vejudlæg, evt. udlægger yderligere vejudlæg til en allerede udlagt vej, jf. lovforslagets § 26, stk. 2, kan kommunalbestyrelsen højst kræve vejen udlagt med en bredde på 18 m, i Københavns og Frederiksbergs kommuner på indtil 20 m. Lovforslagets § 28 viderefører den gældende § 25 i lov om private fællesveje.

De færreste private fællesveje er udlagt med en vejbredde på 18 m(20 m). En sådan udlægsbredde ses også kun sjældent i de tilfælde, hvor arealreservationen sker i lokalplaner. Transportministeriet mener dog, at muligheden for at kunne kræve et udlæg på op til 18 m. (20 m.) bør fastholdes, bl.a. med henblik på at sikre de arealmæssige muligheder for at adskille trafikanterne i boligområder, sikre fornødne parkeringsmuligheder m.m.

### 1.13. Belysning på private veje mv.

Grundejerforeningen Sundparken Rantzausminde foreslår, at kommunerne skal afholde udgifterne til belysning, som kommunen kræver på private veje mv., der er åbne for offentlighedens færdsel.

Parcelhusejernes Landsforening foreslår, at kommunerne skal afholde udgifter til belysning på sådanne private veje mv., som kommunen kræver af hensyn til offentlighedens færdsel.



Parcelhusejernes Landsforening har endvidere foreslået, at kommunen også får hjemmel til i øvrigt at afholde udgifter til belysning på sådanne private veje m.v., når almene, offentlige hensyn taler derfor, svarende til forslaget herom vedr. private fællesveje i byer (forslagets § 59, stk. 5)

Det er i lovforslaget foreslået, at kommunerne – som efter den gældende lov – i byområder skal kunne bestemme, at ejere af private arealer, der benyttes som offentligt tilgængelige færdselsarealer, herunder parkerings- og gårdarealer, skal holde arealerne belyst, herunder at kommunen sørger for belysningen for ejerens eller ejernes regning (forslagets § 7).

For så vidt angår belysning på private fællesveje i byer er der i lovforslaget foreslået indsat en ny bestemmelse, hvorefter kommunen skal afholde en forholdsmæssig del af udgifterne, hvis en privat fællesvej kræves belyst af hensyn til den almene færdsel på vejen. Hensigten med bestemmelsen er at sikre de private grundejere imod at skulle afholde udgifter til vejbelysning, som kommunen kræver af hensyn til den almene færdsel (forslagets § 59, stk. 4).

Samtidig foreslås der indsat en bestemmelse, der giver kommunerne hjemmel til i øvrigt at afholde udgifterne til vejbelysning på private fællesveje, hvis kommunen vurderer, at almene, offentlige hensyn taler herfor (forslagets § 59, stk. 5).

Lovforslaget indeholder ikke tilsvarende regler i forbindelse med private veje og arealer, der er åbne for almen færdsel.

Det forekommer imidlertid nærliggende at overveje, om der skal indsættes regler om pligt for kommunen til at afholde udgifterne eller en del af disse, hvis et sådant privat område kræves belyst af hensyn til offentlighedens færdsel, og om der evt. skal skabes hjemmel for kommunerne til i øvrigt at afholde sådanne udgifter, hvis den vurderer, at almene, offentlige hensyn taler herfor.

Transportministeren vil overveje spørgsmålet i tilknytning til udvalgsbehandlingen med henblik på et evt. ændringsforslag.

#### 1.14. Økonomiske konsekvenser for borgerne

Grundejeren.dk anfører, at der i de almindelige bemærkninger ikke gøres rede for de økonomiske konsekvenser af lovforslaget for borgerne. Det bemærkes, at dette havde været ønskeligt.

Transportministeriet kan oplyse, at lovforslaget og bemærkningerne til lovforslaget er udarbejdet efter Justitsministeriets vejledning om lov kvalitet af januar 2005. Af vejledningen fremgår det, at de administrative konsekvenser for borgerne bør beskrives i de almindelige bemærkninger til lovforslaget. De



økonomiske konsekvenser for borgerne nævnes ikke i Justitsministeriets vejledning.

Side 23/23

Transportministeriet kan dog i øvrigt oplyse, at det er ministeriets vurdering, at lovforslaget ikke vil have negative økonomiske konsekvenser for borgerne i forhold til den gældende lov.