

Artikel til tidsskriftet Trafik & Veje, Dansk Vejtidsskrift, december 2014

VEJLOVEN PÅ VEJ

Landinspektør Hans Faarup, hans@faarup.net

Der sker i disse uger noget helt grundlæggende og meget afgørende for landets vejmyndigheder og for alle grundejere langs landets offentlige veje. Folketinget arbejder med en ny udgave af vejloven, og det er planlagt, at loven vedtages ved 3. behandlingen den 18. december 2014. Det bliver, når dette nummer af Vejtidsskriftet udkommer.

Artiklen, der er blevet sendt til Folketinget og Transportministeren, omtaler den nye lovs overordnede hensyn og 4 konkrete ønsker fra vejsektoren til Folketinget om ændringer. Endvidere kommenteres lov-arbejdet kritisk.

Det overordnede – stemmeaftalen om en ny vejlov.

Den 24. juni 2014 indgik regeringen, Venstre, DF, SF, LA og K en aftale om at ville stemme for en ny vejlov, der skal forbedre fremkommeligheden, gøre vejlovsreglerne enklere og lettere at forstå for borgere og kommuner, samt fremme grøn trafik.

Det har meget længe været et stort ønske for vejsektoren, at vejloven fra 1972 bliver revideret og forbedret. Det vil derfor nok også undre vejsektoren, at anledningen til at sætte vejlovgivningsarbejdet i gang er nogle trafikreguleringshensyn, der reelt ikke kan varetages gennem vejloven. Loven har ikke direkte noget at gøre med trafikregulering. Det er færdselsloven og politiet, der varetager trafikreguleringen - selvfølgelig i samarbejde med vejmyndighederne. Ganske lidt kan indarbejdes i vejloven, men formentlig uden særlig mærkbar effekt for trafikanterne.

Ved Folketingets 1. behandling af lovforslaget den 23. oktober var der stor opmærksomhed på, at vejlovgivningens 4 love nu reduceres til 2. Der er dog ingen grund til at falde i svime over reduktionen, der reelt ikke er udtryk for nogen forenkling. Den gældende vejlov har 125 paragraffer, og efter lovforslaget får den nye vejlov 139 paragraffer. Brugerne bliver dog fri for at søge bestemmelser i de to små vejlove, grundejerbidragsloven og renholdelsesloven, der planlægges ophævet.

Forbedring af fremkommeligheden.

Trængselskommissionen nævnte i betænkningen i september 2013, at en etablering af en trafikstyringscentral i hovedstadsområdet ville kunne bidrage til en lettelse af trængselsproblemerne i hovedstadsområdet. Lovforslagets § 5 og § 9 giver nu Transportministeren mulighed for at nedsætte fremkommelighedsudvalg og fastsætte regler for trafikstyringssamarbejdsaftaler. Trafikanterne på Køgebugtmotorvejen ved Ishøj og Greve kan så hver hverdags eftermiddag sidde i kø og vente på, at disse vejlovsinitiativer mindsker det enorme tidsspilde. Umiddelbart ses det ikke at kunne hjælpe noget som helst.

Bøder for langsomt ledningsarbejde.

Der indføres regler om "samgravning" i vejene, og ledningsejerne kan pålægges bod ved forsinkelser med gravearbejder. Disse bestemmelser indeholder reelt en kritik af vejmyndighedernes koordinering af anlægsarbejderne på de offentlige veje. Kommunerne og Vejdirektoratet meddeler hvert år i tusindvis af gravetilladelser med vilkår især om, hvordan gravearbejdet skal retableres. Nu skal vilkårene suppleres med frister og trusler om bøder, hvis arbejdet ikke bliver udført hurtigt nok. Det fremgår af lovforslagets § 73 og § 76. Vi må håbe, at det ellers gode samarbejde mellem vejmyndigheder og ledningsejere ikke bliver skadet af de nye bestemmelser.

Uskøn lovproces.

Når vejsektoren så længe har glædet sig til en ny vejlov, så er det mærkværdigt at skulle kalde lovgivningsprocessen uskøn. Baggrunden herfor er imidlertid, at forløbet i sidste fase er blevet hastet helt uacceptabelt igennem. Det omtales ganske rigtigt i bemærkningerne til lovforslaget, at Transportministeriet i

januar 2011 afholdt et interessentseminar med deltagelse af en række organisationer og enkeltpersoner. Hvad der derimod ikke er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget er, at Transportministeriet i august 2012 udarbejdede et udkast til lovforslag med bemærkninger (i det følgende benævnt "lovudkastet") med høringsfrist for alle høringsparter til oktober 2012.

Herefter har der ud ad til været stille indtil 7. juli 2014, hvor det aktuelle lovforslag blev udsendt i høring med frist til medio august 2014. Det er stærkt kritisabelt at bede organisationer m.fl. om udtalelser til så omfattende et lovkompleks lige midt i sommerferien. Dette er også påpeget af flere organisationer.

Vejmyndighederne ville få stærk kritik af Folketingets Ombudsmand, hvis klagefrister over væsentlige afgørelser blev bragt til at forløbe i sommerferien. Det er simpelthen i strid med god forvaltningsskik, og transportministeren bør ikke få ros for dette forløb.

Den nye vejlov og de omfattende ændringer af privatvejsloven bliver nok vedtaget 18. december 2014 som Folketingets "gave" til vejsektoren. Alle vejsektorens ønsker bliver helt sikkert ikke tilgodeset, men i det følgende fremsættes alligevel 4 beskedne ønsker med kortfattede begrundelser til Folketinget.



1. Ønske. Fjern overflødig lovtæst.

Lovforslagets § 60 stk. 2 nævner ligesom eksisterende vejlov, at hævnd ikke kan vindes over offentlige veje, når vejarealerne er udskilt i matriklen. I lovforslaget supplerer Transportministeriet så med følgende: "*med mindre denne hævnd er vundet inden vejarealet blev udskilt.*" Det er ganske enkelt forkert, at lovbemærkningerne nævner, at stk. 2 er en videreførelse af gældende vejlovs § 88 stk. 2. Den med kursiv fremhævede tekst er nemlig ikke med i den eksisterende vejlov, simpelthen fordi den nye lovtæst er overflødig.

Dette skyldes, at nye vejskel efter Geodatastyrelsens bekendtgørelse nr. 1088 om matrikulære arbejder kun kan fastlægges, når der er gjort endeligt op med hævndspørgsmål m.v. Når den nye vejlov efter Transportministerens udsagn skulle gøre det nemmere for borgere og kommuner at forstå loven, så burde den angivne overflødig tekst ikke kunne indsnige sig i loven.



2. Ønske. Tag samfundsøkonomiske hensyn ved ledningsflytninger.

Lovforslagets § 77 er fuldstændig tavst om samfundsøkonomiske hensyn og proportionalitet. Derimod skriver Transportministeriet i lovudkastet (fra 2012) i § 82 følgende i relation til gæstprincippet:

"Ledningsejerens betalingsforpligtelse efter stk. 1 (gæstprincippet) omfatter tillige fordyrelse af vejmyndighedens arbejde, som alene eller i det væsentligste skyldes, at arbejdet ændres for at undgå flytning af ledninger, forudsat at fordyrelsen af arbejdet er mindre samfundsøkonomisk belastende end flytning af ledninger."

Transportministeriet kommenterede i bemærkningerne til lovudkastet (2012), at bestemmelsen fandtes helt rimeligt også ud fra en samfundsøkonomisk vurdering. Dette kan vejsektoren m.fl. kun være helt enig i. Det er derfor overraskende, at bestemmelsen i lovforslaget til Folketinget 2014 er helt væk, og der er intet nævnt om samfundsøkonomiske hensyn i lovbemærkningerne. Dette bør Folketingets partier og transportudvalget undersøge nærmere, når det alvorlige lovarbejde er i gang i december. Det kan vel ikke passe, at lovgivningen ikke skal tage samfundsøkonomiske hensyn, og at disse hensyn kan forsvinde på blot 2 år?

Baggrunden for bestemmelsen er, at statens ekspropriationskommission på M3 pålagde ledningsejeren at betale en fordyrelse af vejprojektet for at ledningsanlægget kunne forblive i vejarealet. Statens taksationskommission fastslog, at der ikke i vejloven var hjemmel til at pålægge ledningsejeren merudgiften til vejprojektet, selv om ledningsflytningen efter gæstprincippet ville være dyrere.

Der er derfor et stærkt behov for, at Folketinget nu tilvejebringer hjemmelen for denne klart samfunds-mæssige gevinst. Der bør i den forbindelse ikke tages hensyn til, at Højesteret i maj 2015 skal vurdere et ledningsspørgsmål i forbindelse med anlæg af Vintapperrampen.



3. Ønske. Kommunerne bør bestemme mest muligt selv.

Lovforslagets § 101 handler om åstedsforretninger ved kommunale ekspropriationer. Her viderefører forslaget 2. punktum den gældende vejlovs bestemmelse om, at *åstedsforretningen skal ledes af et medlem af kommunalbestyrelsen*.

Denne detailregulering af kommunernes mødeledelse er helt uhørt i 2014. Der ses ikke at være grundlag for, som Transportministeriet skriver i lovbemærkningerne, at ledelsen af åstedsforretningen af et kommunalbestyrelsesmedlem skulle sikre nogen som helst form for retssikkerhed. Bestemmelsen har siden vejloven fra 1972 generet kommunerne, fordi de færreste byrådsmedlemmer ønsker at lede ekspropriationerne med alle de detailforhold, der opstår. Retssikkerheden opnås så rigeligt ved forvaltningsloven, og stor-kommunernes selvbestemmelse om mødeledelse bør også nå til vejloven.



4. Ønske. Lovmæssig besværliggørelse bør undgås.

Lovforslagets § 124 stk. 3 fastholder den eksisterende vejlovs bestemmelse om, at en kommunevej først kan nedlægges 4 år efter at beslutningen herom er truffet. Dette er en besynderlig og helt umulig bestemmelse for kommunerne.

Transportministeriet skrev da også i bemærkningerne til lovudkastet (2012), at frist på 2 år ville være en rimelig tid for grundejere til at indrette sig på den nye vejstatus, herunder oprette et vejlag. Dette var åbenbart ministeriets holdning i 2012, og bemærkningerne til det for Folketinget i 2014 forelagte lovforslag indeholder ingen begrundelse for dette holdningsskift.

Det bør ikke være gældende lovgivningspraksis, at indføre lovbestemmelser, der reelt gør bestemmelserne uanvendelige. Det er i så fald mere regulært at skrive i loven, at kommuneveje ikke kan nedlægges, når de først er blevet kommuneveje.

Signalforvirring i lovforberedelsen.

Transportministeriet skriver i bemærkningerne til lovforslagets § 128 om overflødiggjorte offentlige veje i forbindelse med ekspropriation følgende:

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende vejlovs § 92, stk. 2. Formålet med bestemmelsen er at præcisere, at procedurereglerne (om nedlæggelse af offentlige veje) i forslaget § 124 ikke skal iagttages af ekspropriationsmyndigheden i forbindelse med beslutninger vedrørende aflagte vejarealer i forbindelse med vejomlægninger eller vejforlægninger.

Lovforslagets § 128 nævner *nedlagte* vejarealer, og alligevel nævner transportministeriet *aflagte* vejarealer. Dette giver anledning til forvirring. Bestemmelsen betyder helt naturligt, at kommunerne ikke skal opretholde tiloversblevne vejstykker i 4 år efter, at en ny vej er anlagt. Det manglede da også bare.

Transportministeriet har til transportudvalget udarbejdet et bilag 1 af 8. oktober 2014, et høringsnotat, hvor transportministeriet over for Folketinget kommenterer de høringssvar, som ministeriet har modtaget.

COWI har bemærkninger til nedlæggelsesreglerne ved ekspropriation, og Transportministeriet skriver hertil følgende:

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

Her skriver Transportministeriet altså det stik modsatte af det der redegøres om i tilknytning til § 128, jf. ovenfor. Det burde ikke kunne finde sted i forbindelse med lovarbejde. Et er, at COWI måske kan være i tvivl, men at ministeriet bidrager til forvirring understreger, at den igangværende lovgivning ikke er helt enkel.

Afslutning – perspektivering.

Der sker mange forbedringer med den nye vejlov, og det kan vejsektoren se frem til. Det er måske et forfængeligt håb, at mange uhensigtsmæssigheder i vejlovgivningen bliver ordnet i forbindelse med Folketingets arbejde med lovgivningen her i december. Vejsektoren er vant til at arbejde med lovgivning, der

er gennemarbejdet. Så forhåbentlig vil Folketinget detailefterse ikke kun vejloven, men også privatvejsloven, der også bliver ganske voldsomt ændret.

Hvis der ikke rettes op på det eksempel på signalforvirring fra Transportministeriet, som er nævnt ovenfor, så vil det fortsat være sjovt at holde vejlovs kurser. Det vil imidlertid ikke være så sjovt at være borger eller kommunal vejmyndighed, der skal have ansvaret for administrationen af reglerne.



Fakta - Blå Bog:

Hans Faarup er landinspektør med beskikkelse. Han har som afdelingsleder i Aarhus Amt haft ansvaret for vejadministrationen i ca. 30 år. Han har ledet mere end 6.200 ekspropriationer. Han har været privat ansat rådgiver for kommunerne om vejlovgivning i 8 år, og har undervist i vejlovgivning for Vejsektorens Efteruddannelse i 32 år.

I dag arbejder han privat med rådgivning og undervisning om vejlovgivningen.