

Transportministeriet

mlo@trm.dk

kopi til lou@vd.dk

ADRESSE COWI A/S
Jens Chr. Skous Vej 9
8000 Aarhus C

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

DATO 11. august 2014
SIDE 1/6
REF MSJE
PROJEKTNR

Høring af forslag til ny lov om offentlige veje

Hermed følger bemærkninger fra COWI A/S til forslag til ny lov om offentlige veje.

Indledningsvis bemærker vi, at det er positivt med en sproglig modernisering af loven, og at loven nu forsynes med en formålsparagraf.

Vejmyndigheder § 6 m.fl.

Det fremgår af lovforslaget, at der er to typer af vejmyndigheder:

- › Transportministeren, der har henlagt administrationen til Vejdirektoratet
- › Kommunerne

Det er imidlertid ikke tydeligt i loven, om den også omfatter Øresundsmotorvejen. Det fremgår af Sund & Bælts hjemmeside, at A/S Øresund ejer og driver Øresundsmotorvejen. Er Øresundsmotorvejen formelt set en statsvej, og er Transportministeren vejmyndighed? Og i bekræftende fald, hvad med administrationen? For eksempel vil reglerne om ledningsarbejder, beplantning og byggelinjer kunne være aktuelle her.

Den nye motorvej Kliplev - Sønderborg ses ikke at være nævnt i lovforslagets bilag 1.

Vejplanlægning § 20 m.fl.

Det fremgår af § 5, stk. 1, nr. 4, at en vejplan er de planer, der udarbejdes af vejmyndigheden for anlæg af nye veje, og at de planlagte vejanlæg skal noteres på en vejplan.

Det fremgår af bemærkningerne til § 20, at en vejplan kan være en del af en lokalplan eller anden planlægning efter vejloven. Alternativt kan der være tale om en selvstændigt dokument, men der er ikke noget formkrav til en vejplan.

Definitionen af en vejplan er ikke skarp, og det er uheldigt at begrebet kan knyttes til både nogle få linjer i en lokalplan, kommuneplanen eller et større

selvstændigt dokument, der indeholder vejmyndighedens samlede anlægsprogram for nye og ombyggede veje.

Vejbidrag - Ingen adgang § 35

Forslaget til § 33 om, at der ikke kan pålægges vejbidrag hos ejendomme, der ikke har eller planlægger at have adgang til vejen, synes som en forenkling, men det kan meget vel tænkes ikke at være tilfældet. I den gamle lov kunne der kun gøres undtagelse, hvis ejendommen var omfattet af adgangsbestemmelser o. lign., altså en klart objektiv regel (usagt om den var retfærdig). Med den nye regel, vil der kunne opstå diskussioner om, hvorvidt der er en adgang eller ej, og det er svært at bevise, at man ikke planlægger at etablere en adgang. Der bør i givet fald være mulighed for at påligne vejbidrag, hvis der etableres en adgang kort tid efter påligningen hos naboejendommene.

Vejbidrag - Fordeling § 38

Den nye beregningsmåde efter husstande er en klar forenkling. Det kan eventuelt præciseres i teksten, at denne mulighed kun gælder, hvis der ikke er arealer der anvendes til andre formål (fællesarealer, legepladser, erhverv i stedet for bolig m.m.).

Byggelinjer § 42

Det fremgår af bemærkningerne, at en pålagt byggelinje også medfører forbud mod organiseret skovrejsning. For det første må man spørge, hvad organiseret skovrejsning er, og for det andet må man spørge, om skovtilplantning virkelig falder under begrebet "anlæg og indretninger af blivende art".

Problemet med skovtilplantning og skovrejsning er formodentlig ikke, at skovbevoksning i sig selv er specielt fordyrende i forhold til andre lovlige anvendelser, men at skovmyndighederne ofte pålægger vejmyndigheden at fremskaffe erstatningsarealer i forholdet 1:1,5 - 1:2.

Hvis det fastholdes, at skovtilplantning ikke er tilladt på vejbyggelinjeareal, bør man i så fald præcisere bestemmelsen og supplere med nogle af de forhold, som vejmyndighederne de facto ikke ønsker etableret på byggelinjeareal, for eksempel fredskov, søer/vandhuller og biotoper, faste belægnings, udstillingsarealer og p-pladser, skilte, flagstænger samt støjskærme og -volde.

Adgangsbestemmelser § 54, § 55 og 57

Det fremgår af bemærkningerne til § 54, at Transportministeriet efter forhandling med landbrugets organisationer har aftalt en dispensationspraksis for adgang til overflødiggjorte landbrugsbygninger m.m. Det fremgår ikke nogen steder, hvad denne praksis indebærer, men det må forudsættes, at hensynet til trafikikkerheden må vægte højt. Landbrugets strukturudvikling er ikke en ny situation. Landbrugsejendomme ligger i sagens natur spredt i det åbne land, og har haft behov for et vist antal adgange for at kunne drives fornuftigt. I

modsætning hertil står andre erhvervsejendomme, der gennem planlægningen søges placeret i byområder, hvor de kan få hensigtsmæssige og trafiksikre adgangsløsninger. Dette bør ikke sættes over styr ved at åbne unødigt op for eksempelvis erhverv på nedlagte landbrugsejendomme, hvorved der sker en intensiveret brug af adgangene.

Fristen for høring vedr. fastsættelse af adgangsbestemmelse bør reduceres til 8 uger. For det første er det efterhånden relativt sjældent, at der fastsættes nye adgangsbestemmelser. For det andet er det svært at se, hvorfor netop adgangsbestemmelser kræver en særligt lang høring - til sammenligning skal forslag til kommuneplaner og lokalplaner kun offentliggøres i mindst 8 uger. Især lokalplaner kan i deres retsvirkning sammenlignes med adgangsbestemmelser, og fristen bør derfor være den samme.

I § 56 bør det præciseres at kun skærpelse eller ændring af adgangsbestemmelserne kræver gennemførelse af proceduren i § 54, mens at dispensation behandles som en almindelig forvaltningsmæssig afgørelse. Der forudsættes ingen særlige formkrav ved ophævelse af adgangsbestemmelser, bortset fra forvaltningslovens generelle bestemmelser.

Renholdelse § 65

Det er betænkeligt, at der bliver hjemmel til at pålægge grundejere pligt til renholdelse og glatførebekæmpelse m.m., *uanset* at de ikke har eller kan etablere adgang til vejen. Argumentet i bemærkningerne om, at disse grundejere har en større interesse i at renholde og glatførebekæmpe end fodgængerne langs vejen, giver kun mening ud fra en lidt diffus opfattelse af begrebet "godt naboskab".

Set frem vejmyndighedens synspunkt er formuleringen positiv i form af en administrativ lettelse i forhold til vurdering af adgangsforholdene i hvert enkelt tilfælde. Samfundsmæssigt vil bestemmelsen også give en mere ensartet snerydning i et tidsmæssigt perspektiv.

Ledninger

Det bør præciseres i lovteksten at §§ 86-88 også omfatter ledninger, der udelukkende er etableret til betjening af vejens udstyr, f.eks. elforsyning til signalanlæg. Det bør præciseres i lovteksten.

Ekspropriation § 93 m.fl.

Vejmyndighederne arbejder løbende med at forbedre trafikikkerheden ved at fjerne faste genstande tæt på vejen, f.eks. store træer, sten, frontmure, autoværnsender m.m. I det omfang at tilsvarende genstande er placeret på privat grund kan de ofte kun fjernes efter aftale med grundejeren. Det bør overvejes, at præcisere i § 96, at der kan eksproprieres genstande på privat ejendom af hensyn til trafikikkerheden (uden at der i øvrigt eksproprieres areal).

Det er meget positivt, at der åbnes mulighed for at gennemføre arkæologiske forundersøgelser på et tidligere tidspunkt end nu.

Det har næppe nogen stor materiel eller retssikkerhedsmæssig betydning, at fristen for at komme med yderligere bemærkninger efter en åstedsforretning forlænges fra 3 til 4 uger. Set fra vejmyndighedernes side, kan det hævdes at der er tale om en yderligere udstrækning af tidsplanerne for et vejprojekt, og det kan især ved mindre komplicerede projekter forekomme som en lang ventetid.

Nedlæggelse af offentlige veje § 123 m.fl.

Det ville være hensigtsmæssigt at afkorte tidsfristen, som foreslået i lovforslaget fra 2012, for at kunne nedlægge eller nedklassificere offentlige veje til private fællesveje, da tidsfristerne er lang, at de på det nærmeste har gjort det omsonst at anvende dem.

Det er uheldigt, at de lange tidsfrister, i praksis, fastholder kommunerne i en tilstand, hvor de er tvunget til, som følge af kommunalreformen, at have en uens praksis for hvornår en vej er offentlig. Konsekvenser er derfor at borgerne i samme kommune ikke behandles ens, hvilket ses som meget uheldigt.

Det bør præciseres i § 127, at reglerne om nedklassificering (herunder den lange tidsfrist og kravet om tilstandsrapporter) ikke gælder for offentlige veje, der nedklassificeres til privat fællesvej i forbindelse med en ekspropriation, hvor der sker nyanlæg eller tilsvarende ændringer i vejsystemet.

Letbaner

Flere danske byer anlægger eller planlægger letbaner i disse år. Letbaner etableres - som sporvogne, der måske også kan komme på tale - typisk i offentlig vej, uden at letbanen får særskilt ejendomsret til det areal, hvor banen placeres. Banen er altså en gæst i den offentlige vej. Dette forhold bør tænkes ind i den nye vejlov, idet forholdet formodentlig ikke kun bør reguleres i jernbaneloven. For eksempel bør det overvejes, om der skal lovgives om banernes retsstilling (er de eksempelvis gæst på samme måde som ledninger?) og om grænsefladen mellem bane og vejmyndighed, f.eks. i spørgsmål om udformning af signalanlæg og trafiktekniske løsninger.

Private fællesveje § 141

Nr. 2. Det er positivt, at byreglerne nu som udgangspunkt også anvendes i sommerhusområder.

Nr. 10 og 11. Det er en administrativ lettelse for vejmyndighederne at private fællesvej på landet at udlægges og tages i brug uden kommunalbestyrelsens godkendelse. Det frembyder dog en udfordring ved senere vejsyn, da vejmyndigheden ikke har viden om hvilken stand vejen oprindeligt har været anlagt i eller hvad der har været aftalt. Udlæg af nye private fællesveje vil ofte have

indflydelse på benyttelsen af overkørslerne til de offentlige veje, hvilket kræver vejmyndighedens godkendelse. Det foreslås derfor, at vejmyndigheden fortsat skal godkende private fællesveje på landet, da den tiltænkte administrative lettelse ses at blive opvejet af ulemperne ved manglende ansøgninger efter bl.a. lov om offentlige veje § 51. Ofte vil nye private fællesveje være en del af en matrikulær sag, hvorfor kommunalbestyrelsen alligevel skal godkende andre forhold. Bestemmelsen ses derfor kun at være hensigtsmæssig i få sammenhænge, mens ulemperne ses at være mange.

Nr. 10 står også i kontrast til nr. 11 – at private fællesveje der er taget i brug ikke må nedlægges uden vejmyndighedens godkendelse. Det fremgår ikke klart hvordan "taget i brug" defineres. Veje kan være taget i brug, men ikke anvendt i længere tid og derfor fremstå i dårlig stand. Vil sådan en vej være taget i brug? Det antages at bestemmelsen ikke ændre på den nuværende praksis, hvor landinspektører i matrikulære sag kan fjerne privat fællesveje i matriklen, som i hævdstid har været nedlagt i marken?

Nr. 11 betyder en forøget sagsbehandlingstid for matrikulære sager på landet, hvor landinspektørerne tidligere via underskrifter fra de vejberettigede kunne nedlægge private fællesveje, jf. lov om private fællesveje § 12. Dermed betyder nr. 11 også en øget administrativ byrde for vejmyndigheden – særligt for landkommunerne. Det er muligt at ændringen er positivt for nedbringelse af mængden af sager ved domstolene, men den ses som en stor administrativ byrde for den store del af ikke-problemsager.

Nr. 12. I § 15 kan det med fordel præciseres, at kommunalbestyrelsens beslutning om vedligeholdelse af en privat fællesvej i landzone *blandt andet* kan omfatte belægning, kantsten, fortov, afvanding, belysning m.m. Dette foreslås blandt andet for at udelukke tvivl om, at kommunen også kan stille krav om belysning i landzone, jf. modsætningsvis de forholdsvist detaljerede regler om belysning i byzone i § 59.

Nr. 26. Særreglen om vænger i sommerhusområder, der videreføres, kan med god ret lige så vel udvides til at gælde også i almindelig byzone. Problemstillingen med fordelingsveje, som andre grundejere end de vedligeholdelsespligtige har vejret til og må benytte for at komme til deres ejendomme, findes også i stort tal i almindelige byområder.

Nr. 33. Det er positivt, at der er søgt en sproglig forbedring, men det er stadig et skøn, hvad der er en *kort* privat fællesvej. Det kan også med fordel defineres at en kort privat fællesvej alene udmunder i anden privat fællesvej, uanset at en fællessti også udmunder i vejen. At der er en stiforbindelse til vejen ændrer ikke på vejens brug til færdsel med bil og dermed den primære slidfaktor.

Nr. 34. Det er en forbedring, at udgiftsfordelingen forenkles til at tage udgangspunkt kun i anvendelsen eller antallet af husstande. Det kan præciseres i sidstnævnte tilfælde, at husstandene ikke kan bruges, hvis der indgår fællesarealer, legepladser m.m. blandt ejendommene.

Man må dog ikke undervurdere at de hidtidige fordelingskriterier (facadelængde - areal - ejendomsværdi) indeholder en vis grad af objektivitet i den forstand, at det er faktuelle størrelse, der i mindre grad vil være til diskussion end en værdi for ejendommens benyttelse. En "værdisætning" af benyttelsen kan vise sig at blive genstand for større diskussion end de nævnte tre tidligere kriterier og dermed mere administrativt krævende.

Der savnes en tilsvarende bestemmelse som i vejlovens regler om vejbidrag og renholdelse for jernbaner og lufthavne. Især jernbaner grænser mange steder til private fællesveje i byområder, og det kan være hensigtsmæssigt at regulere i hvilket omfang jernbaner kan eller ikke kan sættes i bidrag til vedligeholdelse.

Nr. 39. Det er positivt, at reglerne for belysning søges forenklet efter de særlige forhold, der gælder for belysning. Som nævnt under nr. 12 bør det overvejes i hvilket omfang, der bør indsættes lignende regler for belysning i landzone, eventuelt ved at henvise til § 59.

Det er yderst fornuftigt, at der kan indgå gennemsnitspriser, men det er ikke helt tydeligt, hvilke gennemsnitspriser, der kan indgå i udgiftsberegningen. Det synes oplagt, at det skal være udgifter vedrørende private fællesveje, jf. stk. 5, men er det sådan at visse dele beregnes individuelt ud fra standardtal (f.eks. elforbrug og lampernes levetid), mens andre fællesudgifter kan beregnes ensartet for alle lamper (f.eks. tilsyn og administration)?

Med venlig hilsen



Mads Sanddal Jeppesen

Landinspektør

msje@cowi.dk

Direkte tlf. 56 40 66 42

Mobil tlf. 24 69 66 42