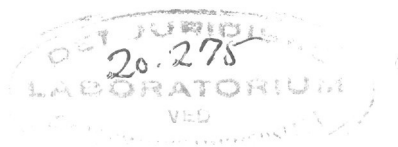


BETÆNKNING

VEDRØRENDE FORSLAG TIL

LOV OM PRIVATE FÆLLESVEJE OG LOV OM VEJBIDRAG

AFGIVET DEN 25. JUNI 1964
AF DET AF MINISTERIET FOR OFFENTLIGE
ARBEJDER DEN 15. MARTS 1951
NEDSATTE VEJLOVSUDVALG



BETÆNKNING NR. 367

1964

INDHOLDSFORTEGNELSE

Kapitel I. Indledende bemærkninger

A: Udvalgets kommissorium og sammensætning	7
B: Kort oversigt over den bestående lovgivning	9
1. Opregning af de gældende love	9
a. Lovbestemmelser vedrørende private veje	9
b. Lovbestemmelser vedrørende grundejerbidrag til offentlige veje	9
c. Angivelse af fremgangsmåden ved den nærmere gennemgang af bestemmelserne	9
2. Regler om private veje	9
a. Hvilke veje omfattes af reglerne	9
b. Istandsættelse og vedligeholdelse	10
1°. Private veje på landet	10
2°. Private fællesveje i byområder	10
c. Anlæg og udlæg af private fællesveje	11
3. Grundejerbidrag til offentlige veje	11
4. Vejvedtægterne	12
C: Den praktiske anvendelse af reglerne om private fællesveje og lodsejerbidrag	12
D: Kommissionens principielle overvejelser	14
1. Afgrænsning af kommissionens opgave	14
2. Begrebet »privat fællesvej«	14
a. Forholdet: offentlig vej — privat fællesvej	14
b. Forholdet private fællesveje - andre ikke offentlige veje	17
3. Indpasning i lovsystemet, én eller flere love, vejvedtægter	17
4. Retsreglerne for private fællesveje i byområderne og for bidrag til offentlige veje	20
5. Oversigt over de vigtigste ændringer i lovgivningen	21

Kapitel II. Bestemmelser om private fællesveje på landet

1. Nugældende retstilstand	23
a. Udlæg af private fællesveje	23
b. Istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje	23
2. Kritik af den bestående retstilstand	25
3. Udvalgets forslag	25
a. Udlæg af private fællesveje	25
b. Istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje	26

Kapitel III. Anlæg og udlæg af private fællesveje i byerne

A: Nugældende retstilstand	29
a. Gadeloven af 1857 og vej vedlægterne	29
b. Landsbyggeloven	29
c. Parcellsalgsloven	31
d. Udstykningsloven	31
e. Loven om private vej rettigheder	31
f. Byplanloven	31
g. Københavns bygge lov	31
h. Frederiksbjergs bygningslov	33
B: Kritik af nugældende retstilstand	34
C: Udvalgets forslag	35
1. Forholdet til landsbyggeloven	35
2. Klassificering af de private veje	35
3. Vejregler	37
4. Krav ved vejudlæg	37
5. Udlæg i henhold til landsbyggeloven	38
6. Anlæg af udlagte veje	38

Kapitel IV. Istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje i byerne og anden råden over sådanne veje

1. Nugældende retstilstand	40
a. Hvad forstås ved »istsandsættelse« og »vedligeholdelse« ?	40
b. På hvilke arealer kan reglerne anvendes	41
c. Fordelingen af vedligeholdelsen og istandsættelsen	41
d. Betydningen af private aftaler	41
e. Kommunernes ansvar for manglende vedligeholdelse af private fællesveje	42
f. Afspærring af private fællesveje	43
g. Gadenavne	44
h. Belysning	44
i. Klager	44
j. Råden over vejarealet m. m.	44
k. Nedlæggelse af private fællesveje	45
1. Forholdet mellem vej vedtægterne og 1865-loven ...	45
2. Kritik af nugældende retstilstand	45
3. Udvalgets forslag	47
a. Pligt for lodsejerne til at vedligeholde de private fællesveje og forsvarligt	47
b. Kompetence for tilsynsmyndighederne til at bestemme vedligeholdelsens form	47
c. Istandsættelse og vedligeholdelse af flere private fællesveje under ét	47
d. Vedligeholdelse og istandsættelse som samlet arbejde	48
e. Inddragelse af andre lodsejere under vedligeholdelsespligten	48
f. Servitutforpligtede	48

g. Årlige vejsyn	49
h. Forhandling med lodsejerne inden udførelse af vej arbej der.....	49
i. Nedlæggelse af private fællesveje	49
j. Ændringer i indretning eller anlæg	49
k. Færdselsindskrænkninger m. v. på private fællesveje	49
1. Grundejerforeninger	50
m. Fordeling af udgifter ved samlede arbejder.	50
n. Overkørsler	51
0. Ledninger og opgravning i private vejarealer.	51
p. Vejnavne, luftledninger, husnumre og hegn.	51
q. Belysning, vejtræer og særlig brug af private vejarealer	51

Kapitel V. Grundejerbidrag til offentlige veje

1. Nugældende retstilstand	52
a. Overtagelse af private fællesveje som offentlige ...	52
b. Vej bidrag til istandsættelse af overtagne og nye offentlige veje	52
c. Vejbidrag til endelig belægning	53
d. Fordeling af vejbidraget	55
e. Betaling af vejbidrag	56
f. Udpantning - fortrinsret	56
g. Vej bidrag til hovedlandeveje og landeveje.	56
2. Kritik af bestående retstilstand	57
a. Lodsejerkritik	57
b. Krav fra kommunal side om udvidede beføjelser	57
c. Kredsen af bidragspligtige	57
d. Kriterierne for fordeling af vejbidrag	58
e. Henstandsregler	58
3. Udvalgets forslag	59
a. Udkastets gyldighedsområde	59
b. Motivering for lodsejerbidrag til offentlige veje ...	59
c. Begrænsninger i og undtagelser fra bidragspligten	59
d. Vejbidrag til amtsveje	60
e. Til hvilke udgifter kan bidrag pålægges?	61
f. Bidrag til vejudvidelse	61
g. Fremlæggelse og indkaldelse	62
h. Fordelingen af vejbidraget mellem grundejerne ...	62
1. Betaling af vejbidrag	63
j. Forskellige bestemmelser	63

B I L A G .

Bilag 1: Udkast til lov om private fællesveje	64
Bilag 2: Bemærkninger til udkast til lov om private fællesveje ..	80
Bilag 3: Udkast til lov om grundejerbidrag m. m. til offentlige veje	107

Bilag 4:	Bemærkninger til udkast til lov om grundejerbidrag m. m. til offentlige veje.....	112
Bilag 5:	Udkast til vejvedtægt med tilhørende bemærkninger, afgivet den 15. marts 1957 af et udvalg, nedsat i december 1955 af Københavns amts sognerådsforening ...	121
Bilag ti:	Skrivelse af 21. marts 1956 fra det i december 1955 af Københavns amts sognerådsforening nedsatte udvalg	140
Bilag 7:	Skrivelse af 23. november 1956 fra Kæmnerforeningen i Danmark vedrørende spørgsmålet om kommunernes finansiering af udgifterne ved visse gade- og kloakarbejder.	141
Bilag 8:	Offentlige og private gader i Københavns og Frederiksberg kommuner pr. 31. marts 1963.....	147
Bilag 9:	Offentlige og private veje i danske købstæder (primo 1963).....	148
Bilag 10:	Offentlige og private veje i 42 bymæssige kommuner (primo 1963).....	155
Bilag 11:	Købstæder og 42 bymæssige kommuner, fordelt efter private villavejes længde pr. enfamilieshus.....	159
Bilag 12:	Norske retsregler om private fællesveje (udarbejdet af byråchef E. Wister i det norske vejdirektorat).....	160

I. Indledende bemærkninger

A. Udvalgets kommissorium og sammensætning.

Som angivet i vejlovsudvalgets 1. betænkning af 16. september 1954 er det pålagt nærværende udvalg over for ministeriet for offentlige arbejder at fremsætte forslag til sådanne ændringer i det af regeringen i efteråret 1942 på rigsdagen fremsatte, men ikke færdigbehandlede forslag til lov om vejvæsenet, som på grundlag af en teknisk gennemgang skønnes påkrævede. Det omhandlede lovforslag omfattede såvel bestemmelser om offentlige veje som regler om private fællesveje. Spørgsmålet om en ændring af motorafgiftsloven og hermed spørgsmålet om byrdefordelingen mellem staten og kommunerne på vejvæsenets område var holdt uden for vejlovsudvalgets kommissorium, idet dette spørgsmål blev behandlet i motorafgiftskommissionen af 1947.

Som det ligeledes vil fremgå af udvalgets 1. betænkning, fandt udvalget det på et tidligt tidspunkt hensigtsmæssigt at inddеле sit arbejde i to hovedafsnit, nemlig på den ene side spørgsmålet om de offentlige vejes stilling og på den anden side spørgsmålet om de private vejes forhold samt om de forpligtelser, der kan pålægges de private grundejere i deres egenskab af ejere af ejendomme, der grænser op til offentlig vej.

Overensstemmende hermed afgav udvalget under 16. september 1954 sin 1. betænkning med udkast til lov om bestyrelsen af de offentlige veje. På grundlag af udvalgets betænkning blev lovforslag fremsat i folketingssamlingen 1955/56, og efter at forslaget var undergået enkelte ændringer, blev den nye vejbestyrelseslov vedtaget og stadfæstet som lov nr. 95 af 29. marts 1957.

Tilbage stod herefter for udvalget at fremsætte forslag til en revision af lovgivningen om de private vejes forhold og af reglerne om de forpligtelser, der kan pålægges ejerne af de til

offentlig vej grænsende ejendomme. Også spørgsmålet om en revision af snekastningsloven er blevet henlagt til vejlovsudvalget.

Udvalget har under sit arbejde med disse spørgsmål fundet det mest praktisk at gøre revisionen af snekastningsloven og reglerne om grundejernes forpligtelser til at foretage renholdelse m. m. på offentlige og private veje til genstand for behandling i en særlig betænkning.

De nu foreliggende forslag omfatter derfor kun reglerne om udlæg, anlæg, istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje og særlig råden over sådanne veje tillige med et forslag om ændrede regler om grundejerbidrag m. m. til offentlige veje.

Vedrørende udvalgets oprindelige sammensætning henvises til udvalgets 1. betænkning.

Ved afgivelsen af udvalgets 1. betænkning 16. september 1954 bestod udvalget af følgende medlemmer:

Landsdommer (nu retspræsident),
dr. jur. E. A. Abitz,
vej direktør K. Bang, formand,
stadsingeniør A. T. Jørgensen, Helsingør,
overvej ingeniør K. O. Larsen,
landinspektør E. Mouritsen og
amtsvej inspektør S. Valeur-Møller samt som
særligt tilforordnede
civilingeniør H. Grove,
Københavns kommune, og
ekspeditionssekretær (nu kontorchef)
Vagn Rud Nielsen, boligministeriet.

Efter afgivelsen af den nævnte betænkning indtrådte de to sidstnævnte som ordinære medlemmer af udvalget. Allerede i april 1955 blev civilingeniør Grove imidlertid afløst af civilingeniør M. Hvalsøe Olsen. Som repræsentant for Københavns kommune er endvidere indtrådt kontorchef (nu direktør) Sverre Borring.

Som repræsentant for boligministeriet er

tillige indtrådt boligministeriets kommitterede i byplansager, arkitekt Edmund Hansen. Fuldmægtig Bendt Andersen, boligministeriet, har siden 1960 deltaget i udvalgets arbejde (i et vist omfang i stedet for kontorchef Rud. Nielsen).

Endvidere er indtrådt følgende medlemmer i udvalget:

Amtsvejnspektør Arne G. Jæger, Ribe, stadsingeniør Rich. Honoré, Odense, stadsingeniør J. A. C. Rastrup, Lyngby-Tårnbæk kommune, kommuneingeniør M. P. Petersen, Åbyhøj kommune, underdirektør A. Rygaard Andersen, Frederiksberg kommune, kontorchef F. J. Boas, ministeriet for offentlige arbejder.

Som særligt tilforordnet for landbrugsministeriet, matrikeldirektoratet, er i 1962 tiltrådt udstykningschef Knud Nielsen.

I september 1956 afgik amtsvejnspektør S. Valeur-Møller ved døden.

I oktober 1961 udtrådte fhv. stadsingeniør A. T. Jørgensen af udvalget.

I oktober 1958 nedsattes 5 underudvalg med følgende sammensætning:

Medlemmer af underudvalg 1. (Forholdet til landsbyggelov, byplanlov etc.).

E. A. Abitz, F. J. Boas (formand), Edm. Hansen, Rich. Honoré, Vagn Rud Nielsen (Bendt Andersen) og J. A. C. Rastrup.

Medlemmer af underudvalg 2. (Forholdet til København og Frederiksberg).

A. Rygaard Andersen, F. J. Boas (formand), Sverre Borring, E. Mouritsen, Vagn Rud Nielsen (Bent Andersen) og M. Hvalsøe Olsen.

Medlemmer af underudvalg 3. (Forholdet til veje i det åbne land).

E. A. Abitz, F. J. Boas (formand), Edm. Hansen, A. G. Jæger, E. Mouritsen, Vagn Rud Nielsen (Bendt Andersen) og M. P. Petersen.

Medlemmer af underudvalg 4. (Udlægs- og anlægsbredder m. v. for private veje i bymæssige bebyggelser).

F. J. Boas (formand), Sverre Borring, Edm. Hansen, Rich. Honoré, M. P. Petersen og J. A. C. Rastrup. I en del af underudvalgets møder har endvidere deltaget vej ingeniør E. Egebo.

Medlemmer af underudvalg 5. (Vejbidragsfordeling etc.).

E. A. Abitz, F. J. Boas (formand), Sverre Borring, Rich. Honoré, A. G. Jæger, M. Hvalsøe Olsen, M. P. Petersen. og J. A. C. Rastrup.

Underudvalgene 1 og 4 blev kort efter nedsættelsen slået sammen til ét udvalg.

Udvalgets sekretærforretninger er blevet varetaget af kontorchef F. J. Boas, fra 1959 til 1961 med bistand af sekretær Per Sommer og fra 1961 til 1964 Tied bistand af fuldmægtig Leif Larsen.

Det samlede udvalg har i juni 1958 besøgt forskellige offentlige og private gader og veje samt private passager i Københavns, Rødovre, Gladsaxe og Lyngby-Tårnbæk kommuner.

Underudvalg 3 har i april 1959 besøgt en række private fællesveje i Ribe amt, og underudvalg 5 har besøgt forskellige gader i Københavns kommune.

I 1955 nedsatte Københavns amts sognerådsforening et udvalg med den opgave at udarbejde udkast til en ny standardvej vedtægt for de københavnske omegnskommuner. Dette udvalg bestod af 6 stadsingeniører fra omegnskommunerne samt af den daværende amtsvejnspektør i Københavns amt. Udvalgets sekretærforretninger blev varetaget af vejlovsudvalgets sekretær (F. J. Boas). Udvalget afgav 15. marts 1957 en beretning med udkast til ny standardvedtægt. Dette udkast forudsatte imidlertid en række ændringer i den bestående lovgivning, og Københavns amts sognerådsforening fremsendte derfor ved skrivelse af 16. maj 1960 udkastet til nærværende udvalg, der blev anmodet om at anvende dette udkast som arbejdsgrundlag. Udkastet vedlægges som bilag 5. Det for Københavns omegnskommuner nedsatte udvalg fremsatte endvidere i skrivelse af 21. marts 1956 (bilag 6) over for nærværende udvalg ønske om en ændring af lovgivningen på en række nærmere angivne punkter.

Vejlovsudvalget har af ministeriet fået forelagt en henvendelse fra Kæmnerforeningen i Danmark til Den danske Købstadforening vedrørende spørgsmålet om kommunernes finansiering af udgifterne ved gade- og kloakarbejder, der er genstand for hel eller delvis tilbagebetaling fra grundejernes side. Henvendelsen, der nærmere behandles i kap. IV og V, vedlægges som bilag 7.

Udvalget har endvidere under sit arbejde bygget på ministeriet for offentlige arbejds erfaringer vedrørende det pågældende område.

private veje i købstadskommuner og bymæssige kommuner. Ved bearbejdelsen af dette materiale er udvalget blevet bistået af arkitekt Bent Jørgensen, vejdirektoratet.

Udskrift af ministeriets visdomsbog er udsendt til medlemmerne. Udvalget har også draget nytte af en række oplysninger, som Dansk Byplanlaboratorium har indhentet fra købstad- og bymæssige kommuner vedrørende disse kommuners anvendelse af lokale vejvedtægter, ligesom den af byplanlaboratoriet udarbejdede normalvejvedtægt for landkommuner med bymæssig bebyggelse er udsendt til medlemmerne. Desuden har nu afdøde amtsvejsinspektør Valeur-Møller gjort udvalget bekendt med en række kendelser, som Københavns amtsråd har afsagt i klagesager vedrørende beslutninger, truffet af kommuner i Københavns amtsråds-kreds. ²⁾

Endelig har byråchef E. Wister, det norske vejdirektorat, bistået udvalget med en redegørelse om norske retsregler vedrørende private fællesveje (gengivet som bilag 12). *Udvalget har også indhentet oplysninger om anden udenlandsk lovgivning.*

B. Kort oversigt over den bestående lovgivning.

1. OPREGNING AF DE GÆLDENDE LOVE.

a. De gældende lovbestemmelser vedrørende de *private veje* findes navnlig i den københavnske gadelov af 14. december 1857 med senere ændringer, i loven af 14. april 1865 med senere ændringer om istandsættelsen og vedligeholdelsen af private veje, til hvis afbenyttelse flere er udelukkende berettigede, i lov nr. 85 af 31. marts 1926 og lov nr. 90 af 23. marts 1932, hvilke love sammen med § 23 i købstadkommunalloven (lovbekendtgørelse nr. 328 af 6. juli 1950) giver hjemmel til ved vejvedtægt at indføre den københavnske gadelov i købstæderne og i de bymæssige kommuner, i lov nr. 143 af 13. april 1938 om private vejrettigheder, i Københavns bygge lov nr. 148 af 29. marts 1939, i den frederiksbjergske bygge lov (lovbekendtgørelse nr. 212 af 1. august 1912), i bygge loven for købstæderne og landet nr. 246 af 10. juni 1960 (landsbygge loven) og i byplanloven, lovbekendtgørelse nr. 160 af 9. maj 1962.

b. Reglerne om *grundejerbidrag til offentlige veje* findes i den københavnske gadelov, i vejvedtægterne samt i § 17, stk. 7, i vejbestyrelsesloven.

c. De nævnte love vedrørende private veje angår navnlig vejenes istandsættelse og vedligeholdelse, deres udlæg og anlæg samt spørgsmå-

let om færdselsret til de pågældende veje. De anførte lovbestemmelser om offentlige veje vedrører som nævnt grundejernes bidragspligt til offentlige veje (gader).

En nærmere gennemgang af de pågældende regler er givet i de efterfølgende kapitler*. Indledningsvis skal dog her gives et samlet, mere summarisk overblik over retstilstanden, der er forskellig, eftersom talen er om områder med bymæssig bebyggelse af betydning og andre områder.

2. REGLER OM PRIVATE VEJE.

a. Hvilke veje omfattes af reglerne?

Medens de offentlige veje entydigt er bestemt i vejbestyrelseslovens § 1 som de veje, gader, broer eller pladser, der er optaget på det i samme lovs § 8 omhandlede vejregister, findes der ikke nogen for hele landet gældende lovbestemmelse, der påbyder, at de private veje skal optages på en fortegnelse. Københavns bygge lov foreskriver dog i § 16, at godkendelse af gader sker ved optagelse i magistratens gade fortegnelse med angivelse af, om gaden er offentlig eller privat. De i gade fortegnelsen optagne offentlige gader er tillige indført i det i vejbestyrelseslovens § 8 omhandlede vej register. De vej vedtægter, der er udfærdiget med byplanlaboratoriets normalvej vedtægt som forbillede (jfr. herom nedenfor under 4), foreskriver endvidere, at en fortegnelse over samtlige private veje inden for vedtægtens gyldighedsområde til enhver tid skal forefindes på sognerådets kontor.

Afgrænsningen af de private veje i forhold til de offentlige veje er fastlagt ved vejbestyrelsesloven, hvortil også lov nr. 194 af 7. juni 1958 om tilskud til de offentlige veje (vejtilskudsloven) henholder sig. Vejbestyrelsesloven giver for de sekundære offentlige vejers vedkommende kommunalbestyrelserne (i landkommunerne og de bymæssige kommuner i forbindelse med amtsrådet) et ret frit skøn ved afgørelsen af, hvorvidt en privat vej skal overtages som offentlig.

De veje, der, ikke optages som offentlige, kan enten være private eller almene. De sidst nævnte veje defineres som veje, hvortil almen-

*) Private fællesveje på landet (kap. II), udlæg og anlæg af private fællesveje i byerne (kap. III), særlig råden over samt istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje i byerne (kap. IV) og vejbidrag m. m. til offentlige veje (kap. V).

heden har en færdselsret, der ikke hviler på vedtægt eller deklaration, jfr. vejbestyrelseslovens § 15 og § 14, stk. 1, nr. 1. Disse almene veje forekommer hovedsagelig på landet, og deres antal og betydning er langt mindre end de private vejes*).

De under 1.a. opregnede lovbestemmelser om private veje vedrører med enkelte undtagelser alene de såkaldte *private fællesveje*. Begrebet »privat fællesvej« defineres forskelligt i lovgivningen, idet loven af 14. april 1865 om istandsættelse og vedligeholdelse af private veje, der navnlig vedrører forholdene på landet, definerer private fællesveje som veje, til hvis afbenyttelse flere (d.v.s. mere end én) grundejere ifølge hævd eller anden særlig adkomst er udelukkende berettigede, medens den københavnske gadelov af 1857 (der bl. a. omhandler private fællesvejes vedligeholdelse og istandsættelse, afspærring af private fællesveje og disse vejes navngivning) i § 8 betegner de pågældende veje som private gader, veje, pladser eller stier, der tjener til brug for flere særskilte ejendomme, og som ikke erklæres for offentlige. Det samme gælder de vejvedtægter, der har indført grundsætningerne i gadeloven i de fleste købstæder og i en række kommuner med bymæssig bebyggelse, jfr. nærmere under 4. Uanset, at de to definitioner er forskellige, må det antages, at de to nævnte lovgivningsområder i juridisk henseende i det store og hele omfatter samme kategori af private veje**).

1865-loven er udtrykkeligt begrænset til private fællesveje. For de private veje, som ikke omfattes af lovens definition af private fællesveje, f. eks. adgangsveje alene for enkelte landbrugsejendomme og visse veje inden for godser, giver loven ikke kommunalbestyrelsen nogen som helst beføjelser. Københavns gadelovs og vej vedtægternes regel gælder heller ikke for veje (færdselsarealer), som ikke kan anses for private fællesveje i gadelovens forstand, f. eks. passager inden for boligselskabers områder (de såkaldte »interne boligveje«). Det gør i denne henseende ingen forskel, hvilken færdselsmæssig betydning de pågældende veje har, eller om de er omfattet af færdselslovens bestemmelser. Københavns byggelovs § 26 giver

dog Københavns magistrat hjemmel til i et vist omfang at anvende »vejløvgivningens« (navnlig gadelovens) regler på de interne boligveje.

Også reglerne i landsbyggelovent kap. 4 om private veje må anses for at være begrænset til private fællesveje. Det samme gælder Københavns byggelovs regler om private gader. Gennem reglerne i de to love om ubebyggede arealer får bygningsmyndighederne imidlertid indflydelse på de interne boligvejes udformning.

b. Istandsættelse og vedligeholdelse.

1°. Private veje på landet.

Vejlovgivningens bestemmelser om private fællesvejes istandsættelse og vedligeholdelse kan henføres til 2 hovedgrupper. Den ene af disse omfatter i det væsentlige vejene i de områder af landet, hvor der ikke foregår bymæssig bebyggelse af betydning. For disse gælder loven af 14. april 1865 med senere ændringer. For private veje, der ikke kan anses for private fællesveje, giver 1865-loven som nævnt ikke kommunalbestyrelsen nogen som helst beføjelser, og selv over for de nævnte private fællesveje er kommunalbestyrelsens adgang til at gribe ind stærkt begrænset. Den kan overhovedet ikke på eget initiativ gribe ind for at sikre disse vejes behørig vedligeholdelse. Kun hvis en af de til færdsel på vejen berettigede anmoder om kommunalbestyrelsens bistand, kan — og skal — den tage spørgsmålet op til behandling, og formålet med denne er alene at gennemføre en voldgiftspræget afgørelse af de stridigheder, som opstår mellem de private om istandsættelsesspørgsmålet, jfr. nærmere nedenfor kap. II.

2°. Private fællesveje i byområder.

Den anden gruppe vedrører stort set den del af landet, hvor den bymæssige bebyggelse har eller ventes at få betydning. De her gældende regler findes i København i loven af 14. december 1857 om gader, veje og vandløb og for de øvrige byområder i vejvedtægterne, jfr. nedenfor under 4. Gadeloven og vejvedtægterne bygger på det princip, at det offentlige har en selvstændig interesse i, at de private fællesveje holdes i en for den almindelige færdsel forsvarelig stand, og at de tilgrænsende grundes ejere (og principielt alene disse) har en pligt over for det offentlige til at holde dem ved lige. Som følge heraf er der i denne lovgivning fastsat bestemmelser, som giver kommunalbe-

*) Se om disse almene veje bl. a. E. A. Abitz: »Vejenes Retsforhold«, p. 76, 77, 92, 150, 204 f og 259 f, samt vejlovsudvalgets 1. betænkning, p. 8-9 og 74-76.

**) 1857-lovens definition er lidt videre end 1865-lovens, idet § 8 i førstnævnte lov må antages at omfatte også de såkaldte almene veje.

styrelsen adgang til på eget initiativ at sikre, at de istandsættes og vedligeholdes, jfr. nærmere nedenfor under C og i kap. IV.

Ministeriet for offentlige arbejder har flere gange udtalt, at reglerne i 1865-loven ikke finder anvendelse i det omfang, vej vedtægterne indeholder udtømmende regler om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje (hvad de fleste vej vedtægter gør). Visse ældre vej vedtægter indeholder imidlertid kun ufuldstændige regler herom og suppleres derfor af 1865-lovens regler.

c. Anlæg og udlæg af private fællesveje.

Den københavnske gadelov af 1857 indeholder ikke regler om udlæg (fastlæggelse) og anlæg af private gader og veje. Reglerne herom findes for Københavns kommunes vedkommende i den københavnske byggelov af 1939, og for Frederiksberg kommune gælder reglerne i den frederiksbergske bygningslov (jfr. nærmere afsnit III). For købstadkommunernes vedkommende indeholder købstadkommunalloven i § 23, stk. 3, den udtrykkelige bestemmelse, at nye private veje ikke må anlægges i købstaden, forinden planerne for samme er godkendt af byrådet. Tilsvarende bestemmelse er optaget i de fleste købstadkommunale vej vedtægter. For de bymæssige kommuners vedkommende foreskriver loven af 23. marts 1932, at der i vejvedtægt kan optages regler om »... anlæg af nye private gader og veje ... i lighed med bestemmelserne i ... lov af 14. december 1857 ...«. De allerfleste vej vedtægter for bymæssige kommuner indeholder derfor regler om udlæg og anlæg af private fællesveje, jfr. nedenfor.

Ved siden heraf gælder (uden for Københavns og Frederiksberg kommuner) reglerne i landsbyggeoven om udlæg og anlæg af private veje. For disse regler og for reglerne om fastlæggelse af veje ved byplanvedtægt vil der nærmere blive redegjort i afsnit III.

I henhold til landsbyggeovens § 8 udøver kommunalbestyrelsen bygningsmyndigheden i købstæderne, flækkerne og sådanne andre kommuner, som har en samlet bebyggelse med mere end 1.000 indbyggere, eller som i øvrigt har tilvejebragt bygningsvedtægt, medens amtsrådet udøver bygningsmyndigheden i andre sognekommuner. I de områder, hvor bygningsmyndigheden udøves af amtsrådet, kommer bl. a. lovens kap. 4 om vejadgang til bebyggelse ikke til anvendelse på avls- og driftsbygninger for landbrug, skovbrug eller gartneri, herunder frugtplantager og boliger hertil, fritliggende

småhuse med kun en enkelt beboelseslejlighed og fritliggende småhuse med mindre værksteder eller udsalg, indrettet udelukkende eller overvejende for en stedlig kundekreds. Amtsrådet kan dog træffe bestemmelse om, at de pågældende bestemmelser helt eller delvis skal komme til anvendelse også på sådanne bebyggelser. Om vejudlæg i områder, hvor amtsrådet er bygningsmyndighed, gælder reglerne i landsbyggeovens § 20, stk. 5, jfr. herom kap. II. I områder, hvor bygningsmyndigheden udøves af kommunalbestyrelsen, kommer bl. a. bestemmelserne i landsbyggeovens kap. 4 om veje kun til anvendelse på avls- og driftsbygninger for landbrug, skovbrug eller gartneri, herunder frugtplantager i det omfang, kommunalbestyrelsen har truffet bestemmelse herom.

Det er ikke sikkert, at de områder, hvor bygningsvedtægt indføres i henhold til landsbyggeoven, og hvor de nærmere regler i landsbyggeovens kap. 4 om veje derfor kommer til anvendelse, er sammenfaldende med de områder, hvor der i henhold til vejlovgivningen indføres vej vedtægt, og hvor de mere indgående regler om vedligeholdelse og istandsættelse af private veje dermed finder anvendelse.

Det må tilføjes, at det allerede i forbindelse med forberedelsen af landsbyggeoven og dennes behandling i folketinget var forudsat, at bestemmelserne i denne lovs kap. 4 om veje skulle ændres i forbindelse med gennemførelsen af den ny lov om private veje, som forberedes af nærværende udvalg.

3. Grundejerbidrag til offentligt; veje.

Den københavnske gadelov og vejvedtægterne indeholder endvidere regler, der hjemler pålæg af *grundejerbidrag* ved vejenes overgang fra private til *offentlige*, ved anlæg af nye offentlige veje og i visse tilfælde også efter, at de er overtaget som offentlige, jfr. nærmere nedenfor afsnit V. Til disse regler knytter sig den specielle regel i vejbestyrelseslovens § 17, stk. 7, om vej bidrag til fortovsanlæg på de af amtsrådene bestyrede hovedlandeveje og landeveje i områder, hvor der er indført vej vedtægt. Bortset fra denne specielle regel er det udelukket at pålægge lodsejerbidrag til veje under amtsrådets bestyrelse. Uden for København og de områder, hvor gadelovens regler udtrykkeligt er indført ved vej vedtægt (jfr. ovenfor), findes derimod ingen regler om grundejerbidrag til offentlige veje. Om forholdet til vejtilsudsloven se pag. 52.

I henhold til gadeloven og vejvedtægterne kan der som alt overvejende hovedregel alene kræves vej bidrag hos ejerne af de til en offentlig vej grænsende ejendomme.

4. Vejvedtægterne.

Det er som ovenfor nævnt kun i Københavns kommune, at gadeloven af 1857 med dens regler bl. a. om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje og om grundejerbidrag til offentlige veje umiddelbart finder anvendelse.

For andre kommuner får tilsvarende regler som nævnt kun gyldighed derved, at kommunalbestyrelsen træffer beslutning om at indføre dem i form af en vedtægt, der for købstadkommunernes og Frederiksbergs vedkommende skal stadfæstes af ministeriet (lov nr. 85 af 31. marts 1926, § 4, og købstadkommunallovens § 23) og for de bymæssige kommuners vedkommende skal stadfæstes af amtsrådet (lov nr. 90 af 23. marts 1932). For sognekommuner kan vej vedtægter kun stadfæstes for den del af kommunen, der er bymæssigt bebygget eller i en nærmere fremtid forventes bymæssigt bebygget. Det kræves ikke, at disse vejvedtægter skal have nøjagtig det samme indhold som de regler, der er fastsat i den københavnske gadelov. Der er hjemmel til at gennemføre afvigelser heri, når blot man bygger på grundsætningerne i den københavnske gadelov. Som følge heraf har de enkelte kommunale vedtægter undertiden afvigende indhold, der kan skyldes lokale forhold, men som også kan have sin årsag i rene tilfældigheder. Inden for visse amtsråds kredse har man dog tilstræbt en ensartet formulering, og en af Dansk Byplanlaboratorium udarbejdet normalvej vedtægt for bymæssige kommuner har haft væsentlig betydning for ensartetheden i disse kommuner. De fleste vej vedtægter for købstadkommuner er udformet i nær overensstemmelse med en normalvedtægt fra 1930'erne. Vej vedtægterne findes ikke af trykt i Lovtiden eller andre mere almindelige samlinger af gældende bestemmelser.

Medens den københavnske gadelov for så vidt angår private fællesveje (gader) hovedsagelig indeholder regler om deres vedligeholdelse og istandsættelse (§ 8), om navngivning (§ 9) og om belysning (§ 8), indeholder de kommunale vej vedtægter, navnlig vej vedtægterne for de bymæssige kommuner, en række yderligere bestemmelser om private fællesveje, navnlig om udlæg og anlæg, om overkørsler, om husnumre samt om udgravninger i

og træplantning på private fællesveje. Sådanne regler er bl. a. optaget i byplanlaboratoriets fornævnte normalvej vedtægt for bymæssige kommuner, der som nævnt har dannet forbillede for vej vedtægterne i en lang række kommuner; også i det udkast til vejvedtægt (bilag 5), som blev udarbejdet i 1957 af det i indledningen omhandlede udvalg, nedsat af Københavns amts sognerådsforening, findes regler af denne karakter. Det er imidlertid udtrykkeligt anført i forordet såvel til sidstnævnte udkast som til byplanlaboratoriets normalvej vedtægt, at hjemmelen til disse bestemmelser ikke findes i vejlovgivningen, men i bygningslovgivningen. Dette spørgsmål betød ikke så meget, dengang både vejvedtægterne og bygningslovgivningen hørte under samme ministerium, nemlig indenrigsministeriet. Forholdet er imidlertid blevet mere kompliceret, efter at de to områder senere er blevet henført til to forskellige ministerier, idet bygningslovgivningen nu sorterer under boligministeriet, medens vej vedtægterne ligesom den øvrige vejlovgivning siden 1942 har henhørt under ministeriet for offentlige arbejder.

En revision af lovgivningen vedrørende vejvedtægterne er i særlig grad blevet påkrævet, efter at den hjemmel, der hidtil har været i § 75 i den københavnske bygge lov (lov nr. 149 af 29. marts 1939) til ved vedtægtsbestemmelse at indføre bygge lovens bestemmelser i andre kommuner, er blevet ophævet ved landsbygge loven (lov nr. 246 af 10. juni 1960).

C. Den praktiske anvendelse af reglerne om private fællesveje og lodsejerbidrag.

1. I ældre tid måtte de begrænsede vejarbejder, der kunne være tale om, udføres af de nærmest boende, d.v.s. på landet først og fremmest landsbyfællesskabet, i byerne grundejerne, hver ud for sin ejendom*).

Færdselens stigende betydning medførte imidlertid, at det offentlige, staten og bystyret, måtte tage mere og mere hånd om vejvæsenet, og tillige medførte den tekniske udvikling, at vej- og gadearbejder blev mere komplicerede og derfor ikke overalt kunne udføres på tilfredsstillende måde ved pålæg til lodsejere og landsbyfællesskab. Arbejderne først og fremmest i byerne og på de vigtigste veje på landet måtte i stadigt større omfang planlægges og ud-

*) Se om ældre tiders bestyrelsesforhold E. A. Abitz »Vejenes Retsforhold«, p. 125-141.

føres under sagkyndig ledelse, ligesom der efterhånden også blev tale om særlige, tekniske hjælpemidler ved vej- og gadearbejdernes udførelse.

Denne udvikling medførte, at det offentlige i stigende grad direkte påtog sig de økonomiske byrder, men dette bevirkede imidlertid tillige, at man ønskede at sætte bestemte grænser for disse byrder ved at udlægge et bestemt offentligt vejnet, for hvilket det offentlige var vejholder.

På landet gjorde ophævelsen af landsbyfællesskabet og udflytningen det naturligt at sondre mellem veje, der var af interesse for alle, og veje, der f. eks. tjente som adgangsveje til en enkelt eller kun nogle få gårde, således at det offentlige kun tog sig af udgifterne til de førstnævnte. At nogle veje, der i virkeligheden var »almenek«, ikke i praksis blev optaget som offentlige, er en sag for sig, jfr. vejlovsudvalgets 1. betænkning, p. 8-9, men tillige viste der sig at være et ikke ubetydeligt antal veje, som var til fælles brug for en bestemt kreds af lodsejere, de private fællesveje, og at der var behov for regler om afgørelse af tvister mellem disse lodsejere, hvilket gennemførtes ved loven af 14. april 1865 om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje.

I byerne kom vel også det offentlige, kommunerne, til at påtage sig større og større byrder med hensyn til gaderne, men det var her mindre naturligt at slippe den enkelte grundejers bidragspligt, fordi gaden jo altid var adgangsvej til ejendommen, og facaderetten kunne udnyttes på forskellig måde. I hvert fald har man her som bekendt bibeholdt visse bidrag fra lodsejerne til de offentlige gader, jfr. nedenfor kap. V.

I de gamle tæt sammenbyggede byer var der ikke noget behov for at udskille private fællesveje (gader) som en særlig vejklasse. Dette fremkom først, da byerne omkring midten af det forrige århundrede begyndte at udvide sig kraftigt ud over de gamle grænser. Dette mærkedes særlig kraftigt ved de tiltagende udstykninger og bebyggelser uden for voldene efter ophævelsen af demarkationslinien omkring København, og det er derfor ikke underligt, at det er den københavnske gadelov af 14. december 1857, der har dannet grundlaget for de bestemmelser, der efterhånden er indført i de øvrige byer og bymæssige bebyggelser i landet. I modsætning til forholdene på landet var her behov for en direkte regulerende indflydelse fra det offentliges side. Man kunne ikke nøjes

med blot at afgøre tvister mellem de interesse-rede lodsejere. Endvidere måtte det forudses, at visse af de oprindeligt som privat anlagte veje senere ville få en sådan betydning, at de måtte overtages som offentlige, også for at lodsejerne ikke skulle stilles alt for meget ringere i disse områder i forhold til de øvrige grundejere i byen. Der måtte derfor fastsættes regler for de krav, der kunne stilles til lodsejerne, dels ved vejens overtagelse, dels ved dens senere udbygning. Det lå helt uden for den historiske udvikling og den fremherskende liberalistiske tankegang, at kommunerne allerede, medens udstykning og bebyggelse var i sin begyndelse, skulle påtage sig den fulde byrde ved anlæg af de veje og gader, der senere kunne blive offentlige.

På dette grundlag er derfor en meget stor del af vej- og gadenettet uden for byernes centrale dele, i forstæder og andre bymæssige bebyggelser siden sket. Det kan anføres, at i Københavns kommune er længden af offentlige gader pr. 1. jan. 1964 340,5 km, medens de private gader udgør 354,5 km. For samtlige købstæder under ét udgør længden af offentlige og private veje på samme tidspunkt henholdsvis 3.734 km og 902 km. I øvrigt er forholdet mellem offentlige og private veje i de forskellige byer og bymæssige bebyggelser meget varierende, jfr. bilagene 8, 9, 10 og 11.

Motorafgiftslovens refusionsregler har i sognekommuner siden 1932 virket befordrende på optagelse af private veje som offentlige. Selv om der ved optagelse af en vej som offentlig påføres kommunekassen større udgifter, er dog den refusion af motorafgifterne, der herved opnås, en fordel for kommunens indbyggere som helhed, jfr. nedenfor under D 2 a. I visse bymæssige kommuner er en meget stor procent af det samlede vejnet derfor offentligt, jfr. bilag 8 og 9. Det er dog således, at almindeligvis er i købstæderne en større del af vejnettet offentligt end i de bymæssige kommuner. I de 42 undersøgte bymæssige kommuner er den samlede længde af offentlige veje og private fællesveje henholdsvis 2.888,5 km og 1.533,7 km. I øvrigt giver vejtilskudsloven af 1958 nu købstæderne tilsvarende fordele ved overtagelse af offentlige veje som sognekommunerne. Man må også erindre, at de enkelte kommuners arealerhvervelse til udstykning kan virke fremmende på deres tilbøjelighed til at anlægge veje i disse områder som offentlige, jfr. nedenfor under D 2 a.

Man kan måske herefter kort udtrykke for-

holdet således, at der i de enkelte kommuner har gjort sig en række ulige stærkt virkende faktorer gældende, dels med hensyn til forhold som tradition, kommunaløkonomiske muligheder, bolig- og erhvervsstruktur, forskellig praksis med hensyn til størrelsen af grundejerbidrag til de offentlige veje, omfanget af kommunale areal- og ejendomserhvervelser, dels for så vidt angår graden af økonomisk og befolkningsmæssig vækst samt områdernes betydning som centerfunktion og deraf afledte forskelle i trafikens og bebyggelsens art og omfang, jfr. nærmere bilag 8—11.

Modsat har den voksende trafik medført, at selv private veje i betydeligt omfang indgår som led i det almindelige trafiknet. Dette har bevirket en stigende interesse hos det offentlige for sådanne vejes tilstand og for at tillade disses benyttelse også af andre end lodsejerne ved vejen. I de seneste år har man i betydeligt omfang søgt allerede ved planlægningen at differentiere mellem trafikveje, navnlig veje, der bør anlægges som - eller må forudsættes senere optaget som — offentlige veje, og rene boligveje, jfr. om dette forhold nærmere nedenfor under D 3, men for mange eksisterende veje gælder dette i hvert fald ikke. Som omtalt kan vejtilskudslovens refusionsregler også influere på bestemmelsen om, hvorvidt en vej bliver offentlig eller privat.

D. Kommissionens principielle overvejelser.

1. AFGRÆNSNING AF KOMMISSIONENS OPGAVE.

Som foran angivet er det pålagt nærværende udvalg at fremsætte forslag til ændrede regler om private fællesveje og om grundejerbidrag til offentlige veje på grundlag af en teknisk gennemgang af det i 1942 fremsatte vejlovsfor-slag.

Heraf følger på den ene side, at det ikke kan være udvalgets opgave at fremsætte forslag om en væsentlig forskydning af den hidtidige byrdefordeling mellem det offentlige og grundejerne vedrørende de offentlige eller private veje, da en sådan forskydning er af politisk og ikke af teknisk (lovteknisk) karakter. Dette synspunkt fører også til, at det må ligge uden for udvalgets opgave at foreslå ændringer i byrdefordelingen mellem staten (motorafgifterne) og kommunerne vedrørende vejvæsenet. Dette sidste spørgsmål er i øvrigt som nævnt udtrykkeligt undtaget fra udvalgets opgaver ved kommissoriet, og byrdefordelingen mellem staten

(vejfonden) og kommunerne er nu fastlagt ved vejtilskudsloven (lov nr. 194 af 7. juni 1958).

På den anden side må det påhvile udvalget at undersøge, om den hidtidige afgrænsning mellem bygningslovgivningen og vejlovgivningen på det her omhandlede område kan anses for rationel, og det er som nævnt ved behandlingen i folketinget af landsbyggeloven af 1960 forudsat, at visse bestemmelser i landsbyggeloven skulle overgå til den lov om private veje, som forberedes af nærværende udvalg, jfr. Folketingstidende 1958/59, tillæg A, sp. 2505-06, og 1959/60, tillæg B, sp. 1233-34, samt boligministeriets cirkulære af 6. februar 1961.

Det må også være udvalgets opgave at overveje, om der er anledning til at stille forslag om en ændring af den hidtidige afgrænsning af begrebet privat fællesvej, ligesom det må påhvile udvalget at undersøge, om der er tilstrækkelig grund til at opretholde den hidtidige retstilstand, hvorefter indførelsen af gadelovens regler i købstæderne og de bymæssige kommuner skal afhænge af, om de enkelte kommunalbestyrelser udformer og får stadfæstet en vej vedtægt.

Udvalget må endvidere tage stilling til, om der er grund til at opretholde den hidtidige forskel i retstilstanden på det her omhandlede område mellem land og by.

Endelig må det være udvalgets opgave ved en gennemgang af den bestående lovgivning vedrørende private veje og vedrørende grundejerbidrag til offentlig vej at søge at finde frem til en rationalisering af de hidtidige bestemmelser.

2. BEGREBET »PRIVAT FÆLLESVEJ«.

a. Forholdet offentlig vej - privat fællesvej.

Udvalget har været opmærksomt på, at det i visse henseender kan virke irrationelt, at der ikke i lovgivningen er fastsat nærmere kriterier for, hvornår en vej kan og bør optages som offentlig, idet afgørelsen heraf i henhold til vejbestyrelsesloven er overladt til primærkommunernes skøn - i sognekommuner og bymæssige kommuner dog med amtsrådets godkendelse. Dette har således bl. a. medført, at der i de forskellige købstæder og bymæssige områder følges en ret forskelligartet praksis i så henseende (jfr. nærmere opstillingen i bilag 8). Medens der således er flere kommuner, der praktisk taget ikke har private veje, er der andre kommuner, som kun optager færrest mulige veje som offentlige og længst muligt bevarer

vejene som private, omend under tilsyn fra det offentlige side. I praksis svarer opdelingen af vejene mellem private og offentlige derfor langt fra altid til disse vejers færdselsmæssige betydning, og veje af ensartet karakter og med ensartede trafikforhold i to forskellige kommuner kan ofte være private i den ene kommune og offentlige i den anden. Denne forskelligartede praksis betyder, at lodsejerne ved veje af samme type med ganske ligeartet bebyggelse og trafik i nogle kommuner må betale hele vedligeholdelsen og i andre kommuner er fritaget derfor. Ligeledes medfører den, at staten i nogle kommuner giver betydelige bidrag til boligveje gennem refusionsreglerne i vejtilskudslovens kap. I, medens andre kommuner intet bidrag får til veje af ganske tilsvarende karakter. Der kan ganske vist ydes statslån i henhold til byggestøttelovgivningen, jfr. nu lovbeholdtgørelse nr. 203 af 2. juni 1961. Disse lån ydes principielt til private vejanlæg, men omfatter også udgifterne ved vejenes istandsættelse (anlæg) med overtagelse som offentlig vej for øje, d.v.s. også i tilfælde, hvor der ydes refusion i henhold til vejtilskudsloven. Efter at renten for sådanne statslån er blevet hævet: til almindelig markedsrente, er bygherrerne i øvrigt i højere grad blevet interesseret i at opnå kommunernes hjælp til finansiering af de for bebyggelsen nødvendige vejanlæg. Dette kan som nævnt ske derved, at de nødvendige boligveje anlægges som offentlige, hvorved en vis del af udgiften betales gennem refusionen i tilskudslovens kap. I. Kommuner, der har indført vejvedtægt, kan imidlertid også - hvis de foretrækker det - helt eller delvis opkræve anlægsudgifterne til sådanne offentlige boligveje, hos ejerne af de tilgrænsende grunde i form af vejbidrag. I visse tilfælde er kommuner grund-sælgere og inkluderer anlægsudgifterne for de nødvendige (offentlige eller private) boligveje i salgspriserne. Nogle kommuner yder grundejerne lån til dækning af udgifter til private fællesveje eller garanterer for de af grundejerne optagne lån til sådanne vejanlæg. Endelig sker der i mange tilfælde en kombination af de foran nævnte metoder.

Efterhånden som færdselen har udviklet sig, benyttes en række private fællesveje navnlig i byerne faktisk af alle og enhver. Disse veje er således rent faktisk kommet til at danne en mellemgruppe mellem offentlige og rent private veje. Dette forhold harmonerer med § 8 i den københavnske gadelov (og de tilsvarende bestemmelser i vej vedtægterne) om, at grund-

ejerne er pligtige at sørge for, at de private fællesveje holdes i (god og) farbar stand, og med, at Københavns kommune i henhold til lovens § 8, stk. 5, kan overtage disse gaders vedligeholdelse for grundejernes regning efter overenskomst med disse, samt med, at kommunen i visse tilfælde, især ved gader med en ikke ringe gennemgående færdsel, årligt kun opkræver et ved overenskomsten fastsat maksimalt beløb (jfr. nærmere afsnit IV). Bestemmelsen i Københavns bygge Lov § 27, der antages at afskære de private lodsejere fra på egen hånd at forbyde uvedkommende færdsel ad private gader (jfr. nærmere afsnit IV), er også i overensstemmelse hermed.

Nogle af udvalgets medlemmer har kritiseret den bestående uensartethed i opdelingen mellem offentlige og private veje i de forskellige kommuner. De har gjort gældende, at de nu-gældende regler om afgrænsningen mellem de offentlige og de private veje hyppigt medfører urimelige byrder for lodsejerne, idet disse i mange tilfælde må afholde samtlige udgifter til anlæg af veje, som efter deres hele karakter og betydning for færdselen burde være offentlige, men som vejbestyrelserne ikke ønsker at anlægge som offentlige. Endvidere er de nu-gældende regler om vejbidrag til offentlige veje for unødværdige, idet de bl. a. har muliggjort, at grundejere, som bor i udprægede villakvarterer, har skullet bidrage til, at der blev anlagt eller udbygget veje igennem disse arealer udelukkende til fordel for en betydelig gennemgående trafik, som de ingen personlig interesse har i. Kommunernes adgang til gennem reglerne om istandsættelse og vedligeholdelse af private veje at pålægge grundejerne udgifter, som alene skyldes de krav, som den gennemgående trafik stiller, medfører også i mange tilfælde urimelige resultater.

Omvendt har andre medlemmer af udvalget gjort opmærksom på, at de gældende regler om kommunernes adgang til efter et frit skøn at optage og anlægge veje som offentlige medfører, at mange kommuner gennem refusionsreglerne i vejtilskudslovens kap. I opnår dækning af udgifterne til anlæg og vedligeholdelse af veje, som ikke har en sådan færdselsmæssig betydning, at de burde være offentlige. Det kan ikke anses for rationelt, at kommunerne kan bestemme omfanget af vejfondens udgifter i henhold til vejtilskudslovens kap. I ved uensartet og vilkårligt at overtage private veje som offentlige uden hensyn til disses standard og færdselsmæssige betydning.

En reform, der ville søge at ændre den nuværende på rent historisk grundlag opbyggede fordeling af landets vejnet mellem private fællesveje og offentlige veje, således at kun de veje, der havde rent lokal betydning for grundejerne ved vejen, men til gengæld alle disse, blev private, ville imidlertid efter disse medlemmers opfattelse føre til en betydelig udvidelse af det offentlige vejnet i visse kommuner og en stærk begrænsning af antallet af offentlige veje i andre kommuner, og den ville utvivlsomt betyde en forrykkelse af byrdefordelingen mellem staten og kommunerne, således som denne har været forudsat ved den seneste vejlovgivning.

Ved vedtagelsen af vejbestyrelsesloven og vejtilskudsloven i 1957 og 1958 var der imidlertid i folketinget enighed om at bevare det nuværende system, hvorefter det overlades til kommunen (eventuelt i forbindelse med amtskommunen) at bestemme, hvilke veje der skal være offentlige, og det fremgår klart af lovenes forarbejder, både at praksis er forskellig i de forskellige kommuner, og at spørgsmålet indebærer betydelige økonomiske konsekvenser såvel for staten som for kommunerne.

Der har herefter i udvalget været enighed om alene at pege på de principielle problemer, der ligger i fastsættelsen af grænsen mellem de offentlige og de private veje, og i øvrigt at indskrænke sig til at foreslå forskellige konkrete foranstaltninger, der kan virke til at fremme en differentiering af det private vejnet, og at tilrettelægge reglerne således, at grundejerne ikke kommer til at bære udgifterne ved anlæg, der alene skal tjene den gennemgående færdsel.

Udvalget har således i § 17 i udkastet til lov om *private fællesveje* foreslået, at der allerede i forbindelse med vejudlæggene og udstykningerne gennemføres en klassificering af disse veje. En sådan klassificering vil understøtte en hensigtsmæssig planlægning af det private vejnet, der herigennem kan differentieres under hensyn til den forventede færdsel. I § 18 i nævnte udkast er det endvidere udtrykkeligt angivet, at skitseprojektet ved udlægget af en privat fællesvej må udformes under hensyn til vejens klasse således, at der i fornødent omfang sondres mellem gennemfartsveje og lokale veje. De krav, der kan stilles bl. a. med hensyn til vejbredderne for de private fællesveje, er derfor efter udkastet forskellige for de enkelte klasser af fællesveje. For at understrege, at kun veje af særlig betydning for færdselen bør henføres til den højeste klasse (klasse I), foreslås

det, at de kommunale vejmyndigheder skal indhente samtykke fra vedkommende højere vejmyndighed til klassificering af en privat fællesvej under klasse I. Det er dernæst fastsat, at det ikke kan bestemmes, at vejene på grundejernes bekostning skal udlægges i større bredde end 18 m, hvilket er en begrænsning i forhold til de nu gældende regler i landsbyggeloven, hvorefter private veje på grundejernes bekostning kan kræves udlagt i en bredde af indtil 20 m, for så vidt forholdene taler derfor. Da erfaringen viser, at det i visse tilfælde af hensyn til den fremtidige færdsel - og med henblik på vejenes overtagelse som offentlige senere hen - kan være påkrævet at udlægge private veje med en større bredde, er der foreslået hjemmel til at kræve veje af 1. klasse udlagt i en bredde af indtil 22 m, men i så fald skal kommunen yde betaling for det overskydende areal, når dette kræves stillet til rådighed ved vejens anlæg, jfr. nærmere kap. III. Såfremt allerede vejudlægget i mere end 18 m bredde efter § 20 hindrer ejeren af et areal i at udnytte dette på en efter ejendommens beliggenhed økonomisk rimelig og hensigtsmæssig måde, kan han endvidere efter udkastets § 25, stk. 4, kræve det overtaget mod erstatning.

Udvalget har endvidere ved formuleringen af bestemmelserne om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje tilsigtet, at lodsejerne ikke får nogen pligt til at afholde udgifter, som skyldes hensynet til den gennemgående færdsel. Det foreslås således i § 12, stk. 2, om private fællesveje på landet, at lodsejerne får lejlighed til at gennemføre et forbud mod uvedkommende færdsel, inden tilsynsmyndigheden tager stilling til, hvorledes en privat fællesvej skal istandsættes og vedligeholdes. For de bymæssige områders vedkommende, hvor lodsejerne ved private fællesveje af klasse I og II efter udkastet ikke skal have en tilsvarende ret til på egen hånd at forbyde uvedkommende færdsel, foreslås det i § 38, stk. 2, at kommunen skal afholde den del af udgifterne til vejens istandsættelse og vedligeholdelse, som hidrører fra den gennemgående færdsel, hvis kommunen modsætter sig lodsejernes ønske om forbud mod sådan færdsel, og det kan påvises, at denne færdsel i særlig grad medfører slid på vejen.

Også reglerne om bidrag til *offentlige veje* er søgt udformet således, at det herved undgås, at der pålægges grundejerne vejbidrag til anlæg, der alene tjener den gennemgående færdsel. Det foreslås derfor i § 5, stk. 3-4, i for-

slag til lov om vej bidrag, at vej bidrag ikke kan pålægges grundejerne ved facadeløse offentlige veje, alene med det forbehold, at et reduceret vej bidrag kan pålægges, hvis en ejendom uanset et adgangsforbud på anden måde **fea** udnytteligheden ved vejen, f. eks. ved helt eller delvis at ~~læne~~ medregne vejarealet som tillægsareal ved bebyggelse.

I § 4, stk. 3, foreslås det endvidere udtrykkeligt angivet, at udgifter til større reguleringer af en offentlig vejs længdeprofil, herunder udgifter til anlæg af støttemure, ikke kan pålægges lodsejerne. Endelig foreslås der i § 4, stk. 2, en særlig begrænsning af de udgifter, der kan pålægges grundejerne ved veje, der er forbeholdt til åben og lav boligbebyggelse.

b. Forholdet private fællesveje — andre ikke offentlige veje.

Det har vist sig vanskeligt for borgerne at være klare over, hvilke retsregler der gælder for de såkaldte »interne boligveje« i byerne, der ikke omfattes af reglerne i den københavnske gadelov eller vej vedtægterne. Det kan efter udvalgets opfattelse ikke anses for rationelt, at disse veje er undtaget fra de almindelige regler om private (fælles)veje, navnlig hvis de fremtræder med samme udseende som andre veje og indgår i det almindelige gadenet. Mange af disse interne boligveje kan med hensyn til benyttelse fuldt ud sidestilles med private fællesveje eller endog med offentlige veje, og de er omfattet af færdselslovens regler, når de er åbne for almindelig færdsel.

Behovet for at sidestille »interne boligveje« med private fællesveje gør sig dog kun gældende, når vejene har en vis længde og en vis ikke helt ubetydelig færdsel. Udvalget har derfor i det foreliggende lovudkast foreslået, at interne private veje og passager, der ikke tjener som færdselsarealer for flere særskilt matrikulerede og i særlig eje værende ejendomme, kun skal betragtes som private fællesveje, når de er mindst 40 m lange og betjener mere end 7 parcelhuse eller sommerhuse eller mere end 12 beboelseslejligheder og er f. eks. underkastet forslagens reeler om istandsættelse og vedligeholdelse. Det hensyn, at vejlovgivningen bør omfatte alle sådanne veje, der indgår i det almindelige gadenet, gør sig dernæst ikke gældende for sådanne interne boligveje, som alene forløber inden for områder, f. eks. kirkegårde, hospitaler, lukkede karree eller industrigårde, der klart er adskilt fra det øvrige vejnet, og det foreslås

derfor, at sådanne veje holdes uden for begrebet private fællesveje.

Der en endvidere foreslået en særlig tilføjelse vedrørende København som følge af den i øvrigt for København gældende lovgivning.

Da de såkaldte »interne boligveje« i almindelighed i højere grad end private fællesveje i traditionel forstand planlægges i forbindelse med bebyggelsen, hvorved der samtidig sikres parkeringsarealer uden for vejen, foreslås det, at disse boligveje ikke skal udlægges efter privatvej slovens regler, hvis de er omfattet af en bebyggelsesplan, der har været forelagt det i landsbyggelovent omhandlede bygningsråd for vedkommende kommune. Det samme gælder i øvrigt (andre) private fællesveje, der er udlagt i henhold til landsbyggelovent ved retningsplan, reguleringsplan eller udredningsplan. Selv om private fællesveje (herunder interne boligveje) udlægges efter reglerne i landsbyggelovent, omfattes de af de øvrige regler i lovudkastet om private fællesveje.

I øvrigt har udvalget ved afgrænsningen af begrebet private fællesveje henholdt sig til den foran omtalte definition fra den københavnske gadelov. For de rene landkommuners vedkommende vil det betyde, at loven kommer til at omfatte også sådanne veje, der rent faktisk benyttes af flere ejendomme, uden at det kan påvises, at nogle bestemte grundejere er udelukkende berettigede til færdsel ad vejen. Det er i § 15 i udkastet til lov om private fællesveje udtrykkeligt angivet, at reglerne i lovens kap. 2 om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje også finder anvendelse på de såkaldte almene veje, jfr. nærmere nedenfor kap. II.

3. INDPASNING I LOVSYSTEMET, ÉN ELLER FLERE LOVE, VEJVEDTÆGTER.

Reglerne om private veje er efterhånden kommet til at spille en stadig stigende rolle i takt med det voksende byggeri, ikke mindst, fordi den moderne bebyggelsesform i nyere kvarterer med lav udnyttelsesgrad nødvendiggør et betydeligt net af adgangsveje. Hertil kommer, at de trafikale behov og dermed også de trafikale krav til vejene er ændret på grund af motoriseringen. Denne stiller af sikkerhedsmæssige grunde bl. a. krav om en større differentiering af vejnettet, således at rene boligveje i videst muligt omfang udsøndres fra trafikveje, men den stiller også andre krav til vejenes udformning, f. eks. med hensyn til bæreevne, køreba-

nebredde, vendepladser, parkeringsmuligheder og fortove, eventuelt særlige gang- og cykelstier.

Der er nu større muligheder end tidligere for ved planlægning at tilgodese disse hensyn, men det må dog erindres, at en meget stor del af de private fællesveje er tilvejebragt ud fra andre forudsætninger, og at reglerne også skal gælde disse veje.

Der er i de senere decennier tilvejebragt ny lovgivning på beslægtede områder. Her kan nævnes vejbestyrelsesloven af 1957 og vejtilskudsloven af 1958, men udviklingen inden for bygningslovgivningen, navnlig den københavnske byggelov af 1939 og landsbyggeloven af 1960, har i endnu højere grad direkte berørt områder, der vedrører de private veje, dog med særlig relation til vejenes forhold til bebyggelsen. Der er imidlertid ikke samtidig foretaget nogen gennemgribende harmonisering af alle de om disse veje gældende bestemmelser.

Det kan derfor være vanskeligt både for private og for offentlige instanser at være helt klare over rækkevidden af de mange forskellige bestemmelser og deres relevans med hensyn til de enkelte konkrete spørgsmål. Dette forstærkes ved, at der, som det vil fremgå af foranstående, ikke på området er fuld retsenhed over hele landet. Dels gælder de forskellige love ikke overalt, dels er der principiel forskel mellem de områder, navnlig med bymæssig bebyggelse, hvor der gælder vejvedtægter, og andre områder, hvor sådan bebyggelse endnu ikke har taget fart. Endvidere findes undertiden inden for samme områder regler om private veje såvel i landsbyggeloven som i vej vedtægterne, og de to sæt regler er ikke altid indbyrdes overensstemmende. Det er derfor ikke mærkeligt, at der forekommer et ikke ubetydeligt antal klager over afgørelser på dette område.

Udvalget har derfor set det som sin opgave at foreslå gennemført en indgående harmonisering af lovgivningen om de private veje dels inden for den egentlige vejlovgivning, dels i forhold til bygningslovgivningen.

Spørgsmålet om forholdet mellem byggelovgivningens og vejlovgivningens regler om private veje er blevet nærmere behandlet i vejlovsudvalget og ved supplerende drøftelser direkte mellem ministeriet for offentlige arbejder og boligministeriet. Der er herunder opnået enighed om, at hensynet til de private vejes færdselsmæssige betydning i købstæderne og de bymæssige kommuner tilsiger, at en lov om pri-

vate fællesveje bør indeholde regler for disse kommuner om udlæg af private fællesveje, herunder om vejbredder, om vejadgang som betingelse for udstykning, om byggelinier for visse private fællesveje, om anlæg af private fællesveje, om hjørneafskæring, om nedlæggelse af private fællesveje, om hegn mod vej og om særlig brug af private fællesvejes arealer, herunder om ledninger, jfr. nærmere nedenfor afsnit III-IV. I forbindelse hermed foreslås gennemført en ensartet funktionel inddeling af de private fællesveje i købstæderne og de bymæssige kommuner i 4 klasser, jfr. nærmere afsnit III. De regler i landsbyggeloven, der herefter bør udgå, er bl. a. §§ 22, 23 og 24.

For så vidt angår den del af bestemmelserne om private veje og om grundejerbidrag til offentlige veje, der i dag er optaget i vej vedtægterne, har udvalget fundet det mindre hensigtsmæssigt, at indførelsen af reglerne om vejbidrag til offentlige veje og om mere indgående tilsyn med private fællesveje, svarende til grundsætningerne i den københavnske gade- lov af 1857, skal være afhængig af, om de enkelte købstæder og bymæssige kommuner udformer og får stadfæstet et udkast til vej vedtægt om de pågældende forhold. Da vej vedtægterne endvidere hyppigt indeholder mindre, individuelle forskelligheder, om hvis nærmere betydning der ikke sjældent er tvivl, vil det hyppigt være uklart, hvilke retsregler der er gældende i de enkelte kommuner på dette område.

Udvalget har derfor foreslået, at alle de grundlæggende bestemmelser gives i lovform i stedet for ved indførelse af lokale vejvedtægter. En gennemgang af de gældende vej vedtægter viser nemlig, at der ikke på væsentlige punkter er trang til større afvigelser.

Udvalget har imidlertid fundet det hensigtsmæssigt, at der fortsat udfærdiges lokale vejvedtægter, hvori særlig optages tekniske bestemmelser, der under hensyn til de lokale forhold supplerer de generelle bestemmelser. Der forudsættes i vej vedtægterne bl. a. givet nærmere regler om private fællesvejes belysning, om opgravninger på sådanne veje, om vej syn samt om gadenavne og husnumre.

Den omstændighed, at en række bestemmelser, som tidligere har været indeholdt i vej vedtægterne, i vidt omfang foreslås fastsat i lovform, betyder naturligvis ikke i sig selv noget reelt brud med den hidtidige retstilstand. Med hensyn til de materielle ændringer, der foreslås gennemført ved udkastet, henvises til fremstillingen nedenfor under 5.

Udvalget har dernæst overvejet, om det måtte være muligt at give ensartede regler om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje i by og på land, således at den hidtidige forskel mellem gadeloven og vej vedtægterne på den ene side og 1865-loven på den anden side kunne bortfalde. Som nærmere angivet i kap. II, er det imidlertid udvalgets opfattelse, at vejenes helt forskellige funktioner i by og på land afgørende taler imod, at de samme regler i så henseende gennemføres i begge områder. Også reglerne om udlæg af private fællesveje bør efter udvalgets opfattelse være forskellige i by og på land.

Udvalget har imidlertid bl. a. for at fremme overskueligheden foreslået, at de to sæt regler om private veje samles i én lov. For så vidt muligt at harmonisere lovreglerne om de private veje foreslås afgrænsningen mellem reglerne for købstæderne og de bymæssige områder på den ene side og reglerne for det åbne land på den anden side foretaget efter tilsvarende retningslinier som i landsbygge-loven af 1960. Det foreslås derfor i § 4 i udkastet til lov om private fællesveje, at de mere indgående regler i lovens afsnit III skal finde anvendelse på private fællesveje i købstæderne, Frederiksberg, flækkerne samt sådanne bymæssige kommuner, som har en samlet bebyggelse med mere end 1.000 indbyggere, eller som i øvrigt har tilvejebragt vejvedtægt, medens de mindre vidtgående regler i lovens afsnit II i øvrigt finder anvendelse, jfr. nærmere nedenfor under kap. II. Ligesom efter landsbygge-loven skal der efter udkastet være mulighed for på landet at indføre de mere indgående regler, hvis en sommerhusudvikling eller anden bebyggelse kan forventes.

For at gøre lovstoffet mere overskueligt har udvalgets flertal været indstillet på at udarbejde udkast til en enkelt lov, indeholdende regler såvel om private fællesveje som om grundejerbidrag til offentlige veje. Repræsentanterne for Københavns kommune har imidlertid meget stærkt fremhævet, at reglerne om bidrag til offentlig gade (vej) angår særlige sider af retsforholdene vedrørende offentlige gader (veje). De har derimod intet at gøre med de retsforhold, der omfatter tilvejebringelsen af og administrationen af private gader (veje). Regler om bidrag til offentlige veje, der er principielt væsensforskellige fra de regler, der skal fastlægge forholdene vedrørende de private fællesveje, finder disse repræsentanter det derfor urigtigt at optage i en lov, som i øvrigt alene

vedrører private veje. Selv om udvalgets øvrige medlemmer ikke har kunnet tiltræde disse betragtninger og derfor ikke har fundet, at der knyttede sig særlige betæneligheder ved at lovgive om disse to spørgsmål i samme lov på tilsvarende måde, som den københavnske gade-lov af 1857 gør det, har man over for Københavns kommunes stærke ønske om en deling i to love ikke villet modsætte sig, at dette ønske blev imødekommet. Det har for hele udvalget været en udtrykkelig forudsætning, at de to love gennemføres samtidig. Dette skyldes dels det praktiske hensyn, at vejvedtægterne i dag indeholder regler både om vej bidrag til offentlige veje og private fællesveje, dels den omstændighed, at det foreliggende udkast til privatvej sloven på forskellige punkter indeholder henvisninger til lovudkastet om vejbidrag m. m.

Hvad specielt forholdet til Københavns kommune angår, har udvalget overvejet, om samtlige regler i de foreslåede to lovudkast vil kunne indføres der. Københavns kommunes repræsentanter i udvalget har imidlertid fremhævet, at mange af de regler, der er foreslået optaget i udkastet til lov om private fællesveje, tilsigter at sikre formål, som for Københavns vedkommende allerede er sikret i Københavns bygge-lov af 1939 gennem til dels afvigende bestemmelser. Det gælder navnlig reglerne i lovudkastets kap. 4 om udlæg og anlæg af private fællesveje og de fleste af reglerne i kap. 5 om forskellig råden over private fællesveje. Københavns kommunes repræsentanter har derfor gjort gældende, at sådanne regler ikke bør gælde i København, i hvilken forbindelse de har henvist til, at heller ikke landsbygge-loven er gældende i Københavns kommune, og at flere kapitler i vejbestyrelsesloven ikke finder anvendelse i Københavns kommune.

Under hensyn til, at der i det folketingsudvalg, der behandlede forslaget til landsbygge-loven, er rejst spørgsmål om revision af bl. a. Københavns bygge-lov (Folketingstidende 1959/60, tillæg B, sp. 1228), og at der er optaget forhandling herom mellem boligministeriet og Københavns kommune, er der i vej lovsudvalget enighed om, at spørgsmålet om en revision af vej bestemmelserne i Københavns bygge-lov udskydes, indtil der foretages en almindelig revision af denne lov.

Under hensyn til det således anførte har udvalget vedtaget at foreslå, at den i udkast foreliggende lov om private fællesveje ikke skal gælde for Københavns kommune i det omfang, der i forvejen findes tilsvarende regler i Kø-

benhavns byggelov af 1939, jfr. nærmere udkastets § 4.

Også for Frederiksberg kommune forestår en lovrevision til afløsning af den gældende bygningslov med en ny lov. Samtlige udvalgets medlemmer (også Frederiksberg kommunes repræsentant) er imidlertid enige om, at begge de her foreslåede love bør gælde fuldt ud i Frederiksberg kommune.

4. RETSREGLERNE FOR PRIVATE FÆLLESVEJE I BYOMRÅDERNE OG FOR BIDRAG TIL OFFENTLIGE VEJE.

Udvalget har ment for det første at måtte overveje, om de gældende bestemmelser om udlæg, anlæg, istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje i byerne er tidssvarende under nutidens forhold, bl. a. således, at de giver kommunerne mulighed for at stille de fornødne krav til vejenes udlæg, anlæg og indretning. I denne henseende har udvalget haft betydelig støtte af den i 1957 afgivne betænkning fra det af Københavns amts sognerådsforening nedsatte udvalg (jfr. bilag 5). Det er klart, at de omtalte krav må afvej es over for lodsejernes interesse.

Dernæst har man ment at måtte lægge vægt på, at reglerne om, hvad der kan forlanges af lodsejerne, blev så klare som muligt, således at grundejerne ved, hvad de har at rette sig efter. Det er i øvrigt udvalgets opfattelse, at klager fra lodsejerne kun i mindre omfang har været begrundet i uheldig udnyttelse af reglerne fra kommunernes side, men oftest skyldes, at lodsejerne ikke på forhånd har været klare over, hvilke forlangender der kan stilles til dem, eller fornemmelsen af, at det vide skøn, der indrømmes kommunerne, giver mulighed for fejl-vurdering fra disses side.

I forbindelse hermed ville det være nærliggende at overveje, om man ikke kunne gennemføre en ordning, hvorefter man i almindelighed kunne indskrænke sig til at afkræve lodsejerne ved de private veje et efter generelle kriterier fastsat ensartet bidrag, som svarede til de krav, som anvendelsen af grundene ved vejene stillede. Herved ville der kunne opnås væsentlige administrative besparelser, idet kommunalbestyrelserne blev fritaget for som nu at føre særskilte regnskaber såvel for de af kommunerne udførte vedligeholdelsesarbejder ved private veje som for opkrævningen af disse udgifter for et ofte betydeligt antal veje og grundejerne ved disse. På den anden side måtte en sådan ordning forudsætte, at kommunen i alle tilfælde foretog

vedligeholdelsen og istandsættelsen af samtlige private fællesveje, hvad mange kommuner ikke er indstillet på, og lodsejerne kunne tænkes at befrygte en stigning i udgifterne som følge heraf. Selv om dette muligt ikke ville være den almindelige følge af den omtalte ordning, kunne det i det hele føles som et unødigt offentligt indgreb, om grundejernes betaling af de faktisk afholdte udgifter netop til deres egen vej blev erstattet af en gennemsnitsbetaling. På den anden side har udvalget, som det fremgår af udkastets § 39, stk. 1, foreslået, at kommunen, når forholdene særlig taler derfor, kan bestemme, at bestemte enkelte arbejder skal udføres af kommunen, ligesom kommunen i henhold til § 39, stk. 3-4, kan træffe aftale med en grundejermajoritet om kommunens overtagelse af den fremtidige vedligeholdelse og istandsættelse af en privat fællesvej.

Hvad særlig angår reglerne om grundejerbidrag til offentlige veje, har det navnlig fra en enkelt side inden for udvalget været fremhævet, at disse regler i deres helhed synes irrationelle, idet der ikke bør pålægges nogen borger særudgifter til veje, som er offentlige og altså fortrinsvis har betydning for den almindelige færdsel. Det har imidlertid i udvalget været den overvejende opfattelse, at disse regler bør opretholdes, idet man navnlig har lagt vægt på, at det ville kunne virke som en urimelig fordel for grundejerne ved offentlige veje, hvis de i modsætning til lodsejerne ved private veje uden at betale til vejen kunne udnytte ejendommenes beliggenhed ved vejen til bebyggelse eller på anden måde.

Udvalget har imidlertid også for så vidt angår vej bidragene til de offentlige veje overvejet, om der kunne være mulighed for en omlægning af disse, således at de mere summarisk kunne fastsættes i lighed med andre skatter og afgifter på fast ejendom, hvad der naturligvis ville medføre administrative lettelser. Udvalget har dog heller ikke for vej bidragenes vedkommende ment, at dette ville være en farbar vej, da de individuelle forskelligheder ved de forskellige veje og ved de anlæg, der motiverer opkrævninger af bidrag, er for store. Et hovedprincip i den hidtidige ordning er, at der kun betales til bestemte, faktisk afholdte udgifter. Hvis man går over til en mere summarisk opkrævning, f. eks. i forhold til ejendomsværdi eller lign., vil dette, selv om afgiften kun opkrævedes med en størrelse, der svarede til kommunens udgift til samtlige de pågældende veje, i realiteten meget let blive, at det offentlige på-

tager sig alle de omhandlede udgifter. Dette ville let blive ensbetydende med en udvidelse af det offentliges økonomiske ansvar. Man har derfor på dette område kun foreslået visse forenklinger i opkrævningsgrundlaget, som er nærmere beskrevet i kap. V.

Udvalget har endvidere foreslået den rationalisering, at de for private fællesveje gældende regler om fordeling af udgifterne ved istandsættelse og vedligeholdelse, der udføres som samlede arbejder, bliver overensstemmende med de regler, som gælder for fordelingen af grundejerbidrag til offentlige veje.

5. OVERSIGT OVER DE VIGTIGSTE ÆNDRINGER I LOVGIVNINGEN.

I de følgende kapitler (II–V) vil foruden en udførlig omtale af den bestående retstilstand blive gengivet den kritik, der er fremsat af den nuværende lovgivning, og der vil endvidere indgående blive gjort rede for de af udvalget foreslåede nye lovbestemmelser.

På dette sted skal alene gives en kort oversigt over de vigtigste af de af udvalget foreslåede ændringer i den bestående lovgivning.

Som foran nævnt foreslås de regler vedrørende private veje, der i dag findes spredt i 1865-loven, den københavnske gadelov og vejvedtægterne, samlet i én lov, idet der dog iortsat opretholdes en forskel mellem på den ene side de regler, der skal gælde for det åbne land, hvor der ikke er nogen færdsel af betydning, og på den anden side de bestemmelser, der skal gælde for købstæderne og de bymæssige områder.

Endvidere foreslås de grundlæggende bestemmelser fra vej vedtægterne optaget i selve loven, hvorved den hidtidige ikke altid lokalt begrundede uensartethed i disse bestemmelser i de kommunale vejvedtægter ophæves.

Samtidig foreslås der trukket en klar grænse mellem bygningslovgivningens og vejlovgivningens bestemmelser på dette område. Det foreslås herunder fastslået, at visse såkaldte »interne boligveje« skal være underkastet vejlovgivningens bestemmelser, idet de færdselsmæssigt i mange tilfælde må sidestilles med private fællesveje i traditionel forstand. Dernæst optages i den foreslåede nye privatvej slove bestemmelser om udlæg og anlæg af private veje i byområderne, hvorved der gives kommunerne hjemmel til at stille krav, svarende til den færdselsmæssige og tekniske udvikling til de private fællesvejes linieføring, længde- og tvær-

profil m. v. Der foreslås også givet de kommunale vejmyndigheder hjemmel til at kræve gennemført anlæg og udlæg af private fællesveje. ~~Som en konsekvens af d imigj rettel foreslås~~

~~loven om private vejrettigheder~~ ophævet i by-

Reglerne om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje i købstæderne og de bymæssige områder foreslås tydeliggjort og rationaliseret. Det foreslås bl. a., at reglerne om fordelingen af udgifterne ved de istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder, der udføres som samlede arbejder, skal ske efter samme regler som fordelingen af lodsejerbidrag til offentlige veje. Der foreslås indført hjemmel til afløsning af ældre servitutforpligtelser om særlig pligt for ejere af enkelte ejendomme til vedligeholdelse af private fællesveje. Der foreslås givet de kommunale vejmyndigheder udtrykkelig hjemmel til at hindre afspærring af private fællesveje i byerne, idet der til gengæld foreslås pålagt kommunen en pligt til at afholde merudgifterne ved det deraf følgende påviseligt forøgede slid på vejen.

Der foreslås dernæst givet udtrykkelige regler om overkørsler og overgange til private fællesveje i byområderne, hvorved der gives kommunerne klar hjemmel til at tage færdselsmæssige hensyn ved godkendelsen af sådanne adgange til private veje. Ligeledes foreslås der givet regler om ledninger, opgravning og anden råden over private fællesveje i byområderne.

For de private fællesveje på landet foreslås indført regler om udlæg af andre private veje end adgangsveje til landbrugs-, skovbrugs- og gartneriejendomme. Reglerne om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje på landet foreslås rationaliseret og tydeliggjort; der foreslås givet kommunerne hjemmel til at træffe bestemmelse om udførelse af istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejder, selv om ingen af de færdselsberettigede klager over vejens vedligeholdelsestilstand. Der foreslås givet udtrykkelige regler om istandsættelse og vedligeholdelse af almene veje.

Reglerne om grundejerbidrag til offentlige veje foreslås ligeledes rationaliseret og tydeliggjort. De hidtidige regler om bidrag til endelig belægning, hvilke regler har givet anledning til megen tvivl og mange klager, foreslås afløst af nye regler om vej bidrag til en begrænset udvidelse af offentlige veje. Det foreslås, at vejbidrag som alt overvejende hovedregel ikke kan kræves til facadeløse veje, og at grundejerbidrag heller ikke kan kræves til

arealerhvervelsesudgifter. Udvalget har under sit arbejde været opmærksomt på de synspunkter, der i den senere tid har været anført til fordel for en større offentlighed i forvaltningen. Der foreslås derfor givet regler om, at de berørte grundejere skal gøres bekendt

med kommunernes påtænkte beslutninger dels om pålæg af vejbidrag til offentlige veje, dels om istandsættelse eller vedligeholdelse som samlede arbejder på private fællesveje. Grundejerne vil herved få lejlighed til at udtale sig, forinden endelig beslutning træffes.

II. Bestemmelser om private fællesveje på landet

1. NUGÆLDENDE RETSTILSTAND.

a. Udlæg af private fællesveje.

Bestemmelser om fastlæggelse af private fællesveje på landet kan optages som led i en byplanvedtægt, omfattende såvel et bymæssigt som et landligt område*).

I henhold til bestemmelsen i § 20, stk. 5, i *landsbyggelovent* (lov nr. 246 af 10. juni 1960) må udlæg af nye private veje med henblik på bebyggelse i områder, hvor amtsrådet er bygningsmyndighed, kun foretages med amtsrådets forudgående godkendelse. Amtsrådene kan nægte godkendelse af et sådant vejudlæg, når en bebyggelse det pågældende sted vil komme i strid med en forsvarlig og hensigtsmæssig byudvikling. Således som bestemmelsen er formuleret, omfatter den også private veje, der alene tjener som adgang til jordbrugserhvervenes bygninger.

For landbrugsbygninger og småhuse på landet gælder dernæst i henhold til *landsbyggelovent* § 19, stk. 3, at bebyggelserne skal være fjernet mindst 10 m fra midten af de veje, hvortil de grænser op. Denne bestemmelse gælder både offentlige og private veje.

Det må endvidere erindres, at reglerne i *landsbyggelovent* kap. 4 om vejadgang som betingelse for udstykning og bebyggelse gælder for områder, hvor kommunalbestyrelsen er bygningsmyndighed, hvilket er tilfældet dels i købstæderne og de sønderjyske flækker samt kommuner med den såkaldte »Gentofte-status«, dels i sognekommuner, som har en samlet bebyggelse på mere end 1.000 indbyggere, eller som i øvrigt har indført bygningsvedtægt, jfr. *landsbyggelovent* § 2, stk. 6. Bestemmelserne i kap. 4 er dog kun anvendelige på avls- og drifts-

bygninger for landbrug og gartneri, herunder frugtplantager, og boliger hørende til virksomheder af de nævnte arter i det omfang, kommunalbestyrelsen med $\frac{2}{3}$ flertal har truffet bestemmelse herom.

Reglerne i *landsbyggelovent* kap. 4 gælder dernæst, omend kun i begrænset omfang, uden for de områder, hvor kommunalbestyrelsen er bygningsmyndighed, idet reglerne er anvendelige på (veje, der betjener) andre bebyggelser end jordbrugserhvervenes bygninger og småhuse til lokal beboelse og/eller erhverv. Amtsrådet kan dog (med $\frac{2}{3}$ flertal) beslutte en udvidet anvendelse af reglerne.

Om reglerne i *landsbyggelovent* kap. 4 henvises i øvrigt til kap. III.

I henhold til *parcelsalgsloven* (lov nr. 305 af 30. juni 1922) kan kommunalbestyrelsen bestemme, at enhver, som over for offentligheden udbyder ubebyggede arealer af en samlet størrelse af over 0,2 ha til salg i parceller, forinden skal forelægge en udparcelleringsplan for vedkommende kommunalbestyrelse, jfr. nærmere kap. III, p. 51-52.

Bestemmelser om udlæg og anlæg af private veje i rene landdistrikter findes derimod ikke i selve vejlovgivningen. Undertiden indeholder dog lokale vejvedtægter, som af en eller anden grund har fået gyldighed uden for de egentlige byområder, regler herom, jfr. kap. III.

b. Istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje.

Vejlovgivningen indeholder derimod regler om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje på landet. Hovedbestemmelsen i så henseende er *loven af 14. april 1865**).

Reglerne i *loven af 14. april 1865* kommer ikke til anvendelse i Københavns kommune (*lovens* § 12), og ministeriet for offentlige ar-

*) I byplanloven (lovbekendtgørelse nr. 160 af 9. maj 1962) er der også hjemmel til at optage bestemmelser om private fællesveje på landet i markplaner. Sådanne markplaner anvendes imidlertid ikke i praksis.

*) Se nærmere E. A. Abitz »Vejenes Retsforhold«, p. 257-269.

bejder har gentagne gange givet udtryk for den opfattelse, at lovens regler heller ikke kommer til anvendelse i kommuner (eller dele af kommuner), hvor der ved bestemmelse i vej vedtægt er givet udtømmende regler om istandsættelse og vedligeholdelse af de private veje i kommunen. I disse områder finder i stedet vejvedtægtens (i København gadelovens) regler anvendelse. Om disse regler i vej vedtægterne henvises til kap. IV. Vej vedtægt er som nævnt i kap. I blevet indført i så godt som alle købstæder og flækker samt i et betydeligt antal sognekommuner med bymæssig bebyggelse.

Loven af 14. april 1865 bestemmer, at hvis en privat fællesvej ikke holdes i tilbørlig stand, og der ikke i forvejen ved aftale eller på anden måde er truffet tilstrækkelig bestemmelse om, hvorledes vejen skal vedligeholdes, kan enhver af de færdselsberettigede forlange, at kommunalbestyrelsen skal træffe bestemmelse om, hvorledes de forefundne mangler skal afhjælpes, og hvorledes der skal forholdes med den fremtidige istandsættelse og vedligeholdelse af vejen. Kommunalbestyrelsen skal herved tage tilbørligt hensyn til såvel den brug, der haves for vejen, som til de pågældendes evne til at bære udgifterne ved vejen istandsættelse og vedligeholdelse (lovens § 1).

Klagen skal indgives skriftligt, og kommunalbestyrelsen foranlediger derefter afholdelse af en åstedsforretning. Ved denne kan kommunalbestyrelsen lade møde ved et udvalg af mindst 3 medlemmer. Ved forretningen bør der søges opnået forlig mellem de pågældende (lovens §§ 2 og 3).

Opstår der under sagens behandling tvivl om, hvorvidt nogen af de pågældende lodsejere overhovedet er færdselsberettigede til vejen, eller om nogen af de pågældende af en eller anden særlig grund måtte være fritaget for at deltage i vejens istandsættelse eller vedligeholdelse, skal spørgsmålet, hvis forlig ikke opnås, indbringes for domstolene (lovens § 8). Kommunalbestyrelsen skal i så fald give den pågældende en passende frist, inden hvilken han skal indbringe sagen for domstolene. Gør han det ikke inden en rimelig tid, fremmes kommunalbestyrelsens behandling af sagen på sædvanlig måde. Dog skal der i så fald tages forbehold ved kendelsen under hensyn **til**, at lodsejeren, hvis han senere måtte vinde en sag for domstolene, kan forlange sagen taget under ny behandling hos kommunalbestyrelsen, men på egen bekostning.

Uanset om der opnås forlig ved åstedsforret-

ningen, skal kendelsen begynde med at fastslå, hvem der efter de oplysninger, kommunalbestyrelsen må lægge til grund ved kendelsens afsigelse, må anses for berettiget til at benytte vejen eller forpligtet til at deltage i dens istandsættelse og vedligeholdelse, hvilke arbejder der er nødvendige til afhjælpingen af de påklagede mangler og den fremtidige vedligeholdelse af vejen, hvornår de pågældende arbejder skal være udført, hvorledes udgifterne ved sagens behandling og vedligeholdelsesarbejdernes udførelse skal fordeles mellem de pågældende og om fornødent om vejens begrænsning med hensyn til længde og bredde (lovens § 5).

Hvis de ved forliget eller kendelsen truffne bestemmelser ikke overholdes, kan kommunalbestyrelsen, såfremt det pågældende arbejde ikke inden en af kommunalbestyrelsen fastsat frist bliver bragt til udførelse, selv lade arbejdet udføre for den pågældendes regning (lovens § 6).

Kommunalbestyrelsens beslutning kan indankes for amtsrådet (for købstædernes vedkommende for amtmanden).

Efter 3 års forløb kan enhver af de vedligeholdelsespligtige på ny forlange spørgsmålet afgjort af kommunalbestyrelsen, hvis forholdene væsentligt har forandret sig i mellemtiden.

Efter 1865-loven skal bestående aftaler mellem de færdselsberettigede således respekteres. Kommunalbestyrelsen er dog ikke beføjet til under vedligeholdelsespligten at inddrage andre end de færdselsberettigede, selv om det måtte dreje sig om personer, der ved aftale eller på andet grundlag har forpligtet sig til at deltage i vejens vedligeholdelse, og byrderne ved vejens vedligeholdelse fordeles da uden hensyn til sådanne pligter, idet de vejberettigede selv må skaffe sig dækning i forhold til deres skyldnere (jfr. U.f.R. 1928-350 og 1932-623).

Kommunen er i modsætning til, hvad der gælder efter vej vedtægterne, ikke begrænset til at inddrage de tilgrænsende grundenes ejere under vedligeholdelsespligten, men på den anden side kan som nævnt kun de vejberettigede medregnes. Kommunen er ikke beføjet til at træffe bestemmelse om, hvem der er færdselsberettiget på vejen, og lodsejerne kan forlange, at alle egentlige retstvister skal forelægges domstolene.

Det er endvidere karakteristisk for 1865-loven, at kommunalbestyrelsen kun har hjemmel til at træffe bestemmelse om en privat vejs vedligeholdelse, hvis nogen af de færdselsberettigede klager over vejens tilstand. Kommunen

har derimod ingen hjemmel til at gribe ind, blot fordi den selv skønner, at vejens vedligeholdelsestilstand er utilstrækkelig. I tilfælde, hvor pludselig opstået skade på vejen frembyder fare for færdselen, må kommunen dog kunne træffe bestemmelse om omkørsel i henhold til § 57, stk. 5, i færdselsloven (lovbekendtgørelse nr. 231 af 27. juni 1961), og i henhold til denne lovs § 57, stk. 3, kan politiet med samtykke af kommunen træffe bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter også på private veje. I modsætning til den københavnske gadelov og vej vedtægterne gør 1865-loven det ikke til nogen pligt for de færdselsberettigede at sørge for, at vejen er i god og farbar stand. En sådan pligt er derimod undertiden pålagt lodsjeerne ved bestemmelser i politivedtægterne.

Efter lovens ordlyd omfatter den kun egentlige private fællesveje, d.v.s. veje, til hvis afbenyttelse flere er udelukkende berettigede. At vejene rent faktisk benyttes af alle og enhver, bevirker ingen indskrænkning i lovens anvendelighed. Ministeriet for offentlige arbejder har endvidere ved flere lejligheder statueret, at lovens regler alene kommer til anvendelse på de såkaldte almene veje, d.v.s. veje, hvortil almenheden har færdselsret, uden at denne er fastslået ved vedtægt eller deklaration.

1865-loven giver ikke kommunalbestyrelsen adgang til mod lodsejernes ønske at bestemme, at et konkret vedligeholdelsesarbejde på en privat fællesvej eller vejens fremtidige vedligeholdelse skal udføres ved kommunens foranstaltning.

Uanset ordlyden giver loven ikke kommunen hjemmel til at træffe bestemmelse om udvidelse eller indskrænkning af private fællesvejes bredde (jfr. U.f.R. 1951-824).

Ministeriet for offentlige arbejder har antaget, at reglerne i 1865-loven kan anvendes ved fastsættelse af, hvilke snerydningsarbejder der skal foretages på private fællesveje, og ved fordeling af denne snekastningsbyrde.

2. KRITIK AF DEN BESTÅENDE RETSTILSTAND.

Det må anses for u hensigtsmæssigt, at regler om udlæg af private fællesveje på landet ikke findes inden for samme lovgivningsområde, som reglerne om istandsættelse og vedligeholdelse af sådanne veje.

Det er endvidere blevet kritiseret, at der ikke i vejlovgivningen er fastsat nogen pligt for lodsejerne til under alle omstændigheder at holde private fællesveje på landet i en forsvarlig

stand, da en pligt til at udføre vedligeholdelsesarbejder i henhold til 1865-loven som nævnt kun kan pålægges, når nogen af de færdselsberettigede klager over vejens tilstand. Det er i denne forbindelse blevet betegnet som en urimelighed, at videregående pligter for lodsejerne i så henseende kan følge af reglerne i politivedtægterne eller af almindelige erstatningsretlige regler.

Under de nuværende trafikale forhold må det anses for uheldigt, at der ikke i vejlovgivningen er nogen hjemmel til at pålægge lodsejerne under alle omstændigheder at holde private fællesveje på landet i forsvarlig stand, uden at nogen af de færdselsberettigede har klaget over vejens tilstand, og at indgåede aftaler, når sådant pålæg kan gives, er afgørende for, hvilke arbejder der skal udføres. I hvert fald for så vidt angår veje, der fører til beboelses- eller erhvervsbygninger, må det anses for uheldigt, om private fællesveje ikke er fremkommelige for brandvæsen, læger, jordemødre og dyrlæger eller andre, som nødvendigvis skal frem til de pågældende bygninger.

Dertil kommer, at et ikke ubetydeligt antal af de her omhandlede veje rent faktisk benyttes af alle og enhver, idet de færdselsberettigede af rent praktiske grunde ikke ønsker at afspærre dem, men lader dem stå åbne for almindelig færdsel og intet forsøg gør på at forbyde uvedkommende færdsel på dem. Det kan i så fald virke uheldigt, at man ikke fra kommunens side kan tage hensyn hertil i sine beslutninger om sådanne vejes vedligeholdelse.

Imod en udvidelse af kommunernes beføjelser på dette område er det blevet anført, at et stort antal af de her omhandlede veje er rene markveje, der ikke fører til bygninger, og at der i mange tilfælde kun er tale om færdselsrettigheder for en enkelt lodsejer over en anden lodsjeers jord.

3. UDVALGETS FORSLAG.

a. Udlæg af private fællesveje.

Der er inden for udvalget enighed om, at vejlovgivningen også uden for de områder, hvor en bymæssig udvikling er påbegyndt eller forestående, i et vist omfang bør indeholde regler om godkendelse af udlæg af private fællesveje.

Udvalget har herunder overvejet, om en sådan godkendelse også burde indhentes inden udlægget af sådanne private fællesveje, som alene skal tjene til brug for landbrug eller lig-

nende, navnlig for, at der derved kunne føres kontrol med, at sådanne veje ikke udvikler sig til adgangsveje for andre virksomheder eller bebyggelser end de rent landbrugsmæssige. Udvalget har dog ikke fundet tilstrækkelig begrundelse for en sådan regel, navnlig fordi selve godkendelsen af vejen til landbrugsformål ikke i sig selv giver nogen garanti for, at den ikke senere anvendes til anden færdsel. En sådan regel ville også efter udvalgets opfattelse i for høj grad besværliggøre anlægget af landbrugets driftsveje. Udvalget har derfor anset det for tilstrækkeligt i § 10, stk. 3, at foreslå, at veje, der udlægges alene til brug for landbrug, skovbrug eller gartneri, ikke uden forudgående godkendelse må anvendes til anden færdsel. Udvalget har herved forudsat, at den hidtidige bestemmelse i landsbyggeovens § 20, stk. 5, indskrænkes således, at den ikke gælder veje, der alene betjener jordbrugserhvervenes bygninger. I de områder, hvor amtsrådet er forvaltningsmyndighed, foreslås dog tillagt amtsrådet er beføjelse til for stedligt begrænsede områder, hvor en ukontrolleret udvikling ellers kunne forudses, at bestemme, at de strenge udlægsregler i afsnit III helt eller delvis skal komme til anvendelse selv på udlæg af landbrugs-, skovbrugs- og gartneriveje (udkastets § 10, stk. 2, jfr. § 4, stk. 2).

For så vidt angår udlæg af andre private fællesveje end de nævnte veje for landbrug m. v. har der i udvalget været enighed om, at der rør de områder, hvor en bymæssig udvikling ikke er påbegyndt eller forestående, ikke er behov for lige så detaljerede regler, som der er foreslået i afsnit III for byerne og de bymæssige områder. Udvalget har derfor alene foreslået, at godkendelse af vejudlægget skal indhentes hos amtsrådet, og at dette ved godkendelsen skal påse, at vejudlægget sker på en i færdselsmæssig og vej teknisk henseende forsvarlig måde, og at der kan tilvejebringes hensigtsmæssige parceller. Man har derimod ikke anset det for påkrævet at foreskrive nærmere regler om vej fortegnelse eller vejprojekt.

De angivne enkle regler om godkendelse af vejudlæg skal ifølge forslaget § 9 gælde i sognekommuner, som ikke har en samlet bebyggelse på mere end 1.000 indbyggere, og som ikke har tilvejebragt vejvedtægt. Udvalget har dog anset det for hensigtsmæssigt, at reglerne skal kunne bringes til anvendelse også i dele af andre kommuner, hvis der skønnes at være behov derfor, navnlig i rene landområder, som hører under en sognekommune med vejved-

tægt. Udvalget har derfor foreslået, at det ved vej vedtægt kan bestemmes, at de angivne udlægsregler i kommuner med vej vedtægt, der kun gælder for en del af kommunen, kan bringes til anvendelse uden for vedtægtens gyldighedsområde (udkastets § 4, stk. 3 i f. og § 9, stk. 3).

b. Istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje.

Som følge af den foran under 2 omtalte kritik mod 1865-loven har udvalget overvejet, om der for vedligeholdelsen af de private fællesveje på landet burde indføres regler af tilsvarende karakter, som hidtil har været gældende i købstæderne og de bymæssige kommuner med hjemmel i de på grundlag af den københavnske gadelov af 1857 udfærdigede vej vedtægter. Man ville herved navnlig opnå, at det ved selve loven blev gjort til en ubetinget pligt for de tilgrænsende grundens ejere at holde de pågældende private fællesveje i forsvarlig stand, og at bestemmelsesretten med hensyn til, hvilke istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder der skal bringes til udførelse, henlægges til de kommunale myndigheder uden hensyn til de færdselsberettigedes ønsker.

Selv om de helt ændrede færdselsforhold, der er skabt ved motoriseringen, kan gøre en revision også af reglerne om istandsættelse og vedligeholdelse af private veje på landet påkrævet, har udvalget dog næret betænkelighed ved at foreslå en så vidtgående ændring som foran skitseret.

Afgørende for udvalgets holdning har det været, at de her omhandlede veje i almindelighed er lidet befærdede, og at der i mange tilfælde i virkeligheden kun er tale om færdselsrettigheder for nogle få lodsejere (og de personer, der har lovligt ærinde til disse) over en anden lodsejers jord. En almindelig forpligtelse for lodsejerne (eller de færdselsberettigede) til at holde »veje« af denne karakter »i god og forsvarlig stand« kunne - hvis den overhovedet blev respekteret - give anledning til udførelsen af en række upåkrævede arbejder og pålægge lodsejerne byrder, som ikke stod i noget rimeligt forhold til, hvad der blev opnået.

Hertil kommer, at det i almindelighed drejer sig om veje, hvor indehaverne af færdselsretten er berettigede til at forbyde uvedkommende færdsel med den retsvirkning, at sådan færdsel bliver strafbar, hvis forbudet er tilkendegivet ved færdselstavle eller andet lovligt opslag, jfr. § 17 i mark- og vej fredsloven (lov nr.

107 af 31. marts 1953) og § 58 i færdselsloven.

Disse forhold medfører efter udvalgets opfattelse også, at de kriterier, der gælder for fordelingen af byrder ved istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje i byerne, hvor det principielt er ejerne af de tilgrænsende grunde, som har denne forpligtelse, må anses for uændelige på private fællesveje på landet. Her må det efter udvalgets opfattelse som **hidtil** være færdselsretten og brugen af vejen, der må være afgørende.

Udvalget har dog fundet, at den udstrakte færdsel, der rent faktisk foregår på mange af disse private veje, og hensynet til dem, der uden at høre til kredsen af de færdselsberettigede har lovligt ærinde til ejendomme ved de pågældende private fællesveje (offentlige myndigheder, læger, handlende etc.), må medføre én principiel ændring af den hidtidige retstilstand, nemlig vedrørende den kommunale tilsynsmyndigheds beføjelse til at træffe bestemmelse om, hvilke istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder der bør bringes til udførelse på de her omhandlede veje. Udvalget foreslår ganske vist som den normale fremgangsmåde, at det ligesom efter 1865-loven skal være en af de færdselsberettigede, der skal klage over vejens vedligeholdelsestilstand, før den kommunale myndighed afholder vej syn (åstedsforretning) og træffer bestemmelse om, hvilke arbejder der skal udføres på vejen. Herudover har udvalget imidlertid anset det for påkrævet, at der tillægges den kommunale tilsynsmyndighed en selvstændig beføjelse til at holde vejssyn, hvis den skønner, at vejens vedligeholdelsestilstand er utilstrækkelig, og ingen af de færdselsberettigede fremsætter begæring om afholdelse af vejsyn (udkastets § 11).

For at undgå, at den kommunale tilsynsmyndigheds kendelse om de istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder, der skal bringes til udførelse på private fællesveje, skal blive en for hård belastning for de færdselsberettigede på sådanne veje, som i virkeligheden benyttes af alle og enhver, har udvalget foreslået, at enhver af de færdselsberettigede under vejssynet kan begære dette udsat i 3 måneder, såfremt han gør gældende, at manglerne ved vejen i overvejende grad skyldes uvedkommende færdsel, og han samtidig stiller krav om, at der gennemføres fuldstændigt eller delvist forbud imod uvedkommende færdsel ad vejen (udkastets § 12, stk. 2).

Er et sådant forbud tilkendegivet på lovlig

måde, når vej synet genoptages, kan den kommunale tilsynsmyndighed kun bestemme, at vejen skal bringes i en under hensyn til den herefter tilladte færdsel god og forsvarlig stand. Ved kendelsen er tilsynsmyndigheden derimod ikke bundet af de færdselsberettigedes aftaler om, i hvilken stand vejen skal holdes.

Med hensyn til fordelingen af udgifterne ved de påbudte istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder foreslår udvalget derimod, at der skal tages hensyn til indgåede overenskomster og andre bestemmelser herom. I øvrigt skal arbejdet fordeles mellem de færdselsberettigede, og der skal herved som hidtil tages særligt hensyn til den brug, de gør af vejen. I tilfælde af uenighed om forståelsen af indgåede overenskomster m. v., samt vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt nogen er færdselsberettiget til vejen, henvises spørgsmålet ligesom efter 1865-lovens § 8 til domstolsafgørelse (forslagets § 13).

Efter forslaget bliver det direkte lovfæstet, at reglerne om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje på landet også finder anvendelse på almene veje (forslagets § 15). Dette er som tidligere nævnt overensstemmende med den fortolkning, ministeriet for offentlige arbejder har anlagt.

Forslaget indeholder endnu en nydannelse, idet det i § 14 foreslås, at vedkommende kommune efter begæring af kvalificeret majoritet af de interesserede lodsejere med bindende virkning for samtlige vedligeholdelsespligtige kan påtage sig udførelsen af istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejderne mod vederlag af de vedligeholdelsespligtige. Dette forslag er begrundet med den tekniske udvikling, der i mange tilfælde vil gøre det naturligt, at ikke den enkelte lodsejer, men derimod et vejvæsen med et teknisk apparat udfører de nødvendige istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder.

Reglerne om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje på landet (udkastets §§ 11—15) skal efter forslaget gælde dels for alle private fællesveje i de samme områder som udlægsreglerne (jfr. ovenfor a), d.v.s. i de rent landligt prægede kommuner, dels for rene landbrugs-, skovbrugs- og gartneriveje i andre kommuner end de under a omhandlede. Ligesom for udlægsreglerne foreslås det, at gyldighedsområderne skal kunne ændres ved vejvedtægt. Grunden til, at gyldighedsområdet er videre for istandsættelses- og vedligeholdelsesreglerne end for udlægsreglerne, er den, at det ved udlægg af private veje inden for de mere bymæssigt

prægede kommuner er forvaltningsmyndigheden, der bestemmer, til hvilken klasse en udlagt privat fællesvej skal henføres, herunder om den skal klassificeres som landbrugs-, skovbrugs- og gartnerivej (klasse IV). Når først ve-

jene imidlertid er klassificeret som klasse IV-veje, er der ingen anledning til at anvende de strengere regler for vedligeholdelse og istandsættelse af private fællesveje i byerne på disse veje.

III. Udlæg og anlæg af private fællesveje i byerne

A. NUGÆLDENDE RETSTILSTAND.

a. Gadeloven af 1857 og vejvedtægterne.

Som nævnt i afsnit I indeholder den københavnske gadelov af 1857 ikke regler om udlæg (fastlæggelse) og anlæg af private gader og veje, men disse forhold er i Københavns kommune løst gennem byggeloven, jfr. nedenfor under g.

Imidlertid indeholder de fleste vejvedtægter såvel for købstadkommuner som for bymæssige kommuner regler om disse spørgsmål. Nogle købstadkommunale vej vedtægter indskrænker sig dog til en gentagelse af bestemmelsen i købstadkommunallovens § 23, stk. 3, hvorefter nye private veje ikke må anlægges i købstaden, forinden planerne for samme er godkendt af byrådet.

Loven af 23. marts 1932 bestemmer for de bymæssige kommuners vedkommende, at der i vej vedtægt kan optages regler om »..... anlæg af nye private gader og veje i lighed med bestemmelserne i den københavnske gadelov«. Dansk Byplanlaboratoriums normalvej vedtægt, der har dannet forbillede for en stor del af vej vedtægterne i de bymæssige kommuner, indeholder da også ret detaljerede bestemmelser om udlæg og anlæg af private fællesveje med angivelse af tekniske krav til disse.

Som nærmere angivet nedenfor i afsnit IV afgiver 1857-loven (og de dertil svarende vejvedtægtsbestemmelser) i sig selv hjemmel for kommunerne til under visse omstændigheder at kræve vejanlæg gennemført.

b. Landsbyggeloven.

De vigtigste bestemmelser om udlæg og anlæg af private fællesveje findes i kap. 4 i landsbyggeloven. Om gyldighedsområdet for disse bestemmelser henvises til kap. I. Disse regler gælder ved siden af bestemmelserne i vejvedtægterne.

I henhold til landsbyggelovens § 21 må ud-

stykning, omdeling og skelforandring af ejendomme til bebyggelse kun foretages, når enhver af de herved fremkommende parceller på en af bygningsmyndigheden godkendt måde og i en af samme godkendt facadelængde støder op til og har lovlig adgang til en til bebyggelse godkendt vej. For bebyggede parcellers vedkommende skal vejen være anlagt på en af kommunalbestyrelsen godkendt måde. Det er en betingelse for bebyggelse af en grund, at den har lovlig adgang til en til bebyggelse godkendt og behørig anlagt vej og grænser op til denne 1 den udstrækning, bygningsmyndigheden skønner passende under hensyn til grundens størrelse og benyttelse.

I henhold til lovens § 22 skal udlæg af nye private veje godkendes af kommunalbestyrelsen i henseende til beliggenhed, retning, bredde og tilslutning til tidligere godkendte veje. Ved godkendelsen skal bl. a. tages hensyn til, at vejen på hensigtsmæssig måde kan indgå i det samlede system af godkendte veje. I § 22, stk. 2 og 5, findes regler om vejbredder. I områder, hvor der ikke findes bestemmelser herom i bygningsvedtægt, udlægges private veje til bebyggelse med en bredde af mindst 10 m og kan kræves udlagt med indtil 20 m bredde. Kommunalbestyrelsen kan for veje, der efter dens skøn bliver uden færdselsmæssig betydning, tillade udlægsbredden nedsat til 8 m eller til 6 m for korte blinde veje, hvor der kun er mulighed for en meget begrænset bebyggelse. Tilladelse til udlæg af en vej med nedsat bredde kan betinges af, at et tilsvarende areal udlægges og anlægges enten som pladsareal eller som vej til udvidelse af andre veje.

I henhold til § 22, stk. 6, bestemmer kommunalbestyrelsen, i hvilket omfang og til hvilke tidspunkter de private veje, hvortil et grundstykke grænser op, skal bringes til udførelse, og påser, at der skabes sikkerhed for, at det samlede vejnet med de i vejprojektet indbefattede pladser og stier efterhånden kan blive udført.

Lovens § 23 indeholder regler om hjørneaf-

skæring. Disse regler svarer til vejbestyrelseslovens § 40, stk. 3, men gælder i modsætning til denne bestemmelse både offentlige og private veje og indeholder også enkelte andre afvigelser. Den giver således bl. a. ejeren krav på kommunens overtagelse af hans ejendom, hvis hjørneafskæringen medfører, at den bebyggelige del af ejendommen bliver så lille eller således beskaffen, at den ikke kan anvendes til selvstændig bebyggelse i forhold til den for området forudsatte udnyttelsesgrad. Bestemmelsen i landsbyggelovens § 23 gælder ved siden af vejbestyrelseslovens § 40, stk. 3*).

I henhold til landsbyggelovens § 24 kan kommunalbestyrelsen af hensyn til vejens udvidelse kræve, at bebyggelse ved en ved lovens ikrafttræden bestående offentlig eller privat vej skal holdes i en afstand af indtil 10 m, i ældre, tæt bebyggede områder indtil 7,5 m fra vejens midtlinie. Ved opførelse af ny bebyggelse kan afgivelse af arealet mellem den eksisterende vejlinie og den fremtidige vejlinie kræves til vejens udvidelse mod erstatning. Under samme omstændigheder som ved hjørneafskæring kan ejeren kræve ejendommen som helhed overtaget mod erstatning, når der kræves »tilbagerykning« i medfør af denne bestemmelse. Reglen i landsbyggelovens § 24 giver ikke hjemmel til byggeliniepålæg ved nye private veje. En sådan hjemmel findes dog i lovens § 31, stk. 4 (indtil 15 m fra vejens midtlinie), men pålæg efter denne bestemmelse kan kun gives for at sikre en hensigtsmæssig og forsvarlig bebyggelsesregulering. Udvidelse af nye private veje, uden at det sker som led i en bebyggelsesregulering, kan imidlertid sikres ved i første omgang at tillade en mindre anlægsbredde end udlægsbredde, jfr. § 22, stk. 4**).

I henhold til lovens § 25 kan der i bygningsvedtægt optages bestemmelser om udlæg af veje ved retningsplan. I retningsplaner fastlægges - både offentlige og private — vejes beliggenhed, retning, bredde og tilslutning til tidligere anlagte veje, og i en retningsplan kan tillige træffes bestemmelse om nedlæggelse af eksisterende veje samt om beliggenhed, omfang og udformning af bebyggelsen ved de i planen fastlagte veje. Retningsplaner udarbejdes sæd-

vanligvis ved foranstaltning af den pågældende grundejer, men kommunalbestyrelsen kan forlange, at en retningsplan tillige skal omfatte andre ejendomme, og kan selv lade udarbejde retningsplaner for private ejendomme. I tilfælde af uenighed mellem nogen af de pågældende ejere eller andre rettighedshavere over de af planen omfattede ejendomme eller med kommunalbestyrelsen, træffes endelig afgørelse af, om planen kan godkendes, af reguleringskommissionen efter begæring af kommunalbestyrelsen. Er der enighed mellem samtlige ejere og rettighedshavere, kan planen godkendes af kommunalbestyrelsen.

I henhold til § 26 kan i bygningsvedtægt optages nærmere bestemmelser om anvisning af vejlinier og terrænhøjder som vilkår for byggetilladelse, om sikring af vej ved byggeforetagender og om hegn mod vej, herunder også for ubebyggede grunde. I det af boligministeren udfærdigede bygningsreglement (kap. 3. 4) er optaget bestemmelser om anbringelse af fremspringende bygningsdele ud over vej- eller byggelinie.

I § 27 er det udtrykkeligt fastsat, at bestemmelserne i kap. 4 ingen ændringer medfører i de beføjelser, der i vejlovgivningen er tillagt de i denne omhandlede myndigheder.

I forbindelse med forberedelsen af landsbyggeloven og dennes behandling i folketinget var det forudsat, at bestemmelserne i landsbyggelovens kap. 4 om veje skulle ændres i forbindelse med gennemførelsen af den nye lov om private veje, som forberedes af nærværende udvalg. Det var i bemærkningerne til landsbyggeloven forudsat, at der i denne lov opretholdes de bestemmelser, der har hensyn til forholdet mellem bebyggelse og veje, navnlig bestemmelsen om vejadgang som forudsætning for udstykning og bebyggelse, og de bestemmelser, som giver grundlag for kommunalbestyrelsernes godkendelse af udstykningsplaner og bebyggelsesplaner, jfr. Folketingstidende 1958/59, tillæg A, sp. 2505-06, og 1959/60, tillæg B, sp. 1233-34, samt boligministeriets cirkulære af 6. februar 1961. Der var herved særlig tænkt på retningsplaner. Landsbyggelovens bestemmelser på dette område er i øvrigt udformet på grundlag af principper, der har fundet udtryk i den tidligere gældende bygningslovgivning, og således at loven ikke foregreb overvejelserne i nærværende udvalg.

I landsbyggelovens kap. 9 er fastsat bestemmelser om reguleringsplaner og udrednings-

*) Om vejbestyrelseslovens § 40, stk. 3, se nærmere ministeriet for offentlige arbejders cirkulære af 3. august 1957.

**) Om lighederne og forskellene mellem landsbyggelovens § 24 og vejbestyrelseslovens § 40 se F. J. Boas i »BYPLAN« nr. 74, p. 90-91.

planer. Også ved sådanne planer kan der træffes bestemmelse om vejes retning og bredde.

I henhold til lovens § 56 kan der foretages ekspropriation bl. a. til opnåelse af tilfredsstillende vejforhold. I henhold til denne bestemmelse antages det, at der i givet fald kan foretages ekspropriation til anlæg eller udvidelse af private veje.

c. Parцelsalgsloven.

Også parцelsalgsloven (lov nr. 305 af 30. juni 1922) indeholder visse bestemmelser af interesse i denne forbindelse. Loven kommer kun til anvendelse i kommuner, hvor kommunalbestyrelsen har truffet beslutning derom.

Formålet med loven er at pålægge sælgere af parceller en oplysningspligt over for køberne*).

I henhold til lovens § 1 skal enhver, som over for offentligheden gennem kundgørelse i blade, ved opslag, cirkulærer, ved mellemmand eller på anden lignende måde udbyder ubebyggede arealer af en samlet størrelse over 2.000 m² til salg i parceller, forinden udbydelsen forelægge en udparcelleringsplan for vedkommende kommunalbestyrelse, som i løbet af 1 måned skal forsyne planen med sin erklæring om vej-, kloak-, afløbs- og trafikforhold samt forsyning med vand, gas og elektricitet, og kommunalbestyrelsen kan vedføje bemærkninger om sandsynligheden for disse forholds ordning og tidspunktet herfor samt anføre, om et andragende om udstykningstilladelse vil kunne anbefales.

Jordsælgeren skal gøre køberen bekendt med kommunalbestyrelsens erklæring. Lovens bestemmelser kommer ikke til anvendelse ved salg af jord i offentlig eje eller ved salg af parceller på over 5.000 m² hver.

Kommunalbestyrelsens opgave er alene at afgive en erklæring, der skal vises køberne, om forholdene vedrørende veje, kloakker o.s.v. Derimod kan kommunalbestyrelsen ikke med hjemmel i loven stille krav om ændring i udparcelleringsplanen.

Overtrædelse af parцelsalgsloven kan straffes med bøder og medføre pligt til at omgøre den retsstridige tilstand. Overtrædelse har tillige den privatretlige virkning, at en køber, der ikke ved handelens afslutning er gjort bekendt med kommunalbestyrelsens erklæring og den pågældende ejendoms tingbogsattest, er berettiget til straks at træde tilbage fra handelen, ligesom han kan kræve erstatning.

*) Jfr. Vagn Rud Nielsen i »Håndbog for danske kommuner« III, p. 981-983.

d. Udstykningsloven.

Udstykningsloven (lovbekendtgørelse nr. 252 af 7. juni. 1963 om udstykning og sammenlægning m. m. af faste ejendomme) foreskriver bl. a., at udstykninger m. v. skal approberes af landbrugsministeriet (matrikeldirektoratet).

Udstykningsloven har i en længere årrække indeholdt bestemmelser, der tog sigte på at føre kontrol med, at der ikke ved udstykning opstod forhold i strid med visse bestemmelser i landbrugs-, bygge-, vej- og naturfredningslovgivningen m. v.

Disse bestemmelser er ved den seneste ændring af loven afløst af den generelle bestemmelse i lovens § 2, der fastslår, at en udstykning ikke kan approberes, når det er oplyst, at delingen eller den herved tilsigtede anvendelse af arealerne vil medføre noget, som er i strid med eller kræver godkendelse efter bestemmelser, som er fastsat i eller i henhold til gældende love.

I relation til visse love, herunder vejlovgivningen, udøves kontrollen i henhold til § 2 efter nærmere fastsatte administrative regler gennem et samarbejde mellem matrikeldirektoratet og de myndigheder, der administrerer de pågældende love, samt med de praktiserende landinspektører, jfr. reglerne i § 8 i udstykningsloven.

I henhold til lovens § 4, stk. 3, skal der for enhver ved udstykning fremkommen lod være sørget for adgang til offentlig vej, medmindre lodden forenes med tilgrænsende ejendom, og vejlovgivningens bestemmelser ikke er til hinder for, at adgangen til denne ejendom tillige tjener som adgang for lodden. Færdselsretten må ikke være tidsbegrænset eller betinget.

I medfør af denne bestemmelse kræver matrikelmyndighederne i forbindelse med udstykning oplysning om, hvorledes en parцels adgangsforhold ordnes, herunder at de offentligretlige bestemmelser om adgangsforhold til offentlig vej overholdes, og hvis adgang til offentlig vej skal ske ad privat vej, at det sandsynliggøres, at sådan vejret foreligger eller kan etableres. Eventuel fornøden ny adgangsvej skal optages på matrikelkortet i forbindelse med udstykningen.

Regler om private vejes optagelse, slettelse og forandring på matrikelkortet findes i §§ 38 og 65 samt § 72, stk. 5, i bekendtgørelse nr. 424 af 24. september 1949 om udførelsen af arbejder ved udstykning o. lign., og disse regler må ses i sammenhæng med bestemmelserne i lov nr. 143 af 13. april 1938 om private vejretigheder.

e. Loven om private vejrettigheder.

I henhold til § 1 i lov nr. 143 af 13. april 1938 om private vej rettigheder (der sorterer under justitsministeriet) kan retten til en (privat) vej, der er den eneste eller væsentligste adgang til en ejendom eller nogen af dens lodder, og som er angivet på matrikelkortet, ikke fortrænges af senere erhververe af rettigheder over den tjenende ejendom ifølge aftale eller retsforfølgning, selv om den ikke er tinglyst. Det er dog en forudsætning, at matrikelkortets udvisende i det væsentlige stemmer med forholdene i marken.

Ifølge lovens § 2, stk. 1, kan det, når en (privat) vej over fremmed ejendom er eneste eller væsentligste adgang til en ejendom eller nogen af dens lodder, ved dom bestemmes, at brugen skal vedvare mod erstatning efter dommerens skøn til den, der kan kræve rettens bortfald i henhold til tinglysningsloven. Adgang til (privat) vej over fremmed ejendom kan dog ikke tilkendes, når retten skønnes at ville blive til uforholdsmæssig skade for den tjenende ejendom, men bør i øvrigt meddeles, hvor ikke særlige omstændigheder taler herimod.

Efter lovens § 2, stk. 2, kan der tillige tillægges en ejendom færdselsret til en privat vej over fremmed ejendom, når ejendommen mangler den nødvendige forbindelse med offentlig vej, og det viser sig ugørligt ved frivillig overenskomst på rimelige vilkår at erhverve fornøden adgang. I sådanne tilfælde afgøres sagen ved en landvæsenskommission. Adgang til vej over fremmed ejendom kan ikke tilkendes en ejer, der ved en vilkårlig handling har afbrudt ejendommens hidtidige forbindelse til offentlig vej.

Loven gælder ikke i Københavns og Frederiksberg kommuner.

f. Byplanloven.

Byplanloven (lovbekendtgørelse nr. 160 af 9. maj 1962) bestemmer, at der for enhver købstad og for enhver anden samlet bebyggelse med mere end 1.000 indbyggere, der overvejende udgøres af bygninger til andet end landbrugsformål, skal tilvejebringes en byplanvedtægt med fornødne bestemmelser om vejes beliggenhed, retning og bredde, byggelinier og hjørneafskæringer, vejes indbyrdes tilslutning samt om, at der fra de til planlagte hovedveje grænsende arealer ikke skal haves adgangs- eller anden facaderet til vejene, om beliggenheden af torve og pladser, om beliggenheden af

spor og ledningsanlæg, om beliggenheden af offentlige bygninger og anlæg, om bebyggelsesarterne og deres fordeling på området, og om, at visse områder foreløbig udlægges som landbrugszone.

Reguleringer af vejforhold indgår således som et integrerende led i byplanlægningen. Byplanvedtægterne fastlægger både offentlige og private veje. De »hovedveje«, der omtales i byplanloven, er ikke identiske med hovedveje efter færdselsloven. I byplanloven tænkes derimod på veje, der ventes at blive betydelige færdselsårer.

Den omstændighed, at en vej er fastlagt ved byplanvedtægt, anses ikke for tilstrækkelig til at opfylde bestemmelserne i udstykningslovens § 4, stk. 3, om, at der ved enhver udstykning skal være sørget for adgang til offentlig vej. Er en vej fastlagt ved byplanvedtægt, må arealet imidlertid ikke bebygges eller på anden måde anvendes i strid med planen, og ingen udstykning må approberes og ingen vej anlægges, før det ved medvirken af en landinspektør er godtgjort, at den stemmer med planen.

Fastlæggelsen af en privat fællesvej ved byplanvedtægt anses heller ikke for at være tilstrækkeligt grundlag for, at en kommune i henhold til vejvedtægten kan kræve anlæg (istandsættelse) af vejen mod vedkommende grundejers protest, uanset om denne vej må anses for en nødvendig vejforbindelse. Vil kommunen gennemtvinge anlægget af en sådan vej, må det enten ske ved ekspropriation i henhold til byplanlovens § 12 eller ved retningsplan i henhold til landsbyggeoven. For at vejvedtægtens istandsættelsesregler skal kunne anvendes, må det kræves, at vejen allerede er taget i brug som færdselsareal, jfr. nærmere nedenfor under afsnit IV.

g. Københavns byggeov.

I Københavns kommune gælder bestemmelserne i Københavns byggeov (lov nr. 149 af 29. marts 1939).

I henhold til denne lovs § 19, stk. 1, er det en betingelse for nye private gaders anlæg, at de er udlagt ved anmærkningsfrit lyst retningsplan. Gaderne skal i 1. grundkreds have en bredde på mindst 15 m og i de andre grundkredse mindst 20 m. De foran omtalte regler i landsbyggeoven om retningsplaner svarer i øvrigt stort set til bestemmelserne i Københavns byggeov.

Magistraten kan i henhold til § 19, stk. 2, bestemme, at en gade skal udlægges med større

bredde end ovenfor angivet mod erstatning for det hertil fornødne grundareal. Kommunen skal i så fald tillige deltage med en forholdsmæssig andel i udgifterne ved gadens anlæg.

Anlæg af en gade skal i henhold til § 19, stk. 4, ske i overensstemmelse med en af magistraten godkendt arbejds- og detailplan, indeholdende bl. a. angivelse af profiler, tilslutning til andre gader samt nærmere bestemmelser om den tekniske udførelse af anlægsarbejdet og de materialer, der skal anvendes.

Københavns bygge lov anvender udtrykket »gade« i betydningen gade, vej eller plads, såvel offentlig som privat. På stier kommer lovens bestemmelser til anvendelse i det omfang, de hensyn, der ligger til grund for lovens bestemmelser om gader, efter magistratens skøn gør dem anvendelige (§ 15).

I henhold til lovens § 16 sker godkendelse af gader ved optagelse i magistratens gadefortegnelse med angivelse af, om gaden er offentlig eller privat. Ikke anlagte gadestrækninger, hvis udlæg er godkendt af magistraten, optages i et særligt afsnit af gadefortegnelsen. Bestemmelser, der af private måtte være truffet med hensyn til bl. a. adgang fra grunden til gaden, er kun bindende for det offentlige, når de er optaget i gadefortegnelsen.

§ 21 indeholder bestemmelse om de såkaldte udvidelseslinier. I henhold til denne bestemmelse kan det kræves, at enhver bebyggelse ved en gade i 2.-4. grundkreds skal holdes i en afstand af indtil 10 m fra gadens midtlinie. Når der i henhold til denne bestemmelse kræves tilbage rykning til en fastlagt udvidelseslinie, kan arealet mellem denne og den tidligere gadelinie til enhver tid kræves afgivet til gadens udvidelse uden vederlag.

For at sikre muligheden for gadeudvidelse kan kommunalbestyrelsen i henhold til § 22 træffe beslutning om pålæg af byggelinier for (offentlige og private) gader uden for 1. grundkreds. Byggelinieafstanden fra gadens midtlinie er i 2. grundkreds indtil 12,5 m og i 3. og 4. grundkreds indtil 15 m.

I henhold til § 26 skal ethvert grundstykke indhegnes mod tilstødende gade i det omfang, det ikke er bebygget umiddelbart i gadelinien. Magistraten kan dog, når forholdene skønnes at tale derfor, fritage for denne hegnspligt. Med hensyn til istandsættelse, vedligeholdelse og belysning af uindhegnede arealer kan vejlovgivningens bestemmelser (her tænkes hovedsagelig på den københavnske gadelov af 1857) bringes til anvendelse. Dele af sådanne arealer,

der har karakter af færdselsareal, skal, når magistraten forlanger det, holdes åbne for almindelig færdsel, hvorhos magistraten bestemmer, i hvilket omfang de for gader i øvrigt gældende bestemmelser skal finde anvendelse.

I henhold til § 27 udøves den almindelige forvaltningsmyndighed over anlagte gader af magistraten, der, når omstændighederne taler derfor, kan tillade en råden over en gades grund, der går ud over, men ikke må komme i strid med dens bestemmelse at tjene som adgangs- og lysningsareal. Magistraten kan lade foretage sådanne forandringer ved gaders indretning eller anlæg, som skønnes nødvendige eller tilrådelige af færdselsmæssige eller andre almene hensyn, derunder hel eller delvis afspærring af en gade for gennemgående færdsel. (Se om denne bestemmelse også nedenfor, afsnit IV).

I henhold til § 28 sker nedlæggelse af privat gadeareal ved retningsplan.

h. Frederiksbergs bygningslov.

I henhold til § 6 i bygningsloven for Frederiksberg kommune (lovbekendtgørelse nr. 212 af 1. august 1912) må ingen bygning påbegyndes, forinden vejvæsenet har bestemt, i hvilken højde den skal lægges. På en grund, der ikke ligger ved en af kommunalbestyrelsen godkendt offentlig eller privat gade eller vej, må bygninger først påbegyndes, når derfra er udlagt en vej af tilstrækkelig bredde og i en hensigtsmæssig retning ud til en tilstødende offentlig vej. Den del af ejendommen, hvor der findes bygninger, må, når den ikke ligger ved en af kommunalbestyrelsen godkendt offentlig eller privat gade eller vej, ikke særskilt matrikuleres, forinden der til parcellen er udlagt en vej af tilstrækkelig bredde og i hensigtsmæssig retning ud til en tilstødende offentlig vej. Kommunalbestyrelsen bestemmer i de nævnte tilfælde, når og hvorledes vejen skal anlægges, samt hvorledes der skal forholdes med overkørsler til samme. Som regel skal det kræves, at gaden eller vejen skal have en bredde af 20 m. Denne bredde kan dog på visse betingelser nedsættes til 12,5 m.

I lovens § 10 bestemmes ligeledes, at ingen ny gade må have en mindre bredde end 20 m, hvilken bredde for private gaders vedkomme de på visse betingelser kan nedsættes til 12,5 m. Før en ny gade anlægges, skal kommunalbestyrelsen have anerkendt, at den er udlagt i hensigtsmæssig retning og niveau. Ved bedømmelsen af den hensigtsmæssige retning skal der ik-

ke blot tages hensyn til gadens beliggenhed på selve det pågældende grundstykke, men også til hele det system af gader, der efter forholdene på vedkommende sted vil være det hensigtsmæssige.

Lovens §§ 11 og 13 indeholder bestemmelser, der tager sigte på udvidelser af de ved lovens ikrafttræden eksisterende veje af mindre bredde end de i loven for nye veje fastsatte bredder. Bestemmelserne er i praksis fortolket således, at § 11 omfatter opførelse af bygninger på hidtil ubebyggede grunde, og § 13 omfatter ny bebyggelse på grunde, der var bebygget. Kommunalbestyrelsen kan ved bebyggelse på hidtil ubebyggede grunde i henhold til § 11 forlange, at bebyggelsen skal holdes i en afstand af indtil 10 m fra vejens midtlinie. Ved opførelse af ny bebyggelse på grunde, der var bebygget før lovens ikrafttræden, kan kommunalbestyrelsen i henhold til § 13 forlange, at bebyggelsen skal holdes i en afstand af indtil 6,25 m fra vejens midtlinie eller, såfremt vejen betragtes som en hovedfærdselslinie, i en afstand af indtil 10 m fra vejens midtlinie. Arealerne mellem den eksisterende vejlinie og den fremtidige vejlinie kan fordres afgivet til vejens udvidelse uden erstatning, såfremt bebyggelsen opføres med en højde, der svarer til den fremtidige vejbredde.

B. KRITIK AF NUGÆLDENDE RETSTILSTAND.

Som angivet i kap. I er det blevet kritiseret, at reglerne om udlæg og anlæg af private fællesveje inden for de samme områder hyppigt findes både i vej vedtægt og i bygningslovgivningen, og at de to sæt regler i mange tilfælde ikke er indbyrdes overensstemmende, ligesom det normalt ikke er angivet, hvilket af de to sæt regler der i det enkelte tilfælde finder anvendelse. Som ligeledes angivet i de indledende bemærkninger er der efter gennemførelsen af landsbyggeloven af 1960 et særligt behov for en ajourføring af lovgivningsgrundlaget for de private fællesveje i købstæderne og de bymæssige kommuner.

Der er i udvalget enighed om, at spørgsmålet om en revision af vej bestemmelserne i Københavns bygge lov udskydes, indtil der foretages en almindelig revision af denne lov.

Som nævnt i de almindelige bemærkninger (kap. I) har vej vedtægtsudvalget for de københavnske omegnskommuner over for nærværende udvalg gjort gældende, at en ændring af den hidtil gældende lovgivning måtte anses for øn-

skelig på en række punkter (jfr. nærmere bilag 2). Omegnskommunernes vejvedtægtsudvalg henledte i så henseende bl. a. opmærksomheden på, at det må anses for ønskeligt, at der i vejlovgivningen bliver givet udtrykkelig hjemmel til optagelse i vej vedtægter af bestemmelser om klassificering, udlæg og anlæg af private veje med et tilsvarende indhold som bestemmelserne i §§ 2—4 i byplanlaboratoriets standardvedtægt. Vejvedtægtsudvalget fremhævede i sin betænkning af 15. marts 1957, at netop reglerne om udlæg og anlæg af private fællesveje måtte anses for en særlig nødvendig bestanddel af vejvedtægterne.

Det er såvel i vejvedtægtsudvalget som i nærværende udvalg af de der repræsenterede kommunale vejteknikere fra kommunerne uden for København gjort gældende, at det af hensyn til de tekniske krav, der må stilles til de private vejanlæg fra kommunernes side, er nødvendigt, at der gennemføres en klassificering af disse vejanlæg allerede i forbindelse med udstyknin-gerne. En sådan klassificering er ikke direkte hjemlet i bygningslovgivningen. Ved en klassificering vil opnås en bedre planlægning af det private vejnet, der herigennem kan differentieres under hensyn til den forventede færdsel. En placering af de herhen hørende bestemmelser i vejlovgivningen i stedet for i bygningslovgivningen vil efter de pågældende medlemmers opfattelse understrege, at der skal tages vej tekniske og færdselsmæssige hensyn ved godkendelsen af udlægget og anlægget af de trafikalt set mest betydende private fællesveje, som i mange tilfælde senere overtages som offentlige,^{o)} Disse medlemmer anser det også for en svag-
hed ved den nugældende retstilstand, at der ikke i vejlovgivningen findes hjemmel for kommunerne til at gennemtvinge private vejanlæg over trediemands grund (bortset fra de undtagelsestilfælde, hvor sådanne private vejanlæg er hjemlet ved vejbestyrelseslovens §§ 32 og 37 for at tilvejebringe fornøden adgang til arealer, der ikke kan få direkte adgang til offentlig vej). Anvendelse af retningsplaner til gennemførelse af sådanne vejanlæg må efter de pågældende medlemmers opfattelse anses for at være en for besværlig fremgangsmåde. Det må endelig anses for påkrævet, at der i forbindelse med vej-udlægget sikres de fornødne arealer til parkerede og holdende vogne.

Boligministeriets repræsentanter har hertil bemærket, at man fuldt ud anerkender nødvendigheden af en forsvarlig teknisk standard af også private veje, men at navnlig kravene til ud-
o) og af der ved udlæg af private veje må sikres de fornødne parkeringsarealer.

lægget af sådanne veje har nøje sammenhæng med karakteren og omfanget af den kommende bebyggelse ved vejene. De private veje bør derfor planlægges sammen med bebyggelsen og ikke alene ud fra vej tekniske hensyn, der må antages ofte at ville føre til et for stift system. Navnlig kan det ikke være rigtigt, at private veje planlægges med henblik på deres senere overtagelse som offentlige veje. Hvis de pågældende veje påregnes at skulle have en så stor betydning for den gennemgående færdsel, bør de straks anlægges som offentlige veje. Særligt for så vidt angår sikring af fornødne arealer til parkerede og holdende vogne er gjort gældende, at vej arealerne principielt bør friholdes for parkering, at dette synspunkt ligger til grund for byggeslovgivningens bestemmelser om, at der ved enhver ny bebyggelse skal tilvejebringes fornødne parkeringsarealer på grunden, og at en adgang for vejmyndighederne til at stille krav om en øget udlægsbredde omfattende arealer til holdebaner og parkeringsarealer på denne baggrund vil kunne medføre et unødvendigt spild af arealer. Særligt for så vidt angår et påkrævet vejanlæg over trediemands grund er gjort gældende, at et sådant vejanlæg principielt bør gennemføres på grundlag af en retningsplan i medfør af landsbygge-loven, hvorved der samtidig sker en planlægning af bebyggelsen.

Boligministeriets repræsentanter har henvist til, at erstatning for en egentlig ekspropriation må afholdes af det offentlige, men har peget på, at en retningsplan i medfør af landsbygge-loven kan indeholde bestemmelser om en udligning af de af planen omfattede grundejeres og andre rettighedshaveres samt kommunens økonomiske interesser. Det bemærkes herved, at retningsplaner tilvejebringes enten ved enighed mellem samtlige grundejere og kommunen eller ved afgørelse truffet af den ved landsbygge-lovens nedsatte domstollignende reguleringskommission.

Disse synspunkter er blevet imødegået af de kommunale vejteknikere i vej lo vsud valget fra kommuner uden for Københavns kommune og af ministeriet for offentlige arbejders repræsentanter. Disse medlemmer har anført, at det ikke i alle tilfælde vil være rimeligt, at det offentlige skal påtage sig byrden ved at anlægge samtlige de veje som offentlige, som senere kan forventes overtaget som offentlige, og det har som bekendt været en almindelig praksis at overtage private veje som offentlige, når de fik trafikal betydning for en større kreds end

lodsejerne ved vejen. Navnlig i tilfælde af store, samlede udstykninger må det anses for rimeligt, at den udstykkende som led i udstykningen tilvejebringer alle nødvendige vejanlæg, selv om en enkelt eller nogle få af de vigtigste veje senere kan tænkes overtaget som offentlige. Bygningslovgivningens regler om tilvejebringelse af parkeringsarealer finder endvidere kun anvendelse i tilfælde af ny bebyggelse, men kan ikke benyttes over for bestående bebyggelse langs en ny privat vej. De pågældende medlemmer er enige i, at de private veje i byerne har nær relation til bebyggelsen, men planlægningen af det lokale private vejnet bør ske i forbindelse med planlægningen af det offentlige vejnet og under fornøden hensyntagen til færdselsmæssige og vej tekniske forhold. Hvad derimod angår betalingen for vejanlæg over trediemands grund, har det altid været ministeriet for offentlige arbejders opfattelse, at ekspropriationsudgifter må afholdes af det offentlige og ikke af de lodsejere, der har interesse i vejanlægget. Tilsvarende synspunkter har ministeriet for offentlige arbejder anlagt med hensyn til vejbidrag til offentlige veje, jfr. nærmere kap. V.

C. UDVALGETS FORSLAG.

1. Forholdet til landsbygge-loven.

Ved behandlingen af forholdet mellem byggeslovgivningen og vejlovgivningen, hvorunder de foran citerede principielle synspunkter blev gjort gældende, har udvalget set det som sin opgave at fremkomme med forslag til en nærmere gennemførelse af den ved forberedelsen af landsbygge-loven forudsatte ændrede afgrænsning mellem landsbygge-loven og vejlovgivningen.

Der er herefter i udvalget opnået enighed om, at hensynet til de private vejes færdselsmæssige betydning tilsiger, at en lov om private fællesveje bør indeholde de i det vedlagte udkast angivne regler om udlæg af private fællesveje, herunder om vejbredder, om vejanlæg som betingelse for udstykning, om byggelinier for visse private fællesveje, om anlæg af private fællesveje, om hjørneafskæring og om nedlæggelse af private fællesveje, jfr. i øvrigt nærmere nedenfor under 4 og 5.

2. Klassificering af de private veje.

Som grundlag for de tekniske krav, der kan stilles til private veje, herunder disses udlægsbredde, og for at understøtte en hensigtsmæssig planlægning af disse veje foreslås der

gennemført en ensartet funktionel inddeling af de private fællesveje i købstæderne og de bymæssige kommuner (udkastets § 17). Der foreslås indført 4 klasser af private fællesveje.

Klasse I skal efter forslaget omfatte veje, som forventes at få betydning for færdselen ud over det lokale område, hvor igennem de forløber. Udvalget har fundet det rigtigst at give særlige regler om de vigtigste veje, der udlægges i forbindelse med udstykning, da de efter deres færdselsmæssige karakter må forlanges udført med en særlig standard, og de i øvrigt i mange tilfælde senere kan forventes overtaget som offentlige. Under hensyn hertil og for at understrege, at kun en mindre del af de private fællesveje skal henføres til klasse I, foreslås det tillige, at der til klassificering af en privat fællesvej eller en udlagt privat fællesvej som vej under klasse I udkræves samtykke fra vedkommende højere vejmyndighed.

Efter forslaget skal private fællesveje af klasse II omfatte veje, som ikke har eller forventes at få betydning for færdselen ud over det lokale område, hvor igennem de forløber. Da definitionen således er negativ, drejer det sig om veje, der er meget forskelligartede i færdselsmæssig henseende. Efter forslaget skal de pågældende veje endvidere være private fællesveje i traditionel forstand, d.v.s., at de skal betjene flere særskilt matrikulerede og i særligt ejede værende ejendomme.

Spørgsmålet om vejbredder for private fællesveje af klasse I og II er på en række møder blevet gennemdrøftet i udvalget. De i udvalget repræsenterede vejteknikere fra kommuner uden for København har ønsket, at vejbredderne i lighed med det foreliggende udkast fra vejvedtægtsudvalget for Københavns omegnskommuner skulle sættes til 18-22 m for veje af klasse I og 10-18 m for veje af klasse II efter forvaltningsmyndighedens nærmere bestemmelse og med tillæg af fornødne arealer til parkeringsplads eller holdebane. Boligministeriets repræsentanter har næret betænkelighed ved at pålægge lodsejerne vederlagsfrit at udlægge vej arealerne i så store bredder som foran angivet. Hvis færdselsmæssige hensyn tilsiger særligt store vejbredder, må det offentlige betale derfor. Retspræsident Abitz, der har kunnet tiltræde boligministeriets synspunkter i så henseende, har tilføjet, at de private veje i forbindelse med udformningen af planerne for de offentlige veje bør planlægges således, at der så tidligt som muligt forberedes et efter grundenes benyttelse og færdslen udformet stærkt differen-

tieret vejnet. Kommunerne bør ikke uden erstatning kunne kræve arealer til private veje udlagt i større omfang, end selve grundenes benyttelse og de af denne rejste særlige færdselsbehov motiverer.

Københavns og Frederiksbergs repræsentanter har ønsket vejudlægsbredderne fastsat til normalt 20 m i overensstemmelse med byggelovene for de to kommuner.

Efter denne drøftelse er der mellem udvalgets medlemmer enighed om, at færdselsmæssige hensyn tilsiger, at private fællesveje af klasse I og II (uden for København) bør kunne kræves udlagt i en bredde af indtil 18 m. Efter den nugældende lovgivning kan private veje som nævnt kræves udlagt i en bredde af indtil 20 m. Der er ligeledes enighed om, at det under hensyn til mulighederne for udnyttelsen af de tilstødende grunde må anses for rimeligt, at lodsejerne vederlagsfrit stiller de pågældende arealer til rådighed forudsat, at de selv tager initiativet til vejudlægget eller til en udstykning (jfr. udkastets §§ 18 og 19). Såfremt kommunen derimod kræver vejudlæg over tredjemands grund eller selv foretager vejudlæg, bør den betale for de pågældende arealer, når de kræves stillet til rådighed for vejanlægget (udkastets § 25, stk. 4, sammenholdt med § 18, stk. 2, 2. pkt., og § 19, stk. 2 og 3). Det er en selvfølge, at hensynet til en rimelig planlægning og differentiering af det private vejnet tilsiger, at der ved de enkelte vejudlæg ikke stilles krav om en større udlægsbredde end nødvendigt.

Under hensyn til den særlige betydning for færdselen, som vil tilkomme private fællesveje af klasse I, foreslås der for disse vejes vedkommende tillagt forvaltningsmyndigheden hjemmel til at kræve en udlægsbredde på 22 m, men de sidste 4 m kan efter forslaget § 25, stk. 4, kun kræves stillet til rådighed for vejanlægget mod erstatning. I § 20, stk. 2, foreslås endvidere givet forvaltningsmyndigheden hjemmel til at pålægge byggelinier for veje af klasse I (men ikke klasse II) med en indbyrdes afstand af indtil 30 m ligesom for biveje i henhold til vejbestyrelseslovens § 40, stk. 1. (I modsætning til, hvad der gælder for biveje, er der dog ikke mulighed for med vedkommende højere vejmyndigheds samtykke at forøge byggelinieafstanden ud over 30 m). Reglerne i vejbestyrelseslovens § 46 om lodsejernes adgang til at kræve et areal overtaget af kommunen, hvis byggelinien hindrer ejeren i at udnytte arealet på en efter ejendommens beliggenhed og øv-

rige beskaffenhed økonomisk rimelig og for-
svarlig måde, svarende til den af andre tilstø-
dende eller omliggende arealer faktisk stedfin-
dende udnyttelse, foreslås også bragt til anven-
delse ved byggeliniepålæg i henhold til privat-
vej sloven (udkastets § 24, stk. 3). En tilsva-
rende adgang foreslås givet ejeren i tilfælde af
beslutning om øget udlægsbredde i henhold til
§ 20, stk. 1. Ligeledes i overensstemmelse med
vejbestyrelseslovens byggeliniebestemmelser fo-
reslås det i § 25, stk. 4, at arealer, der ligger
foran en i henhold til § 20 pålagt byggelinie,
kun kan kræves stillet til rådighed for vej-
anlægget mod erstatning.

Private fællesveje af klasse **III** er efter for-
slaget sådanne private veje, som ikke er private
fællesveje i traditionel forstand (d.v.s., at de
ikke betjener flere særskilt matrikulerede og i
særligt eje værende ejendomme), men som
tjener som færdselsarealer for mere end 7 par-
celhuse eller mere end 12 beboelseslejligheder
og er mindst 40 m lange. Disse veje må efter
udvalgets opfattelse behandles på en særlig
måde, da de knytter sig nærmere til bebyggel-
sen end de andre kategorier af veje. Det fore-
slås derfor, at der ikke kan kræves en større ud-
lægsbredde end 10 m for veje af denne kategori.

Endelig foreslås det for landbrugs- og skov-
bogsveje (klasse IV), at der kan kræves en
udlægsbredde på indtil 7 m. Denne bredde
skulle være tilstrækkelig for veje af denne sær-
lige kategori.

Til disse 4 klasser af fællesveje kommer pri-
vate stier, som af forvaltningsmyndigheden
henføres under lovens bestemmelser, jfr. ud-
kastets § 1, stk. 4. Disse stier kan være af me-
get forskellig karakter lige fra særlige cykel-
og gangstisystemer og aflastningsstier for offent-
lige veje og til stier, som alene anvendes som
driftsstier for landbruget. Udvalget har ikke
foreslået nogen entydig klassificering for disse
stier, men det fremgår af udkastets § 1, stk. 4,
at vedkommende kommunale myndigheder med
de fornødne lempelser kan anvende lovudka-
stets bestemmelser, herunder også klassificering,
på stier.

3. Vejregler.

For at de krav, der stilles af forvaltningsmyn-
digheden ved udlægget af private fællesveje,
kan blive så hensigtsmæssige som muligt, er det
i lighed med bestemmelsen i vejbestyrelseslo-
vens § 21, stk. 3, om vejregler for offentlige
veje i udkastets § 18, stk. 4, foreslået, at mini-
steren for offentlige arbejder skal udfærdige

almindelige regler for private fællesvejes li-
nieføring, længde- og tværprofiler m. v. til
vejledning for forvaltningsmyndighederne. Un-
der hensyn til den nære forbindelse mellem de
private fællesveje og den omgivende bebyggel-
se foreslås det, at vejreglerne for de private
fællesvejes vedkommende skal udfærdiges efter
samråd med boligministeren.

4. Krav ved vejudlæg.

Der er endvidere i § 18, stk. 3, givet visse
direktiver til forvaltningsmyndigheden med hen-
syn til, hvad denne skal påse ved godkendelse
af ildlægget af private fællesveje. Ved denne
bestemmelse har man søgt både at tilgodese
færdselsmæssige hensyn og hensynet til bebyg-
gelsen, herunder også foreliggende byplandis-
positioner.

Det foreslås i § 18, stk. 2, i udkastet ud-
trykkeligt angivet, at vejudlægget i almindelig-
hed skal foretages af vedkommende grundens
ejere. Denne bestemmelse er i overensstemmelse
med den hidtidige retstilstand. Det har imidler-
tid vist sig, at der i mange tilfælde kan opstå
behov for, at det vejudlæg, som foretages over
en enkelt privat grund, også kan kræves fortsat
ind på den tilstødende grund, selv om denne
er i privat eje. Det kan endvidere i mange til-
fælde anses for praktisk, at forvaltningsmyndig-
heden selv kan foretage udlæg af private veje.
Der foreslås derfor i lighed med landsbyggelo-
vens § 25 om retningsplaner i § 18, stk. 2, gi-
vet udtrykkelig hjemmel i begge henseender.
Hvis vejudlæg kræves foretaget på tredjemands
grund, eller kommunen selv foretager vejudlæg,
skal den som foran nævnt efter udkastet betale
for arealerne, når de kræves stillet til rådighed
for vejanlægget.

Under hensyn til den betydning, det må til-
lægges, at der kan gennemføres oversigtsservi-
tutter ikke alene ved private vejes indmundin-
ger i offentlige veje, men også ved skæringer
mellem private veje indbyrdes, foreslås det i §
18, stk. 5, i udkastet, at forvaltningsmyndig-
heden kan foretage ekspropriation til tilveje-
bringelse af fri oversigt ved vejsving eller vej-
kryds på udlagte private fællesveje, såfremt ser-
vitutten skal pålægges arealer, der ikke ejes af
den eller de grundejere, der foretager vejudlæg-
get, og frivillig overenskomst om servitutpålæg-
get ikke kan opnås med ejerne af disse arealer.
Det er også for disse tilfælde udtrykkeligt fast-
slået i udkastet, at udgifterne skal afholdes af
kommunens kasse.

I betragtning af, at landsbyggeloven i til-

fælde af ny bebyggelse giver hjemmel til tilvejebringelse på privat grund af de fornødne arealer til parkerede og holdende vogne (jfr. nærmere bygningsreglementets kap. 2), har udvalget ikke fundet det nødvendigt at foreslå indført almindelige regler om tilvejebringelse af parkeringspladser og holdebanearealer i forbindelse med udlæg af private fællesveje. Tilstedeværende bebyggelse langs en vej eller en strækning af en vej, der udlægges, kan imidlertid undtagelsesvis bevirke, at der ikke i medfør af bygningslovgivningen kan fremskaffes de fornødne holde- og parkeringsarealer på de til den nye vej grænsende grunde. Det foreslås derfor, at forvaltningsmyndigheden i sådanne tilfælde kan kræve udlagt holdebanearealer med en samlet bredde af indtil 6 m ud over den foreskrevne maksimale udlægsbredde. I stedet herfor kan kræves udlagt et hertil svarende areal til samlet parkeringsplads. Ligesom efter de tilsvarende regler i bygningslovgivningen har man fundet det rimeligt, at lodsejerne vederlagsfrit stiller de pågældende arealer til rådighed. Forslaget omfatter kun veje af klasse I–III, da problemet næppe vil komme frem ved udlæg af veje, der alene betjener landbrug, skovbrug eller gartneri (klasse IV-veje).

5. Udlæg i henhold til landsbyggelovent.

Såfremt udlæg af private fællesveje i henhold til landsbyggelovent sker samtidig med planlægning af bebyggelsen, ville det medføre unødvendig administration, såfremt udlægsreglerne i den foreslåede privatvejslov tillige skulle iagttages. Det foreslås derfor i udkastets § 28, stk. 1, at reglerne om vejudlæg i privatvejsloven ikke skal finde anvendelse, når fastlæggelsen af private veje sker ved retningsplan, reguleringsplan eller udredningsplan i henhold til landsbyggelovent. Da de som klasse III betegnede veje i særlig grad har sammenhæng med bebyggelsen, foreslås det for disse vejes vedkommende endvidere i udkastets § 28, stk. 2, at udlægsreglerne i den foreslåede privatvejslov ikke skal finde anvendelse, hvis vejene er omfattet af en bebyggelsesplan, der har været forelagt det i landsbyggelovents § 9 omhandlede bygningsråd i vedkommende kommune. Bestemmelsen i udkastets § 28 betyder imidlertid alene, at udlægsreglerne i den foreslåede privatvejslov sættes ud af kraft, når vejudlægget sker i henhold til landsbyggelovent og ikke efter privatvejsloven. De øvrige regler i den foreslåede privatvejslov, f. eks. om klassificering, anlæg, istandsættelse og vedligeholdelse af private

fællesveje i byerne, gælder også for veje, der er udlagt i henhold til landsbyggelovent. Det foreslås derfor i § 28, stk. 3, at der i sådanne tilfælde skal gives underretning til forvaltningsmyndigheden (for så vidt denne ikke er identisk med bygningsmyndigheden) om det i henhold til landsbyggelovent stedfundne vejudlæg, hvorefter forvaltningsmyndigheden træffer bestemmelse om vejens fremtidige klasse og optager vejen på vej fortegnelsen. Ved den pågældende klassificering kan naturligvis ikke foretages ændring i de i henhold til landsbyggelovent trufne bestemmelser.

6. Anlæg af udlagte veje.

Ifølge landsbyggelovents § 22, stk. 6, bestemmer kommunalbestyrelsen, i hvilket omfang og til hvilke tidspunkter de veje, hvortil et grundstykke grænser op, skal bringes til udførelse. Under den hidtidige retstilstand har det i mange tilfælde været vanskeligt for de kommunale myndigheder at få gennemført anlægget af udlagte private fællesveje, hvis ikke der i forbindelse med udlægget er blevet tinglyst en deklaration om, at kommunen er berettiget til at forordre, at vejen anlægges, når kommunen bestemmer det. Under hensyn til, at sådanne deklarationer langt fra er blevet udfærdiget i alle tilfælde, at regler om istandsættelse af private fællesveje kun kan anvendes til at kræve gennemført anlæg af en udlagt vej, når den er taget i brug, og at landsbyggelovents § 22, stk. 6, forudsættes ophævet i forbindelse med gennemførelsen af en lov om private fællesveje, foreslås det i § 25, stk. 1, at forvaltningsmyndigheden skal kunne bestemme, i hvilket omfang og på hvilke tidspunkter en udlagt og på vej fortegnelsen optaget privat fællesvej med tilhørende afløb skal anlægges. Denne beføjelse foreslås udstrakt til de tilfælde, hvor en vej ikke er optaget på vej fortegnelsen, men fastlagt ved byplanvedtægt. I forbindelse med denne bestemmelse foreslås der gennemført visse erstatningsregler, idet det i § 25, stk. 3, foreslås, at ejeren skal kunne forlange erstatning for nedrivning af bygninger, fjernelse af andre anlæg af blivende karakter, tab af hegn, beplantning og afgrøder samt for ulemper, såfremt anlægget sker efter krav af forvaltningsmyndigheden. Det er dog naturligvis en forudsætning, at bygningerne m. v. er lovligt anbragt på de pågældende arealer og således ikke strider mod det godkendte vejudlæg m. v. Derimod kan selve arealerne i de udlagte veje kræves stillet til rådighed uden vederlag. Dette gælder dog efter ud-

kastets § 25, stk. 4, ikke arealer, der er fastlagt ved byplanvedtægt og ikke senere optaget på vej fortegnelsen, og heller ikke arealer, der i henhold til krav fra forvaltningsmyndigheden er udlagt i forbindelse med en omklassificering efter § 17, stk. 4, i udkastet eller er udlagt over trediemands grund i henhold til forvaltningsmyndighedens bestemmelse efter § 18, stk. 2, 2. pkt, jfr. § 19, stk. 2 og 3, eller er udlagt af forvaltningsmyndigheden selv efter § 18, stk. 2, 3. pkt.

I lighed med en række bestemmelser i fore-

liggende vej vedtægter foreslås det i § 26, at udlægget af en privat fællesvej skal være godkendt, inden vejen anlægges eller tages i brug, og at forvaltningsmyndigheden endvidere for veje af klasse I–III skal have godkendt et detalprojekt til vejanlægget, herunder længde- og tværprofil, befæstelse, afvanding m. v. Baggrunden for denne bestemmelse er, at de foreslåede regler om vejudlæg, vejbredder m. v. vil kunne omgås, hvis lodsejerne kunne tage de pågældende veje i brug uden forvaltningsmyndighedens godkendelse.

IV. Istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje i byerne og anden råden over sådanne veje

1. NUGÆLDENDE RETSTILSTAND.

Den københavnske gadelov af 14. december 1857 med senere ændringer indeholder (foruden bestemmelser om vandløb) dels regler om offentlige veje (§§ 1-7), dels regler om private veje (§§ 8 og 9). Det samme gælder de vej vedtægter, som med hjemmel i § 4 i lov nr. 85 af 31. marts 1926 og § 23 i købstad-kommunalloven (lovbekendtgørelse nr. 328 af 6. juli 1950) er blevet indført i så godt som alle købstæder og flækker, og de vejvedtægter, som i henhold til lov nr. 90 af 23. marts 1932 (tidligere lov nr. 85 af 1. april 1925) er gennemført i et stort antal bymæssige kommuner. (Vandløbsbestemmelserne findes derimod kun i begrænset omfang i vejvedtægterne*).

I dette kapitel skal kun omtales de bestemmelser, der vedrører private veje, medens bestemmelserne om de offentlige veje (navnlig om bidrag hertil) vil blive behandlet i kap. V. Som anført i kap. II er det udtrykkeligt angivet i § 12 i loven af 14. april 1865 om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje, at denne lovs regler ikke finder anvendelse i Københavns kommune, og det er ministeriet for offentlige arbejders opfattelse, at denne lovs regler heller ikke kommer til anvendelse i kommuner (eller dele af kommuner), hvor der ved vejvedtægt er givet udtømmende regler om istandsættelse og vedligeholdelse af private veje.

a. Hvad forstås ved »istandsættelse« og »vedligeholdelse«?

Den københavnske gadelovs bestemmelser om vedligeholdelse og istandsættelse af private veje går nærmere ud på, at de private gader, veje og pladser, som tjener til brug for flere særskilte ejendomme (d.v.s. private fællesveje), skal holdes i farbar stand af de tilstødende

grundes ejere. Kommunen bestemmer, på hvilken måde sådanne gader skal istandsættes og vedligeholdes, for at den nævnte hensigt kan nås, hvilken andel af arbejdet hver enkelt lods-ejer skal lade udføre, og hvornår det skal være tilendebragt. Hvis arbejdet ikke bringes til udførelse, lader kommunen det udføre for vedkommende grundejers regning. Kommunen kan i øvrigt også efter overenskomst med grundejerne overtage istandsættelsen og vedligeholdelsen af en privat vej for grundejernes regning. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at en overenskomst herom, indgået med mindst $\frac{2}{3}$ af de tilstødende grundbesiddere, repræsenterende mindst $\frac{2}{3}$ af den samlede ejendoms-værdi, skal være bindende for samtlige ejere ved vejen (lovens § 8, henholdsvis stk. 1 og 5).

Vej vedtægternes regler herom er normalt udformet i ret nøje overensstemmelse med gadelovens regler. Dog anvender vej vedtægterne normalt udtrykket »god og farbar stand« i stedet for »farbar stand«. Udtrykket »istandsættelse« anvendes i almindelighed om foranstaltninger, hvorved der sker en forbedring af vejen, medens »vedligeholdelse« anvendes i betydningen udbedring af mangler ved vejen.

Medens Københavns kommune ikke anvender gadelovens § 8, stk. 1, til at kræve gennemført en egentlig forbedring af en privat gade ud over de krav, der blev stillet til gaden ved dens anlæg, anvender de fleste andre kommuner imidlertid den dertil svarende (men formentlig også noget videregående) bestemmelse i vejvedtægterne til at kræve en forbedring af vejen i forhold til dens standard ved anlægget, hvis færdselsforholdene senere kræver det. Ministeriet for offentlige arbejder har erklæret sig enigt med disse kommuner i, at bestemmelsen må give hjemmel til at stille sådanne krav. Ministeriet har således fået forelagt en sag fra en af Københavns omegnskommuner. Kommunalbestyrelsen i denne kommune havde i henhold til vej vedtægten krævet, at en privat vej,

*) Se nærmere E. A. Abitz »Vejenes Retsforhold«, p. 269-277 og 298-301, og »Håndbog for danske kommuner« III, p. 1085-89.

der med kommunens godkendelse var anlagt som slaggevej uden fortove, og som ikke agtedes overtaget som offentlig, skulle forsynes med fast belægning af kørebanen, med flisefortove og granitkantsten. Da lodsejerne klagede til amtsrådet over kendelsen, erklærede amtsrådet sig enigt med kommunalbestyrelsen i, at de omhandlede krav kunne stilles, bortset fra kravet om tilvejebringelse af granitkantsten. Denne afgørelse blev forelagt for ministeriet for offentlige arbejder, der gav amtsrådet medhold.

b. På hvilke arealer kan reglerne anvendes?

Reglerne om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje antages i almindelighed at kunne anvendes på alle arealer, der faktisk tjener som færdselsarealer for flere særskilte ejendomme, og dette gælder, uanset om arealet: »i nogen henseende er tildannet til færdsel«. Dette synspunkt er tiltrådt af ministeriet og i et enkelt tilfælde godkendt af domstolene, jfr. U.f.R. 1930-156. Hvis det angivne synspunkt lægges til grund, kan kommunerne således bestemme, at færdselsarealer, der er taget i brug som vej uden nogen befæstelse eller andet anlæg, skal anlægges som vej.

Lov nr. 90 af 23. marts 1932 om vej vedtægter i bymæssige kommuner definerer i stk. 3 begrebet »vej« som ethvert areal, der er udlagt til vej. De fleste vej vedtægter for bymæssige kommuner indeholder følgende en tilsvarende bestemmelse. Ministeriet for offentlige arbejder har imidlertid som sin opfattelse udtalt, at denne bestemmelse ikke betyder, at en kommune kan bringe vej vedtægtsens regler om istandsættelse (anlæg) til anvendelse på nogle arealer, som ved en partiel byplan er fastlagt til fremtidig anvendelse som vej, men som endnu ikke er taget i brug i så henseende.

c. Fordelingen af vedligeholdelsen og istandsættelsen.

Nogle kommuner (navnlig Københavns kommune og små, landligt prægede kommuner) pålægger som hovedregel de enkelte lodsejere hver at vedligeholde det private vejstykke, der er beliggende ud for deres ejendom. De fleste større kommuner (men altså ikke København) anvender derimod den praksis at bestemme, at istandsættelsen og vedligeholdelsen af private fællesveje skal ske som samlede arbejder under kommunens kontrol.

Den københavnske gadelovs § 8 indeholder ikke kriterier for, hvorledes udgifterne ved på-

budte istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder skal fordeles, såfremt de udføres som samlede arbejder. Den eneste begrænsning, bestemmelsen udtrykkeligt gør i kommunens frie skøn, er, at kun tilstødende grundenes ejere kan inddrages under forpligtelsen. Ministeriet har imidlertid i tilfælde (uden for Københavns kommune), hvor det har drejet sig om større og bekostelige arbejder, og hvor de til vejen grænsende ejendomme ikke var ganske ensartede, udtalt, at udgifterne ved sådanne arbejder måtte fordeles mellem lodsejerne efter tilsvarende kriterier, som var fastsat i § 4 i normalvej vedtægten for købstæder for fordeling af vejbidrag til offentlige veje (d.v.s. facadelængde, ejendomsværdi og måden, hvorpå ejendommen benyttes), jfr. nærmere herom kap. V. Om tilfælde, hvor andre end ejerne af de tilgrænsende grunde kan tilpligtes at bidrage til en privat fællesvejs istandsættelse eller vedligeholdelse, se nedenfor afsnit d og f. Det er imidlertid ministeriets faste praksis, at kommunerne i alle andre tilfælde alene bør holde sig til ejerne af de til selve vejen grænsende ejendomme, når der skal træffes bestemmelse om vejens istandsættelse eller vedligeholdelse. Kommunen bør derfor efter ministeriets opfattelse ikke træffe bestemmelse om, at udførelsen og udgiftsfordelingen af et samlet istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejde skal ske for flere veje under ét, end ikke, hvis de pågældende veje udgør en færdselsmæssig enhed.

Selv om Københavns kommune som nævnt principielt lader grundejerne vedligeholde gaderne hver ud for sin ejendom, er det dog kommunens praksis i henhold til gadelovens § 8, stk. 5, at indgå overenskomst med grundejerne om kommunens overtagelse af vedligeholdelsen for deres regning, når grundejerne fremsætter ønske derom. For så vidt angår nogle gader, der under sådanne, som har en ikke ringe gennemgående færdsel, men dog ikke overtages som offentlige, betaler lodsejerne en fikseret, årlig ydelse, svarende til udgiften ved vedligeholdelsen af en almindelig boligvej med nogen gennemgående færdsel. I enkelte tilfælde dækker ydelsen ikke udgifterne.

d. Betydningen af private aftaler.

Ministeriet for offentlige arbejder har flere gange udtalt, at et byråd ved fastsættelsen af de enkelte grundejeres vedligeholdelsespligt alene er forpligtet til at tage hensyn til de i vej vedtægten indeholdte regler og ikke behøver at se

hen til private aftaler, der er truffet mellem grundejerne om vejenes vedligeholdelse, og at byrådene, hvis de private aftalers indhold på nogen måde giver anledning til tvivl, alene bør gå frem efter reglerne i vejvedtægten. Såfremt de tilgrænsende grundenes ejere da mener at have krav på, at andre i sidste instans skal betale udgifterne, må de søge deres formentlige ret her-til gennemført ved domstolene.

Det er i de senere år i flere tilfælde blevet statueret ved domstolene, at selv gamle overenskomster, hvorefter den udstykkende har påtaget sig at vedligeholde en privat fællesvej mod en nærmere aftalt årlig afgift fra de tilgrænsende ejendommers ejere, skal respekteres uanset, at de er indgået under et helt andet prisniveau, og inden motoriseringen ændrede de krav, der måtte stilles til boligvejes standard, jfr. f. eks. U.f.R. 1956-281 H og U.f.R. 1959-404 H (cfr. derimod 1953-532 H). De to førstnævnte domme statuerede dog, at den i henhold til overenskomst vedligeholdelsespligtige ikke skulle refundere lodsejerne ved vejen den del af udgifterne ved et af kommunen påbudt istandsættelsesarbejde, som måtte anses for at være afholdt til en egentlig forbedring af vejen.

Spørgsmålet om kommunernes berettigelse til i henhold til private overenskomster at inddrage andre end de tilstødende grundenes ejere under pligten til at deltage i udgifterne til istandsættelsen eller vedligeholdelsen af private fællesveje har ikke i sin renhed foreligget for domstolene. Højesteret har imidlertid den 1. februar 1956 (U.f.R. 1956-268) statueret, at nogle grundejere, hvis ejendomme grænsede op til en vej, som var blevet optaget som landevej, var pligtige at betale et bidrag, som vedkommende kommunalbestyrelse havde pålagt dem til istandsættelse af samtlige private fællesveje inden for en grundejerforenings område. De pågældende grundejere skulle i henhold til en deklaration, lyst ved udstykningen af deres parceller, være medlemmer af en grundejerforening, som i øvrigt hovedsagelig omfattede grundene ved nogle private veje, og hvis formål var bl. a. at ordne vejanlæg og vedligeholdelse inden for foreningens område. Dommen kan imidlertid ikke siges klart at have fastslået, at kommunen var beføjet til at pålægge grundejerne ved landevejen at deltage i istandsættelsen af de private fællesveje, da kommunen ikke var part i retssagen, der blev ført mellem grundejerforeningen og en af grundejerne ved landevejen.

e. Kommunernes ansvar for manglende vedligeholdelse af private fællesveje.

Overensstemmende med reglerne i lov nr. 90 af 23. marts 1932 indeholder de fleste vejvedtægter for de bymæssige kommuner bestemmelse om, at der skal holdes årligt *vejsyn*. Tilsvarende bestemmelse findes ikke i den københavnske gadelovs § 8, og kun få købstadskommunale vejvedtægter har indført en tilsvarende regel. Bestemmelsen om afholdelse af årligt *vejsyn* overholdes ikke af alle kommuner. Højesteret har imidlertid tillagt den omstændighed, at *vejsyn* ikke var afholdt, afgørende betydning i en erstatningssag mod en bymæssig kommune. Sagen drejede sig om et færdselsuheld, som kunne henføres til den omstændighed, at et kloakdæksel ragede 3–7 cm op over vejbanen. Da kommunen havde undladt at afholde det i vejvedtægten påbudte *vejsyn*, statuerede højesteret, at kommunen på grundlag af den kommunen tillagte myndighed over vejen var ansvarlig for, at forholdet ikke var bragt i orden inden en rimelig tid. Kommunen blev herefter kendt erstatningspligtig for det skete færdselsuheld (U.f.R. 1953-45).

Samme kommune er i henhold til vej vedtægten senere ved utrykt Østre Landsrets dom af 5. januar 1956 blevet kendt erstatningsansvarlig i anledning af et andet færdselsuheld. Kommunen havde ved *vejsyn* truffet bestemmelse om, at en privat fællesvej skulle istandsættes på en nærmere angiven måde inden en af kommunen fastsat frist. Fristen blev imidlertid ikke overholdt, og inden arbejdet var kommet til udførelse, skete der et færdselsuheld, som måtte tilskrives vejens dårlige vedligeholdelsestilstand. Da vejvedtægten indeholdt en til den københavnske gadelovs § 8, stk. 1, svarende bestemmelse om, at såfremt det påbudte arbejde ikke bringes til udførelse inden den af kommunen fastsatte frist, lader kommunen det udføre for ejerens regning, statueredes det, at kommunen havde forsømt at opfylde sine forpligtelser i henhold til vej vedtægten og derfor måtte være ansvarlig for uheldet.

En anden bymæssig kommune er af højesteret blevet kendt erstatningsansvarlig i anledning af, at en dame var kommet til skade, da hun på en privat fællesvej kom til at træde ned i en rensebrønd, hvis dæksel, der havde ligget ca. 10 cm over vejens niveau, var blevet vippet op af et automobil. I præmisserne fremhævedes det, at kommunen på grundlag af den denne ved vejvedtægten tillagte myndighed over vejen måtte være ansvarlig for, at rensebrønden ikke

inden en rimelig tid var bragt i orden (U.f.R. 1961-538).

f. Afspærring af private fællesveje.

I henhold til § 8, stk. 2, i den københavnske gadelov kan kommunen forbyde *gennemkørsel* ved tungt lastede vogne, hvis en sådan gennemkørsel betyder en uforholdsmæssig byrde for ejerne af de tilgrænsende grunde med hensyn til vejens istandsættelse og vedligeholdelse. I henhold til § 8, stk. 4, må private gader ikke holdes afspærrede, hvis der fra én eller flere ejendomme ved disse eller fra andre ejendomme rettes indsigelse mod afspærringen, og det samtidig godtgøres, at de pågældende ejendomme ved en afspærring ville blive afskåret fra en sådan kørselsforbindelse med offentlig gade, som kommunen anser nødvendig for driften af den fra de pågældende ejendomme udøvede virksomhed. Ejerne af de pågældende ejendomme kan dog inddrages under vedligeholdelsespligten med hensyn til den pågældende gade, hvis der derefter ved kørsel fra disse ejendomme i kendelig grad forårsages slid på den private gade. I sådanne tilfælde skal det pågældende arbejde udføres som et samlet arbejde under kommunens kontrol eller ved kommunens foranstaltning for samtlige vedkommendes regning.

Lov nr. 90 af 23. marts 1932 har en lidt afvigende formulering i så henseende, idet den foreskriver, at kommunalbestyrelsen kan inddrage også andre brugere af vejen (end de tilgrænsende grundens ejere) under bidragspligten, når disse til stadighed benytter vejen og ikke ophører dermed, efter at kommunalbestyrelsen ved anbefalet brev har tilkendegivet dem, at de vil blive inddraget under bidragspligten, såfremt de ikke for fremtiden ophører med benyttelsen. De fleste vej vedtægter, der er udfærdiget i henhold til denne lov, er udformet overensstemmende hermed.

Der har været rejst tvivl om, hvorvidt de nævnte bestemmelser i gadelovens § 8, stk. 2 og 4, og de dertil svarende bestemmelser i vejvedtægterne giver kommunerne en generel hjemmel til at forbyde lodsejerne al: afspærre deres private fællesveje for uvedkommende færdsel eller på anden måde, f. eks. ved opslag, hindre sådan færdsel. Ministeriet for offentlige arbejder har imidlertid overensstemmende med den herskende juridiske teori udtalt, at bestemmelsen ikke kan antages at give kommunen sådan hjemmel (se dog nedenfor om Københavns kommune), og at bestemmelserne i

mark- og vej fredslovens § 17, stk. 1, derfor principielt må gælde også på de her omhandlede veje. I henhold til denne bestemmelse er det strafbart at færdes ad en privat vej, hvor det ved færdselstavle eller andet lovligt opslag er tilkendegivet, at færdsel eller færdsel af den pågældende art er forbudt.

Færdselsloven (lovbekendtgørelse nr. 231 af 27. juni 1962) forudsætter da også i § 58, stk. 5, at privatpersoner kan være berettigede til helt eller delvis at forbyde færdsel på private veje, herunder private fællesveje. Bestemmelsen går nærmere ud på, at privatpersoner og institutioner, der har en sådan ret, med politiets tilladelse kan anbringe de i henhold til færdselsloven (og afmærkningsbekendtgørelsen) autoriserede færdselstavler til tilkendegivelse af et sådant forbud, ligesom politiet, hvor færdselsmæssige grunde taler derfor, kan forlange, at »vejejeren« skal ændre afmærkning, som ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i afmærkningsbekendtgørelsen, og at forskriftsmæssig afmærkning skal tilvejebringes. Vedrørende det pågældende spørgsmål udtales bl. a. følgende i betænkningen af 1954 om revision af færdselsloven (p. 86):

»Det ligger uden for færdselslovens område at tage endelig stilling til, hvornår indehaverne af private vej rettigheder er berettigede til at meddele sådanne forbud, idet spørgsmålet om almenhedens færdselsret reguleres af et kompleks af vejretlige regler, og enkeltpersoner jævnlig vil kunne hævde rettigheder på privatretligt grundlag. Derimod må færdselsloven afgøre, hvorvidt andre end politiet og den almindelige vejmyndighed kan benytte afmærkning, der fremtræder i samme skikkelse som disse myndigheders afmærkning.

Om de autoriserede *forbudstavler* i det enkelte tilfælde skal tillades anvendt, bør efter udvalgets opfattelse afhænge af, om forholdene på stedet er sådan, at det kan anses for at være i de vej færendes interesse at underrettes om forbudet gennem de almenkendte tavler; i andre tilfælde må de private tilkendegive forbudet ved tavler, der tydeligt fremtræder som ikke hidrørende fra politiet eller den almindelige vejmyndighed, med tekst f. eks. »Privat vej. Adgang forbudt«; overtrædelse af sådanne forbud kan alene straffes efter mark- og vej fredsloven, medens overtrædelser af forbud meddelt ved de autoriserede tavler

straffes efter færdselsloven. Er en privat vej vel åben for almindelig færdsel, men der er fastsat begrænsninger i benyttelsen, f. eks. vægt- eller breddebegrænsninger, bør de autoriserede tavler i almindelighed anvendes. Er en privat vej åben for almindelig færdsel, og der er behov for *advarselstavler* på vejen, kan politiet tillade, at de autoriserede tavler benyttes. Endvidere bør det i alle tilfælde, hvor forholdene tilsiger det, kunne pålægges den private ejer at opsætte autoriserede advarselstavler.«

For *Københavns kommunes* vedkommende antages bestemmelsen i Københavns byggelovs § 27 derimod at afskære de private lodsejere fra på egen hånd at forbyde uvedkommende færdsel ad private gader. Enkelte kommuner har i deres vej vedtægter bestemmelser, der udtrykkeligt forbyder lodsejerne helt eller delvis at afspærre private fællesveje uden kommunens samtykke. Disse bestemmelser har formentlig haft deres hjemmel i den københavnske byggelovs § 75, hvilken bestemmelse endnu var gældende, da vedtægterne blev udfærdiget.

Andre kommuner har klaret spørgsmålet i forbindelse med udlægget af de private fællesveje, idet udlægget er blevet gjort betinget af, at der på vedkommende ejendomme lyses en deklaration om, at vejen ingen sinde må nedlægges eller afspærres uden kommunalbestyrelsens samtykke.

g. Gadenavne.

I henhold til den københavnske gadelovs § 9 skal kommunalbestyrelsens godkendelse af navne for private gader, veje, stier m. v. indhentes, for så vidt disse udlægges efter lovens ikrafttræden. For så vidt angår private gader m. v., hvortil kommunalbestyrelsen ikke tidligere har godkendt navne, kan magistraten påbyde ejerne at søge navnene godkendt hos kommunalbestyrelsen. Kommunalbestyrelsen kan også på egen hånd fastsætte og ændre gadenavne, når den finder anledning dertil. De af kommunalbestyrelsen vedtagne gadenavne må ikke senere forandres uden kommunalbestyrelsens samtykke.

h. Belysning.

Den københavnske gadelov indeholder i § 8, stk. 6, regler om belysning på private gader. Disse regler går nærmere ud på, at kommunen kan bestemme, at private gader samt de som

offentlige færdselsveje benyttede gårdarealer af vedkommende ejendomme og arealers ejere skal holdes oplyst på en efter magistratens skøn tilbørlig måde i samme tidsrum, hvori de offentlige gader er belyst. Magistraten fordeler efter reglerne i lovens § 4 (jfr. om denne bestemmelse kap. V) såvel udgifterne til anlægget som de årlige driftsudgifter mellem de tilgrænsende ejendomme og arealers ejere. Siden 1. april 1962 opkræver Københavns kommune dog ikke udgifterne til drift og forbedringer. Vejvedtægterne for købstæderne er normalt udformet på samme måde som den her citerede bestemmelse i den københavnske gadelov. Derimod er den tilsvarende bestemmelse i lov nr. 90 af 23. marts 1932 for de bymæssige kommuner noget snævrere, idet der udkræves en grundejermajoritet, før kommunen kan påbyde belysning på private fællesveje på grundejernes bekostning.

i. Klager.

I henhold til gadelovens § 17 kan klager over kommunalbestyrelsens afgørelser forelægges for vedkommende ministerium (nu ministeriet for offentlige arbejder) til afgørelse. Denne bestemmelse tillægger ministeriet en almindelig beføjelse til at efterprøve det skøn, som kommunalbestyrelsen har udtøvet i henhold til loven. Tilsvarende beføjelse er tillagt ministeriet ved købstædernes vejvedtægter og amtsrådene ved de sognekommunale vej vedtægter.

j. Råden over vejarealet m. m.

Reglerne i den københavnske gadelov og vejvedtægterne suppleres af landsbyggeloven. Dennes regler om udlæg og anlæg af private fællesveje er omtalt i kap. III. På dette sted skal nævnes lovens § 42, stk. 1, jfr. 6. I henhold til disse bestemmelser skal den, der lader foretage fundering, udgravning, ændring af terrænhøjde eller anden terræ ændring, træffe enhver foranstaltning, der udkræves for i den anledning at sikre vejarealer samt ledningsanlæg af enhver art. Denne bestemmelse suppleres af normalbygningsvedtægtens § 14, hvorefter det påhviler den byggende efter kommunalbestyrelsens afgørelse at træffe alle i forhold til arbejdets art og omfang fornødne foranstaltninger til sikring mod udskridning eller anden beskadigelse af vejterræn med de deri anbragte ledninger, kabler, standere m. v. Når et byggeforetagende foregår så nær vejen, at der derved kan forårsages ulempe eller fare for forbi-passerende, skal byggepladsen hegnes mod

vejen. Det bestemmes endvidere, at der skal indsendes andragende til kommunalbestyrelsen, når der ved et byggeforetagende ønskes udøvet en ellers ikke tilladt råden over vejarealet, herunder indretning af indkørsel til byggeplads over fortov, cykelsti eller ridesti.

Mange vedtægter indeholder regler om råden over vejarealet, herunder om opgravninger, plantning af vejtræer, anbringelse af ledninger og master. De fleste vejvedtægter indeholder også regler om overkørsler til private fællesveje.

k. Nedlæggelse af private fællesveje.

Endvidere skal nævnes bestemmelsen i landsbyggelovent § 25, hvorefter der ved retningsplan kan træffes bestemmelse om nedlæggelse af private veje. (Om retningsplaner henvises i øvrigt til kap. III).

1. Forholdet mellem vejvedtægterne og 1865-loven.

Som det vil fremgå af foranstående, adskiller 1857-loven og vej vedtægterne sig navnlig derved fra reglerne i loven af 14. april 1865 (jfr. om denne kap. II), at de giver kommunerne ret til at forlange, at private fællesveje inden for bestemmelsesnes gyldighedsområde skal være i (god og) farbar stand, og at det efter disse bestemmelser er overladt til kommunerne at bestemme, hvorledes istandsættelsen og vedligeholdelsen skal ske, og hvorledes udgifterne skal fordeles mellem de tilgrænsende grundes ejere, helt uanset eventuelle aftaler mellem grundejerne. Endvidere er det efter gadeloven og vej vedtægterne som alt overvejende hovedregel kun de tilgrænsende grundes ejere, der er pligtige at sørge for istandsættelsen og vedligeholdelsen, medens 1865-loven i så henseende lægger vægten på færdselsretten. I modsætning til 1865-loven giver gadeloven af 1857 og vej vedtægterne kommunen hjemmel til ved overenskomst med et flertal af lodsejerne at overtage den fremtidige vedligeholdelse og istandsættelse af en vej, selv om ikke alle lodsene er enige deri. Endvidere giver gadeloven og vejvedtægterne modsat 1865-loven i særlige tilfælde kommunen hjemmel til at forbyde afspærring af private fællesveje (gadelovens § 8, stk. 4).

2. KRITIK AF NUGÆLDENDE RETSTILSTAND.

Det er (bl. a. i betænkningen om en ny vejvedtægt for Københavns omegnskommuner)

blevet kritiseret, at der ikke i selve vejlovgivningen findes hjemmel til mange af de her omhandlede vejvedtægtsbestemmelser om private fællesveje, herunder om opgravning, anbringelse af ledninger og master samt om overkørsler til og vejtræer på private fællesveje. Det er bl. a. i den nævnte betænkning blevet fremhævet, at der er et stort behov for bestemmelser af denne karakter i vej vedtægterne. Det er også blevet anført, at der i vejlovgivningen savnes bestemmelser om nedlæggelse af private fællesveje, svarende til reglerne om nedlæggelse af almene og offentlige veje i §§ 15 og 20 i vejbestyrelsesloven. Navnlig efter at hjemmelen i § 75 i Københavns bygge lov til ved vej vedtægt at indføre bestemmelser fra denne lov i andre kommuner er bortfaldet, er der efter udvalgets opfattelse behov for en revision af lovgivningen på dette område, da landsbyggelovent og de i medfør af denne udfærdigede bestemmelser kun indeholder ganske enkelte af de her omhandlede regler.

Det er fra kommunal side (bl. a. i den af vejvedtægtsudvalget for Københavns omegnskommuner afgivne betænkning) blevet kritiseret, at kommunerne (med undtagelse af Københavns og enkelte andre kommuner) som hovedregel ikke kan modsætte sig, at grundejerne træffer bestemmelse om forbud mod færdsel eller færdsel af visse arter. Der er herved også henvist til den gældende regel i gadelovens § 8, stk. 4, hvorefter kommunen kan bestemme, at private fællesveje ikke må holdes afspærrede, hvis afspærringen afskærer nogen ejendom fra fornøden kørselsforbindelse med offentlig vej, og det er gjort gældende, at en tilsvarende regel må anses for påkrævet, når hensynet til den gennemgående færdsel taler imod en afspærring af en privat fællesvej, der i enhver henseende indgår i det vejnet, der er åbent for den almindelige færdsel. De hidtidige regler, hvorefter de private kan hindre gennemgående færdsel, har i mange tilfælde medført uheldige virkninger. Det er endvidere anført, at bestemmelsesretten for de private med hensyn til indførelse af helt eller delvis færdselsforbud under den nugældende retstilstand ikke behøver at være knyttet til vedligeholdelsespligten, idet »vejejer« , der måske ikke har andet med vejen at gøre, end at den er matrikuleret under hans ejendom, fra hvilken de til vejen grænsende ejendomme for længst er udstykket, efter omstændighederne kan træffe bestemmelse om forbud mod gennemkørsel, selv om de tilgrænsende grundes ejere, der har vedligeholdelses-

pligten, ikke har noget imod den gennemgående færdsel.

Imod en ophævelse af grundejernes ret til at forbyde uvedkommende færdsel ad private fællesveje i byerne er det fra anden side anført, at en sådan ændring i den hidtidige retstilstand vil kunne betyde en urimelig forøgelse af vedligeholdelsesbyrden for grundejere ved sådanne veje. Det er endvidere anført, at kommunerne ved at overtage bestemmelsesretten med hensyn til afspærring af private fællesveje vil kunne blive fristet til at anvende private veje, som måske efter deres hele udstyr slet ikke er egnet dertil, som gennemfartsveje i stedet for at anlægge eller udbygge de fornødne offentlige vejforbindelser. En tung, gennemgående trafik på private fællesveje vil kunne medføre urimelige byrder for ejerne af de tilgrænsende grunde i form af udgifter til fornyelse og forstærkning af vejbelægningerne. Hvis private gennemfartsveje skal belastes med større, gennemgående færdsel, bør de overtages som offentlige.

I de tilfælde, hvor istandsættelsen eller vedligeholdelsen af flere private fællesveje, der må betragtes som en færdselsmæssig enhed, sker under ét ved kommunens foranstaltning eller under dennes kontrol, har der vist sig at være behov for også at kunne foretage udgiftsfordelingen under ét for de pågældende veje, og flere kommuner har derfor anvendt denne fremgangsmåde.

Det har navnlig været tilfældet, når flere veje forløber i forlængelse af hinanden, men af en eller anden grund har forskellige navne. I sådanne tilfælde vil det være naturligt at udføre de pågældende arbejder på samtlige veje under ét, og det kan da rent regnskabsmæssigt være vanskeligt at afgøre, hvilken del af udgifterne der vedrører hver enkelt vej. Som ovenfor anført har der imidlertid næppe hidtil været hjemmel til en sådan fremgangsmåde.

Flere kommuner har fundet det mest hensigtsmæssigt, at de påbudte istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder som hovedregel udføres ved kommunens egen foranstaltning således, at udgifterne herefter fordeles mellem lodsejerne. Loven giver imidlertid kun hjemmel til kommunens udførelse af disse arbejder i de foran under la og e omhandlede tilfælde.

Som ligeledes anført ovenfor har flere kommuner i tilfælde, hvor en anden end de tilgrænsende grundes ejere ved servitutbestemmelse er forpligtet til at vedligeholde en privat fællesvej, krævet, at den servitutforpligtede og ikke

de tilgrænsende grundes ejere skulle lade de af kommunen påbudte vedligeholdelsesarbejder udføre. Som anført ovenfor har ministeriet imidlertid som klageinstans indtaget det standpunkt, at kommunerne i hvert fald, hvis der på nogen måde kan rejses tvivl om servitutbestemmelsens rækkevidde, måtte holde sig til ejerne af de tilgrænsende grunde, og at disse måtte være henvist til at søge deres på privatretligt grundlag hvilende krav mod den servitutforpligtede gennemført ved domstolene. Det er imidlertid utvivlsomt, at der er behov for en regel, der i visse tilfælde tillader kommunerne at træde i direkte forbindelse med den servitutforpligtede. Det må dog erindres, at servitutforpligtelser af den her omhandlede art kan være af mindre omfang end de krav, det offentlige i henhold til vejlovgivningen kan stille til ejerne af de tilgrænsende grunde, jfr. f. eks. de p. 42 f. o. citerede domme, hvorefter den del af udgifterne ved et af kommunen påbudt istandsættelsesarbejde, som måtte anses for at være afholdt til en egentlig forbedring af vejen, ikke kunne pålægges de servitutforpligtede. Servitutter af denne art bærer i det hele taget hyppigt præg af at være indgået på et tidspunkt, hvor spørgsmålet om vedligeholdelsen af private fællesveje ansås for et rent privatretligt anliggende, som kunne klares af ejendomsbesidderne selv uden det offentliges mellemkomst.

Det må også erkendes, at sådanne servitutforpligtelser kan virke urimeligt tyngende for den tjenende ejendom, ikke mindst, når henses til, at sådanne aftaler i mange tilfælde er indgået på et tidspunkt, hvor man ikke kunne forudse de store krav, motorfærdselen har stillet selv til private boligveje, og hvor det fikse rede vederlag, som ved overenskomsten blev tillagt den servitutforpligtede til gengæld for dennes overtagelse af vedligeholdelsesbyrden, også på grund af møntforringelsen ikke længere står i noget rimeligt forhold til vedligeholdelsesforpligtelsen. Efter den nugældende retstilstand er det i det væsentlige overladt til domstolene at vurdere rækkevidden af sådanne overenskomster. I Københavns kommune giver Københavns byggelovs § 14, stk. 4, dog mulighed for ved bestemmelse af reguleringskommissionen at få afløst privatretlige forpligtelser. Uden for København kan sådanne forpligtelser afløses ved bestemmelse i byplanvedtægt og evt. ved regulerings- eller udredningsplan i henhold til landsbyggeovens kap. 9. De ovenfor (p. 42) omhandlede domme synes imidlertid at vise, at der er behov for specielle lovbestemmelser til

ophævelse eller nedsættelse af vej servitutter af den her omhandlede karakter.

Som foran nævnt gælder der ikke ensartede regler om vej syn i alle kommuner, og mange kommuner overholder ikke de for dem gældende bestemmelser om årlige vej syn. Der er derfor behov for ændrede regler på dette område.

Det er fra grundejerside blevet kritiseret, at kun enkelte vej vedtægter foreskriver, at kommunerne skal forhandle med grundejerne, inden der træffes bestemmelse om de istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder, grundejerne skal udføre. Grundejerne har også gjort gældende, at der i loven og vej vedtægterne savnes faste kriterier for, efter hvilke retningslinier vedligeholdelses- og istandsættelsesbyrden skal fordeles mellem grundejerne, jfr. herved betænkningen om offentlighed i forvaltningen. Endelig har grundejerne i flere tilfælde anført, at de krav, vedkommende kommune har stillet om istandsættelse af private fællesveje, ikke har været begrundet i hensynet til den eksisterende færdsel ad de pågældende veje, men derimod i ønsket om en byggemodning af kommunens egne arealer.

3. UDVALGETS FORSLAG.

Som omtalt i kap. I har udvalget fundet det rigtigst, at de hidtidige lokale vejvedtægter, hvis bestemmelser på mange punkter er ganske overensstemmende, og hvis individuelle forskelligheder ikke synes begrundet i lokale forhold, afløses af lovbestemmelser, der giver ensartede regler om de principielle spørgsmål for alle købstæder og bymæssige områder, jfr. nærmere afgrænsningen i lovudkastets § 4. Det betyder imidlertid som ligeledes foran angivet ikke, at der ikke stadig bliver behov for vej vedtægter. Det er efter forslaget tanken, at sådanne vedtægter skal indeholde udfyldende bestemmelser, men ikke indeholde selve hjemmelen for kommunerne til at have indseende med de private vejes vedligeholdelse etc.

Da reglerne om private fællesveje i Københavns gadelov og i vej vedtægterne stort set har virket tilfredsstillende i praksis, bygger udvalgets forslag i øvrigt i vidt omfang på principperne fra den hidtidige lovgivning.

a. Vejlovsudvalget har foreslået, at der som hidtil skal påhvile *ejerne af de tilgrænsende grunde en ubetinget pligt til at vedligeholde de private fællesveje forsvarligt*, uanset om andre ved servitut eller anden bestemmelse har pligt

til at sørge for vejens vedligeholdelse (og eventuelt tillige istandsættelse). Medens 1857-loven anvender udtrykket »farbar stand«, og vejvedtægterne almindeligvis anvender udtrykket »god og farbar stand«, han vejlovsudvalget ment, at det udtrykkeligt bør fastslås, at det påhviler de pågældende grundejere at holde vejen i en under hensyn til færdselens art og størrelse god og forsvarlig stand (forslagets § 37, stk. 1). Dette er i overensstemmelse med det af vejvedtægtsudvalget for Københavns omegnskommuner stillede forslag og stemmer med den praksis, der er fulgt af de fleste kommu-

b. Udvalget foreslår endvidere, at der som hidtil gives *tilsynsmyndigheden myndighed til at bestemme, hvorledes de private fællesveje skal vedligeholdes*, og at kommunen tillige, når hensynet til færdselen ad vejen tilsiger det, kan bestemme, at en vej skal istandsættes (udkastets § 37, stk. 2). Lovudkastet sonderer ligesom gadeloven af 1857 og vej vedtægterne mellem begreberne »istandsættelse« og »vedligeholdelse«, men for at tydeliggøre, at der er tale om to forskellige begreber, indeholder lovudkastet den nærmere angivelse af udtrykket »istandsættelse«, at der her er tale om en forbedring af vejen med hensyn til belægning eller profilering eller begge dele. Denne formulering er i overensstemmelse med ministeriets fortolkning af de hidtidige lov- og vejvedtægtsbestemmelser om »istandsættelse« modsat »vedligeholdelse«. Forudsat, at kommunen ved vejens anlæg har godkendt, at vejen midlertidigt anlægges i en mindre bredde end den fastsatte udlægsbredde, må tilsynsmyndigheden i forbindelse med beslutningen om vejens istandsættelse kunne bestemme, at vejen nu skal anlægges i sin fulde bredde.

C. Med hensyn til spørgsmålet om kommunernes hjemmel til at træffe bestemmelse om *istandsættelse og vedligeholdelse af flere private fællesveje under ét*, har udvalget overensstemmende med det af vejvedtægtsudvalget for Københavns omegnskommuner stillede forslag fundet det rigtigst, at der tillægges tilsynsmyndigheden en sådan ret, forudsat, at de pågældende veje i færdselsmæssig henseende udgør en enhed (udkastets § 37, stk. 3). Der har som ovenfor nævnt vist sig at være behov for en sådan regel i tilfælde, hvor flere veje, der forløber i forlængelse af hinanden, af en eller anden grund har forskellige navne.

d. Som anført ovenfor har praksis været forskellig i de forskellige kommuner med hensyn **til** spørgsmålet om, hvorvidt vedligeholdelse og istandsættelse af en privat fællesvej skal ske som et *samlet arbejde*, eller om arbejderne skal udføres af de enkelte grundejere hver ud for sin ejendom. Udvalget har ikke foreslået nogen ændring i så henseende, men lovudkastet er udformet således, at det nu udtrykkeligt fremgår, at tilsynsmyndigheden frit kan vælge, hvilken af de to fremgangsmåder den vil foretrække i det enkelte tilfælde (§ 37, stk. 2). Da der har vist sig praktisk trang dertil, foreslås det endvidere, at tilsynsmyndigheden skal kunne bestemme, at arbejdet skal udføres *ved vedkommende kommunes foranstaltning*. En sådan hjemmel foreslås dog kun givet for tilfælde, hvor omstændighederne særlig taler derfor (udkastets § 39, stk. 1).

e. Med hensyn til *inddragelse af andre end ejerne af de tilgrænsende ejendomme* under vedligeholdelsespligten har udvalget foreslået, at den hidtidige regel i den københavnske gadelovs § 8, stk. 4, opretholdes, hvorefter tilsynsmyndigheden kan inddrage andre brugere af en privat fællesvej under vedligeholdelsespligten, når deres benyttelse af vejen efter tilsynsmyndighedens opfattelse i særlig grad skønnes at medføre slid på denne (§ 38, stk. 1). Under hensyn **til**, at der foreslås indført en generel regel om, at det er den kommunale myndighed, der bestemmer, om en privat fællesvej kan afspærres for uvedkommende færdsel, er reglen ikke således som i den københavnske gadelov knyttet til en beslutning fra kommunen om, at vejen ikke må af spærres. Det er i forslaget udtrykkeligt fremhævet, at reglen også kan komme til anvendelse ved en midlertidig benyttelse af vejen, da en sådan benyttelse, f. eks. ved et omfattende byggeri, kan være lige så ødelæggende for vejen som en mere vedvarende benyttelse.

f. Med hensyn til spørgsmålet om kommunernes ret til at stille krav om istandsættelse eller vedligeholdelse af private fællesveje *direkte over for eventuelle ved servitutbestemmelser eller lignende dertil særligt forpligtede* i stedet for over for de tilgrænsende grundenes ejere har udvalget i § 38, stk. 3, foreslået, at der ved en lovbestemmelse udtrykkeligt tillægges tilsynsmyndigheden en sådan ret, da der har vist sig praktisk trang hertil. Det må dog naturligvis være en forudsætning, at den pågældende forpligtelse er ganske klar og utve-

tydig. Hvis den efter kommunens opfattelse vedligeholdelsespligtige mener, at en sådan forpligtelse ikke påhviler ham eller ikke i det af kommunen hævdede omfang, må han indbringe sagen for domstolene. Det må endvidere erindres, at servitutforpligtelser af den her omhandlede karakter som ovenfor p. 46 angivet langt fra altid er lige så vidtrækkende som de forpligtelser, ejerne af de til vejen stødende grunde har i forhold til det offentlige.

Da forpligtelser af den her omhandlede art for andre end de tilgrænsende grundenes ejere til at vedligeholde (og istandsætte) private fællesveje som ovenfor nævnt kan virke urimeligt tyngende, hvis forpligtelsen er af ældre dato, har udvalget som en videreførelse af principperne fra de foran pag. 46 citerede bestemmelser fra Københavns byggelov m. fl. foreslået, at den vedligeholdelsesforpligtede efter en servitut, der er mere end 20 år gammel, skal kunne kræve afgørelse af spørgsmålet om, hvorvidt den økonomiske byrde ved vedligeholdelsesforpligtelsen er steget i så væsentlig grad ud over, hvad man kunne påregne ved servitutbestemmelsens stiftelse, at forpligtelsen helt eller delvis bør bortfalde, eventuelt mod erstatning. Hvis den vedligeholdelsesforpligtede har anmodet kommunen om at foranledige dette spørgsmål afgjort, bør kommunen ikke benytte undtagelsesbestemmelsen i § 38, stk. 3. Er arbejdets udførelse påtrængende, må kommunen enten efter hovedreglen holde sig til ejerne af de tilgrænsende ejendomme eller selv lade det udføre, idet udgifterne da først pålægges, når spørgsmålet om vedligeholdelsespligten er blevet endeligt afgjort. Udvalget har overvejet, hvilken myndighed der bør afgøre spørgsmålet om bortfald af vedligeholdelsesforpligtelser af den her omhandlede art. Man har i så henseende overvejet, om det burde være tilsynsmyndigheden selv, vedkommende i henhold til vejbestyrelsesloven nedsatte taksationskommission, reguleringskommissionen i henhold til landsbyggeoven eller eventuelt domstolene, der skulle træffe afgørelsen. Udvalget har dog under hensyn til sammensætningen af landvæsenskommissionerne og overlandvæsenskommissionerne fundet det mest naturligt, at afgørelsen uden for København henlægges til disse kommissioner (forslagets § 38, stk. 4 og 5).

Som modstykke til den ved servitutbestemmelse vedligeholdelsespligtiges adgang til at kræve spørgsmålet om vedligeholdelsespligtens bortfald forelagt en landvæsenskommission, har udvalget foreslået, at der også tillægges de grund-

ejere, som i henhold til servitutbestemmelse skal betale »*vejafgift*« til den oprindelige grundejer, adgang til at kræve spørgsmålet om bortfald af denne afgift forelagt en landvæsenkommission, når servitutten er mere end 20 år gammel (udkastets § 38, stk. 4). Det må iøvrigt være en selvfølge, at kommissionen tager stilling til spørgsmålet om afgiftens bortfald, når den servitutforpligtede rejser spørgsmål om afløsning af vedligeholdelsesforpligtelsen. Ligeledes bør der gøres op med spørgsmålet om vedligeholdelsesforpligtelsen, når der rejses spørgsmål om bortfald af afgiften.

g. Udvalget har også overvejet, hvorvidt der i lighed med, hvad der er fastsat i de fleste vejvedtægter for bymæssige kommuner, burde bestemmes, at alle kommuner har pligt til at afholde *årlige vejsyn*. Bl. a. i erkendelse af, at de hidtidige regler om årlige vej syn i mange kommuner ikke er blevet overholdt i praksis, har udvalget fundet det betænkeligt at foreslå, at samtlige kommuner skulle være pligtige at afholde årlige vej syn. Udvalget har dog foreslået, at der ved vej vedtægt kan fastsættes regler om afholdelse af årlige vej syn på private fællesveje (udkastets § 40, stk. 4).

h. Som omtalt er der rejst kritik mod de hidtidige regler, hvorefter kommunerne uden forudgående *forhandling* med lodsejerne kan træffe bestemmelse om kostbare istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder på private fællesveje. Udvalget har derfor i § 40 foreslået, at tilsynsmyndigheden, inden den træffer endelig beslutning om udførelse af et istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejde på en privat fællesvej som et samlet arbejde, *enten* skal indkalde lodsejerne og eventuelle andre vedligeholdelsesforpligtede til et møde om sagen *eller* ved anbefalet brev give de pågældende meddelelse om den påtænkte beslutning, idet der gives disse en frist til at gøre indsigelse mod den påtænkte beslutning. Derimod foreslås reglerne i § 40 ikke bragt til anvendelse på de istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejder, som udføres ved de enkelte grundejeres egen foranstaltning.

i. Som nævnt har der været behov for regler om *nedlæggelse af private fællesveje*, da reglerne herom i bygningslovgivningen uden for København næppe kan anses for tilstrækkelige. Udvalget har derfor i § 36 foreslået, at der indføres regler om nedlæggelse af sådanne veje. Ved disse regler er det tilstræbt ikke alene, at

kommunerne får hjemmel til at træffe bestemmelse om nedlæggelse af private fællesveje, men også at de tilstødende grundens ejere og andre, der kan have interesse i vejens opretholdelse, får lejlighed til at gøre deres synspunkter gældende, inden beslutning om vejens nedlægning træffes. Det er i udkastet udtrykkeligt fastslået, at ingen vej, der efter matrikelkortet er eneste adgang til en selvstændigt beliggende lod, kan nedlægges ved forvaltningsmyndighedens kendelse, medmindre der samtidig træffes bestemmelse om anden adgang til lodden.

Der er endvidere foreslået hjemlet forvaltningsmyndigheden ekspropriationsret til forlægning af private fællesveje såvel som til tilvejebringelse af anden vejadgang til ejendomme, der som følge af nedlægningen eller forlægningen af den private fællesvej mister sin hidtidige vejadgang. Eventuelle ekspropriationserstatninger må betales af vedkommende kommune. Ved udformningen af forslaget (udkastets § 36) har vejbestyrelseslovens §§ 15 og 20 dannet forbillede.

j. Da færdselsmæssige hensyn i mange tilfælde kan tilsige, at der gennemføres *tekniske ændringer* med hensyn til private fællesveje, har udvalget i lighed med bestemmelsen i § 27, stk. 3, i Københavns bygge lov foreslået, at der tillægges forvaltningsmyndigheden en generel hjemmel til på private fællesveje af kl. I-II at lade foretage sådanne forandringer ved vejens indretning eller anlæg, som skønnes nødvendige eller tilrådelige af færdselsmæssige eller andre almene hensyn, herunder helt eller delvis at afspærre vejen for gennemgående færdsel (udkastets § 30). I det omfang, disse foranstaltninger ikke kan karakteriseres som en istandsættelse af vejen af den i udkastets § 38 omhandlede karakter (jfr. herom ovenfor), eller der ikke ved vejens anlæg er truffet bestemmelse om senere foretagelse af sådanne foranstaltninger, kan udgifterne ved disse foranstaltninger ikke pålægges grundejerne.

k. Udvalget har dernæst overvejet, hvorvidt man bør opretholde den hidtidige retstilstand, hvorefter grundejerne selv (uden for Københavns og enkelte andre kommuner) har beføjelse til at træffe bestemmelse om *forhud mod færdsel eller færdsel af visse arter* på private fællesveje i byerne, og hvorefter kommunerne som hovedregel ikke kan tilsidesætte de af de private trufne beslutninger i så henseende. Til fordel for en opretholdelse af den hidtidige retstilstand er det blevet anført, at en gennemgående færdsel

sel af betydeligt omfang ad en privat fællesvej kan medføre store omkostninger for lodsejerne, navnlig i form af udgifter til fornyelse og forstærkning af vejbelægningerne, ligesom f. eks. uvedkommende parkering kan være til stor ulempe. En overførelse af bestemmelsesretten med hensyn til afspærring af private fællesveje til kommunerne vil kunne friste disse til at undlade at anlægge eller udbygge de fornødne offentlige vejforbindelser og i stedet lade private fællesveje anvende som gennemfartsveje, uanset om de i virkeligheden er egnede til sådan færdsel. Hvis kommunerne ønsker, at en privat fællesvej skal holdes åben for gennemgående færdsel, må de derfor overtage vejen som offentlig og dermed overtage udgifterne ved vejens fremtidige vedligeholdelse. Heroverfor har de medlemmer, som er knyttet til de kommunale administrationer, imidlertid bl. a. gjort gældende, at det i mange tilfælde vil være stridende mod de af kommunen i almindelighed fulgte synspunkter med hensyn til overtagelse af private veje som offentlige, hvis kommunen skal være pligtig at overtage en enkelt privat fællesvej som offentlig, fordi den rent faktisk benyttes som gennemfartsvej, idet optagelse af en enkelt privat gennemfartsvej som offentlig vil kunne gøre det vanskeligt for kommunen at modsætte sig et krav fra lodsejerne om overtagelse af andre private veje, som ikke har nogen særlig betydning for den gennemgående færdsel, men som er anlagt i samme kvarter og med samme bredde og udstyr som den overtagne vej.

Som forholdene har udviklet sig, benytter ejerne af private fællesveje kun sjældent den ret, de har efter den nuværende lovgivning til at afspærre de veje, som de bor ved. Den interesse, som ejendomsbesidderne har i selv at kunne færdes uhindret på andre private veje, bevirker, at de undlader at afspærre deres veje, og at det som regel føles som en naturlig gensidighedsakt at lade dem stå åbne for almindelig færdsel fra andre lignende veje. Så længe den færdsel, som de private veje udsættes for, i det væsentlige er af samme karakter som den, vejenes beboere udøver dels på den pågældende vej, dels på andre tilstødende privatveje, vil det derfor være naturligt, at kommunalbestyrelsen har adgang til at bestemme, at vejen skal stilles til rådighed vederlagsfrit for en sådan trafik. Hvor private veje mod ejernes ønsker bliver åbnet for almindelig færdsel af væsentlig anden karakter, altså navnlig, hvor de private veje bliver benyttet som forbindelse mellem of-

fentlige veje med betydelig færdsel, eller hvor offentlige trafikmidler passerer dem, kan det derimod ikke anses for rimeligt at pålægge ejerne at stille dem til rådighed for en sådan trafik, uden at det offentlige betaler de merudgifter, som denne færdsel fører med sig.

Under hensyn hertil har udvalget foreslået, at bestemmelse om færdselsregulering eller færdselsindskrænkninger på private fællesveje af klasse I-II ikke kan træffes af grundejerne uden forvaltningsmyndighedens og politiets godkendelse (§ 29). Udvalget har imidlertid fundet det påkrævet, at det som modstykke til denne regel bestemmes, at kommunen, såfremt det forbydes lodsejerne at afspærre en privat vej for gennemgående færdsel, og denne i særlig grad medfører slid på vejen, skal afholde en hertil svarende del af udgifterne ved vejens vedligeholdelse eller istandsættelse (§ 38, stk. 2).

1. Udvalget har overvejet, hvorvidt det ved loven burde pålægges grundejerne ved en vej at indtræde i en *grundejerforening*, således at tilsynsmyndigheden kunne forhandle med dem på grundejernes vegne. I nogle kommuner har man haft gode erfaringer med sådanne foreninger. I disse kommuner bliver der ved nye udstykninger i almindelighed tinglyst deklARATIONER på de udstykkede parceller, hvorefter disses ejere får pligt til at indtræde i grundejerforeninger, som forhandler med myndighederne på grundejernes vegne, og hvis vedtagelser skal respekteres af grundejerne. Dette har betydet en administrativ lettelse for de pågældende kommuner. Nogle af udvalgets medlemmer har derfor været stemt for en regel, der pålægger grundejerne at indtræde i grundejerforeninger. Andre medlemmer har dog været betænkelige ved en så vidtgående regel som at pålægge grundejerne at indtræde i grundejerforeninger.

m. Den københavnske gadelov indeholder ikke regler om, hvilken fremgangsmåde der bør følges ved *fordeling* mellem grundejerne af udgifterne ved de arbejder, der udføres som samlede arbejder, og kun ganske enkelte vedtægter har givet regler herom. Ud fra den betragtning, at det må være de samme synspunkter, som ved fordeling af vej bidrag til offentlige veje, der her lægges til grund, foreslås det, at de i vejbidragsloven indeholdte regler herom skal finde tilsvarende anvendelse i disse tilfælde (§ 41). Dette svarer til ministeriets praksis i klagesager.

n. Med hensyn til *overkørsler* og andre adgange til private fællesveje har det været tvivlsomt, i hvilket omfang kommunerne kunne stille krav om en begrænsning af sådanne adgange til private veje ud fra færdselsmæssige hensyn. Da det må erkendes, at der på tilsvarende måde som for offentlige veje, for hvilke der ikke gennemføres adgangs begrænsning, er behov for regler, der giver vedkommende kommunale myndighed hjemmel til at bestemme, hvor de pågældende adgange til den private vej nærmere skal placeres, og til eventuelt at stille krav om tilvejebringelse af fri oversigt m. v., har udvalget foreslået, at der for sådanne veje gives tilsynsmyndigheden tilsvarende hjemmel, som vejbestyrelserne i henhold til vejbestyrelseslovens §§ 33 og 34 har for de offentlige vejes vedkommende. Det betyder, at tilsynsmyndigheden under visse omstændigheder helt kan nægte tilladelse til, at der fra en grund etableres adgang til en privat fællesvej, hvis de færdselsmæssige grunde i særlig grad taler derimod. Under hensyn hertil foreslås det i § 33, stk. 3, at der i sådanne tilfælde gives ejeren af den ejendom, der ikke kan få adgang til en privat fællesvej, ret til at få ejendommen overtaget mod erstatning, såfremt han derved afskæres fra at udnytte ejendommen på en økonomisk hensigtsmæssig og rimelig måde, svarende til den måde, hvorpå de omliggende til vejen stødende ejendomme faktisk udnyttes. Tilsynsmyndigheden kan dog blive fri for at overtage arealet, hvis den kan anvise anden fornøden adgang til arealet, eventuelt ved ekspropriation. Bestemmelsen har sit forbillede i vejbestyrelseslovens § 37, der også anvendes analogt, når tilladelsen til etablering af nye eller ændret anvendelse af eksisterende

adgange nægtes i henhold til vejbestyrelseslovens §§ 33 og 34.

O. Med hensyn til *ledninger og opgravning i private vejarealer* foreslås i § 35 indført udtrykkelige regler herom i lighed med de af vejvedtægtsudvalget for Københavns omegnskommuner foreslåede. I lighed med bestemmelsen i normalbygningsvedtægtens § 14 foreslås der endvidere i § 34 givet en bestemmelse om, at tilsynsmyndigheden ved byggeforetagender kan stille krav om iagttagelse af særlige sikkerhedsforanstaltninger til afværgelse af fare eller ulemper for færdselen. Denne bestemmelse suppleres af § 87 i afmærkningsbekendtgørelsen af 1. juli 1955, hvorefter det endvidere påhviler den for arbejdet ansvarlige efter aftale med kommunen og om fornødent med politiet at drage omsorg for en forsvarlig afmærkning til afgrænsning af arbejdsstedet med fornødne færdselstavler m. m.

p. Vedrørende *vejnavne, luftledninger, husnumre og hegn* mod vej foreslås det i § 31, at reglerne herom i loven om vejbidrag m. v. til offentlige veje skal finde tilsvarende anvendelse (jfr. nærmere nedenfor kap. V), da de hensyn, der har ført til forslaget om de pågældende bestemmelser for de offentlige veje, også gør sig gældende ved private fællesveje.

q. Vedrørende udkastets bestemmelser om *belysning* (§ 30), *vejtræer* (§ 32) og *særlig brug af private fællesvejes arealer* (§ 34) henvises til bemærkningerne til de enkelte paragraffer.

V. Grundejerbidrag til offentlige veje

1. NUGÆLDENDE RETSTILSTAND.

Loven af 14. december 1857 med senere ændringer (den københavnske gadelov) og vejvedtægterne indeholder som angivet i kap. IV dels regler om private veje (lovens §§ 8 og 9), dels regler om offentlige veje (§§ 1-7). Om bestemmelseernes gyldighedsområde henvises til kap. I og indledningen til kap. IV*).

a. Overtagelse af private fællesveje som offentlige.

I henhold til lovens § 1 (og de tilsvarende bestemmelser i vej vedtægterne) kan kommunalbestyrelsen erklære enhver privat gade, vej, plads eller sti i kommunen for offentlig, når den i forvejen har været til brug for flere særskilt matrikulerede og i særligt eje værende ejendomme. De veje m. v., som efter disse bestemmelser kan overtages som offentlige, er de veje, der traditionelt betegnes som private fællesveje, jfr. nærmere kap. I. Ved bestemmelserne i vejbestyrelseslovens §§ 14 og 16 er der nu givet sognekommunerne (og de bymæssige kommuner) samt købstadkommunerne udtrykkelig hjemmel til at overtage sådanne veje som offentlige, uanset om der er indført vej vedtægt i kommunen.

b. Vejbidrag til istandsættelse af overtagne og nye offentlige veje.

I henhold til gadelovens § 2 (og de tilsvarende bestemmelser i vejvedtægterne) bestemmer kommunalbestyrelsen, når en gade, vej, plads eller sti erklæres for offentlig, hvorledes denne skal indrettes, såvel med hensyn til afløb og belægning som med hensyn til tilvejebringelse af fortove og andre til anlægget henhørende indretninger. Anlægsforanstaltningerne udføres af kommunen, der også foreløbig af-

holder de dermed forbundne udgifter. Kommunalbestyrelsen kan endvidere bestemme, at ejerne af de tilgrænsende grunde helt eller delvis skal afholde udgifterne ved de nævnte foranstaltninger. Bestemmelsen indeholder samtidig visse begrænsninger med hensyn til bredden af de vejarealer, hvortil lodsejerne er pligtige at yde bidrag. Bestemmelsen kan også bringes til anvendelse på nyanlæg af offentlige gader m. v.

Bestemmelsen har på mange punkter givet anledning til tvivl, bl. a. med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt ejendomme kan anses for »tilstødende« (tilgrænsende). Ministeriet for offentlige arbejder har i skrivelse af 25. august 1952 udtalt, at en ejendom, mellem hvis facade og gadens fortov der var ca. 11 m bred græsrabat, der tilhørte det offentlige, måtte anses for at grænse op til vejen. Ministeriet har endvidere i skrivelse af 25. september 1953 udtalt, at en grund, der lå 6-7 m over en offentlig vejs niveau og var adskilt fra vejen ved en 7-8 m bred beplantet skråning, der tilhørte kommunen og henlå som umatrikuleret vejareal, ligeledes måtte anses for at støde op til vejen. I sidstnævnte tilfælde havde grunden sin eneste adgang ad den omhandlede offentlige vej.

Ministeriet har i skrivelse af 8. februar 1954 udtalt, at et byråd var berettiget til at pålægge de tilgrænsende lodsejere bidrag til en offentlig vej, som byrådet samtidig overtog som offentlig, uanset at grundene på den ene side af vejen lå i en *tilstødende sognekommune*, som ikke havde indført vejvedtægt. (Denne afgørelse stemmer med dommen i U.f.R. 1944-1020, der dog vedrørte spørgsmålet om en kommunalbestyrelses ret til at bestemme, at også nogle i en nabokommune boende lodsejere skulle deltage i udgifterne ved istandsættelsen af en privat fællesvej, der forblev privat).

Bidrag efter bestemmelsen i gadelovens § 2 kan ikke pålignes ejendomme langs *andre veje* end selve den istandsatte offentlige vej. I

*) Se nærmere E. A. Abitz »Vejenes Retsforhold«, p. 277-286, og »Håndbog for danske kommuner« III, p. 1138-1143.

skrivelse af 28. maj 1954 har ministeriet for offentlige arbejder således udtalt, at i et tilfælde, hvor 3 rækkehusblokke, hver bestående af 7 huse, stødte op til den offentlige vej, således at kun ét hus i hver blok havde facade mod denne, medens blokkene i øvrigt havde facade til 3 blinde private fællesveje, der munded ud i den pågældende offentlige vej, kunne bidrag kun pålignes de grundejere, hvis ejendomme stødte direkte op til den offentlige vej.

Ministeriet har flere gange udtalt, at udgifter til *arealerhvervelser* til vej anlægget ikke kan pålignes grundejerne. Dette fremgår i øvrigt også af lovens motiver.

Domstolene har fastslået, at udgifterne ved *store jordarbejder*, der alene tjener vejens brugbarhed for den gennemgående færdsel, ikke kan pålignes grundejerne (U.f.R. 1928-843).

Under den tidligere retstilstand fandtes der ikke regler om, at vej bidraget skulle nedsættes som følge af, at kommunen fik *dækning af udgifterne fra motorafgifterne*, enten gennem den almindelige refusion eller gennem vej fondstilskud, hvilket i princippet kunne medføre, at kommunen overhovedet ingen udgifter fik ved de pågældende arbejder, jfr. herved en højesteretsdom, hvorved det blev statueret, at kommunen var berettiget til at kræve vej bidrag fra grundejerne, uanset at der ved bidragets beregning ikke var taget hensyn til, at der blev ydet vejfondstilskud til arbejdet. Det blev i præmisserne (til underrettsdommen, der blev stadfæstet ved højesteret) understreget, at et vejfondstilskud måtte betragtes som et tilskud til kommunens udgifter vedrørende det pågældende arbejde, og at tilskuddet som følge deraf ikke skulle fradrages, forinden de samlede udgifter ved arbejdet reparteredes på grundejerne (U.f.R. 1951-258). Dette forhold er dog nu reguleret. Først bestemte ministeriet, at der ved 85 % vejfondstilskud i hvert fald ikke kunne kræves lodsejerbidrag for mere end de resterende 15 % af udgifterne. I henhold til § 2, stk. 4, i vejtilskudsloven af 1958 er dernæst ordningen for kommunerefusionen efter lovens kap. I nu den, at lodsejerbidrag skal fradrages i de udgifter, der danner grundlag for denne refusion. Er der tale om vej bidrag i anledning af en privat vejs overtagelse som offentlig eller anlæg af en offentlig vej, kan der dog ydes et refusionsbeløb, svarende til halvdelen af udgiften til vejens istandsættelse eller anlæg efter fradrag af lodsejernes bidrag, dog ikke ud over 30 % af udgiften, jfr. lovens § 1, stk. 3. Lodsejerbidrag skal også fradrages i de anlægsudgif-

ter, der lægges til grund for beregning af vejfondstilskud.

Kommunalbestyrelsen behøver ikke nødvendigvis at udføre *samtliche arbejder i forbindelse med anlægget på én gang*. Dog indeholder gadelovens § 2 den begrænsning af kommunens adgang til at pålægge bidrag efter den pågældende bestemmelse, at belægningen skal være udført inden 10 år efter vejens overtagelse. Derved er kommunalbestyrelsen dog ikke afskåret fra at stille krav om ydelse af et vist bidrag til vejens endelige belægning, jfr. straks nedenfor.

c. Vejbidrag til endelig belægning.

I henhold til lovens § 3 (og de tilsvarende bestemmelser i vejvedtægterne) kan kommunalbestyrelsen, når en offentlig vej m. m., der ikke er forsynet med endelig belægning, eller når en offentlig vej m. m., hvis belægning ikke er tilendebragt i løbet af 10 år efter overtagelsen eller anlægget, forsynes med *endelig belægning*, bestemme, at indtil halvdelen af de dermed forbundne udgifter skal godtgøres kommunen af ejerne af de tilgrænsende grunde. Det fastslås udtrykkeligt, at belægningen kan udføres delvis og til forskellig tid. Paragraffen indeholder samme begrænsning med hensyn til bredden af de arealer, hvortil lodsejerne er pligtige at bidrage, som lovens § 2. Efter ordlyden skulle denne begrænsning i § 3 alene gælde grunde, der grænser op til pladser og torve (se også Illum, Dansk Tingsret I, p. 196), men ministeriet fortolker bestemmelsen derhen, at begrænsningen også gælder for grunde, der grænser til gader og veje. Mange vej vedtægter er formuleret således, at det klart fremgår, at begrænsningen gælder alle offentlige veje i vejbestyrelseslovens forstand.

Bestemmelsen kan bringes til anvendelse ikke alene på *tidligere private vejstrækninger*, der er overtaget som offentlige, men også på vejstrækninger, der er *anlagt som offentlige*, og til *hvis anlæg eller udbygning* bidrag ikke tidligere har været ydet. Ministeriet for offentlige arbejder har i flere tilfælde udtalt, at købstadskommuner måtte anses for berettigede til at pålægge lodsejerne bidrag til endelig belægning af sådanne vejstrækninger, hvis administration byrådet havde overtaget enten fra et amtsråd eller - for indlemmede områders vedkommende — fra et sogneråd.

Bestemmelsen giver ikke hjemmel til at kræve vej bidrag til foranstaltninger, der må karakteriseres som *vedligeholdelse*.

Ministeriet for offentlige arbejder (vejdirektoratet) har i skrivelse af 26. august 1958 til en købstadkommune udtalt følgende vedrørende spørgsmålet om fortolkningen af begrebet »endelig belægning«:

»Betegnelsen endelig belægning er først blevet indført ved den ændring af den københavnske gadelov, som fandt sted i 1926. Efter den oprindelige formulering af den pågældende lov var der alene hjemmel til at opkræve bidrag til en senere brolægning af en bestående offentlig gade, der ikke eller kun delvis var brolagt. Denne formulering blev som nævnt ændret i 1926, fordi brolægning nu ikke længere var den eneste form for endelig belægning, der anvendtes i byerne. Samtidig blev de vedtægter, som blev udfærdiget på grundlag af den københavnske gadelov, ændret tilsvarende.

Efter ministeriets (vejdirektoratets) faste praksis kan der kun én gang pålægges bidrag til endelig belægning af en vejstrækning i henhold til normalvedtægtens § 3, og det er i og for sig ikke afgørende, hvor »permanent« den nye belægning er - reparationerne kommer jo til at påhvile byrådet. Derimod kan man næppe helt se bort fra, hvorledes vejen er inden den pågældende foranstaltning. Ren vedligeholdelse (reparation) kan næppe pålignes lodsejerne; der må være tale om en kvalitetsmæssig forbedring.

I nogle tilfælde har man således lagt vægt på, om der samtidig med ændringen af belægningen er sket en fuldstændig ombygning af vejen, eller om en sådan ombygning ikke har fundet sted. Ministeriet (vejdirektoratet) har haft en sag fra en købstad, hvor den hidtidige vej, der var anlagt på kommunens bekostning uden lodsejerbidrag, havde en bredde af 12 m med en 5 m bred chaussébrolagt kørebane, to 0,5 m brede kantforstærkninger af macadam samt to grusbelagte siderabatter. Byrådet udvidede kørebanelægningen med 2 m, anlagde to cykelstier, hver i 2 m bredde, og to fortove, der ligeledes var 2 m brede. På byrådets forespørgsel svarede ministeriet, at den i gade- og vej vedtægtens § 3, stk. 1, indeholdte bestemmelse (der er overensstemmende med den tilsvarende bestemmelse i normalvedtægten for købstæder) efter ministeriets opfattelse gav byrådet ret til at kræve, at de tilstø-

dende grundenes ejere godtgjorde kommunen indtil halvdelen af de udgifter, som var forbundet med den foran beskrevne endelige belægning i forbindelse med vejudvidelsen. Ministeriet ville utvivlsomt være kommet til samme resultat, selv om den hidtidige chaussébrolægning samtidig med vejens ombygning var blevet erstattet med en mere moderne belægning, jfr. højesteretsdommen i U.f.R. 1916-365 vedrørende asfalteringen af Allégade på Frederiksberg.

Derimod er forholdet nok mere tvivlsomt, hvis det arbejde, der udføres, alene er en udskiftning af en hidtidig brolægning med en tæppebelægning eller lignende, og der ikke samtidig sker nogen ændring af vejens tværprofil. Der henvises herom til en dom i U.f.R. 1942-77, hvor en gade i Nykøbing F., der i 1912 var blevet brolagt uden grundejerbidrag, i 1938-39 blev forsynet med asfaltbeton. Byrådet opkrævede bidrag til den nye belægning hos lodsejerne, men tabte en retssag, hvorunder det blev gjort gældende, at vejen allerede i forvejen var forsynet med endelig belægning«.

Ministeriets praksis er i nær overensstemmelse med, hvad der er udtalt af E. A. Abitz i »Vejenes Retsforhold«, p. 284-86.

Foruden de i nævnte skrivelse omtalte domme må nævnes den i U.f.R. 1951-647 citerede dom fra Vordingborg. I denne sag havde fortovet på en offentlig gade hidtil været grusbetlagt, men forsynet med en enkelt række fliser, som grundejerne i 1924 havde betalt, medens kommunen havde betalt arbejdet med lægningen af fliserne. I 1948 krævede kommunen bidrag i henhold til vejvedtægtens § 3 til ny fortovsbelægning, bestående af 2 rækker fliser og 3 rækker chausséstén, medens det resterende fortovsareal blev udført med macadamisering og asfaltbelægning. Østre Landsret statuerede, at kommunen var berettiget til at pålægge grundejerne indtil halvdelen af den nye fortovsbelægning.

Hvis mindst $\frac{3}{4}$ af de tilgrænsende grundenes ejere fremsætter ønske om en dyrere belægning end den, kommunen havde skønnet passende, kan kommunalbestyrelsen i henhold til lovens § 3, stk. 2, bestemme, at en sådan dyrere belægning skal bringes til udførelse, hvis de pågældende grundejere repræsenterer mindst $\frac{3}{4}$ af den samlede i betragtning kommende ejendomsskyld. Kommunalbestyrelsen kan da sam-

tidig bestemme, at samtlige grundejere ved vejen skal betale hele merudgiften ved den dyrere belægning.

d. Fordeling¹ af vejbidraget.

I henhold til gadelovens § 4 er det kommunalbestyrelsen, der afgør, hvorledes de udgifter, som kan pålignes lodsejerne til anlæg, hovedistandsættelse eller endelig belægning af offentlige veje, skal fordeles mellem grundejerne. Kommunalbestyrelsen skal herved tage hensyn til ejendommens *facadelængde* og til dens til enhver tid gældende vurdering til *ejendoms-skyld*. I de fleste vejvedtægter er tillige indføjet det kriterium, at der skal tages hensyn til den måde, *hvorpå ejendommen benyttes*. Byplanlaboratoriets normalvedtægt og dermed mange sognekommunale vej vedtægter indeholder tillige *arealkriteriet*.

Ministeriet har i flere klagesager tiltrådt, at vejbidraget af byrådet er blevet fordelt alene efter de pågældende ejendommers facadelængde, hvis de ved vejen beliggende ejendomme har været af nogenlunde samme værdi og er blevet benyttet på nogenlunde samme måde. I mange tilfælde vil en sådan fordelingsmåde imidlertid ikke være holdbar, og ministeriet har derfor i flere andre sager, hvor der blev klaget over, at vej bidraget blev fordelt alene efter facade-længde, omstødt byrådets afgørelse. Det gjaldt bl. a. en byrådsbeslutning om bidragsfordeling alene efter facadelængde ved en vej, langs med hvilken der i øvrigt alene var villagrunde, men hvor der lå en tømmerplads med en ganske smal facade mod vejen. (Tømmerpladsen var en såkaldt »koteletgrund«). Da langt det overvejende slid på vejen i dette tilfælde hidrørte fra tømmerpladsen, bestemte ministeriet for offentlige arbejder, at bidragsfordelingen skulle ændres. Tilsvarende afgørelse traf ministeriet i en sag, hvor en vejstrækning var blevet overtaget som offentlig og istandsat alene af hensyn til nogle store blokbebyggelser, der blev opført ved den ene ende af vejen, og hvor de andre ved vejen beliggende ejendomme havde en langt ringere værdi.

Til fordel for en ganske summarisk fordeling af vejbidraget uden nogen hensyntagen til de enkelte ejendommers værdi eller til måden, hvorpå de benyttes, har flere kommuner anført, at værdien af de ved vejen beliggende ejendomme forøges gennem vejens udbygning eller istandsættelse, ligesom ejendomme i mange tilfælde først gennem vejanlægget bliver byggemodne, hvorfor det ved en kun delvis be-

bygget vej vil være urimeligt at lade de ejendomme, der allerede inden anlæggets udførelse var bebygget, bære den overvejende del af anlægsudgifterne. I de tilfælde, hvor samtlige ejendomme ved vejen, efterhånden som de bebygges eller på anden måde overgår til en mere intensiv udnyttelse, i lige grad vil kunne drage nytte af den udbyggede vej, idet de til den **tid** udnyttes på ensartet måde, har ministeriet, som det er berørt ovenfor, ved afgørelse af klagesager accepteret, at vej bidraget fordeles efter ganske summariske regler (f. eks. alene efter facadelængde og areal) forudsat, at kommunen for de ubebyggede eller på anden måde lidet intensivt udnyttede grunders vedkommende først lader vej bidraget eller en væsentlig del af dette forfalde efterhånden, som grundene bebygges eller på anden måde overgår til en mere intensiv udnyttelse. Flere kommuner anvender den fremgangsmåde at dele lodsejerbidraget i to dele, således at den ene del af bidraget (f. eks. en trediedel) straks afkræves samtlige de ved vejen beliggende ejendomme, medens den resterende del af bidraget på dette tidspunkt kun opkræves hos ejerne af de ejendomme, som allerede er udnyttet til bebyggelse eller lignende, medens denne del af bidraget for de øvrige ejendommers vedkommende henstår rente- og afdragsfrit, indtil de udnyttes på tilsvarende måde (jfr. herved lovens § 5).

Det er ministeriets praksis i klagesager, at der bør gives hjørnegrunde en vis reduktion af vejbidraget. Dette gælder dog ikke, når en ejendom kun kan få adgang til den ene af de to veje, hvortil den grænser op, og derfor kun kan sættes i bidrag til denne vej, eller når vejbidrag af andre grunde kun vil blive krævet til den ene af de to veje. Omvendt tillægger ministeriet det ingen betydning, om en grundejer erklærer, at han kun ønsker adgang til den ene af vejene.

I henhold til lovens § 4, stk. 2, skal der **for** baneanlæg samt kirkegårde o. lign. langs en offentlig vej kun betales bidrag for den strækning, hvor de benyttes eller vil kunne benytte deres beliggenhed ved vejen til at etablere adgang til denne, og endvidere for de strækninger, der ligger mellem denne strækning og de nærmest offentlige tværveje til hver side. Denne bestemmelse har givet anledning til forskellige tvivlsspørgsmål.

Det er ministeriets praksis, at ejendomme (og det gælder ikke alene de i § 4, stk. 2, omhandlede) ikke skal betale vejbidrag til offentlige veje, hvortil de ikke kan opnå adgang. Der

tænkes her navnlig på helt eller delvis facade-løse veje. Som ovenfor nævnt tillægger ministeriet det i denne henseende ingen betydning, om en grundejer erklærer, at han ikke ønsker adgang til en offentlig vej, f. eks. fordi han har anden adgang til ejendommen.

e. Betaling af vejbidrag.

I henhold til lovens § 5 er det kommunalbestyrelsen, der fastsætter terminerne for vej bidragenes betaling. Kommunalbestyrelsen bestemmer herunder, om en del af bidraget kan henstå, indtil de pågældende ejendomme udnyttes ved bebyggelse, udstykning eller på tilsvarende måde (jfr. ovenfor). Ministeriet har i klagesager fastslået, at den del af vejbidraget, der således henstår, ikke skal forrentes. Den del af bidraget, som straks forfalder til betaling, kan grundejerne forlange fordelt over en årække af indtil 20 år (i nogle vejvedtægter 10 eller 15 år og for mindre beløb 5 år) mod at forrente det til enhver tid skyldige beløb med indtil 6 % p. a. I nogle vejvedtægter er det fastsat, at der skal svares samme rente, som kommunen selv betaler af sådanne lån, dog ikke over 6 %. Under hensyn til, at kommunerne i en årække har haft vanskeligt ved at opnå lån til en rente på 6 % eller derunder, har ministeriet for offentlige arbejder efter anmodning af flere kommuner godkendt en tilføjelse til disse kommuners vedtægter, gående ud på, at renten kan sættes til 1½ % p. a. over den til enhver tid gældende højeste indlånsrente i sparekasser i den pågældende kommune for beløb, indsat på 9 måneders opsigelse.

i. Udpantning - fortrinsret.

I henhold til gadelovens § 6 (§ 19 i købstadskommunernes normal vej vedtægt) kan kommunen inddrive de skyldige beløb med renter ved udpantning med samme fortrinsret, som tilkommer de på faste ejendomme hvilende skatter, uden hensyn til, om ejendommen senere måtte være gået over i andres eje. I nogle tilfælde har ministeriet godkendt, at vej vedtægten er blevet ændret således, at kommunen også kan gøre udpantningsret og fortrinsret gældende med hensyn til krav i henhold til indfriet kaution.

I henhold til tinglysningslovens § 4, stk. 2, er bl. a. ydelser af den her omhandlede karakter gyldige mod enhver uden tinglysning, forudsat, at det drejer sig om foranstaltninger, der foretages af det offentlige selv eller efter en af det offentlige givet bemyndigelse, og i

henhold til denne lovs § 4, stk. 4, er tinglysning ufornøden ikke alene for de årlige ydelser, men også for anlægsbidrag, når der i lovgivningen er hjemlet fortrinsret for bidragene som for offentlige skatter. Ministeriet har over for et byråd udtalt som sin formening, at byrådet bevarer sin udpantningsret og dermed den i tinglysningslovens § 4, stk. 4, hjemlede fritagelse for tinglysning af de her omhandlede bidrag, uanset hvilken afdragstid der i det enkelte tilfælde er aftalt eller fastsat.

g. Vejbidrag til hovedlandeveje og landeveje.

For de af amtsrådene bestyrede hovedlandeveje og landeveje gælder den særlige bestemmelse i vejbestyrelseslovens § 17, stk. 7, hvorefter amtsrådet kan bestemme, at udgifterne til tilvejebringelse af tidssvarende belægning af og kantbegrænsning for fortove helt eller delvis skal afholdes af de tilstødende grundes ejere, overensstemmende med reglerne i kommunens vej vedtægt om påligning af bidrag til istandsættelse af overtagne eller nye veje m. m. Findes der ikke vej vedtægt for området, kan amtsrådet bestemme, at de pågældende udgifter helt eller delvis skal afholdes af vedkommende by- eller sognekommune.

Det fremgår af bemærkningerne til den nævnte lovbestemmelse (Folketingstidende 1956/57 A, sp. 503-04), at vejbidrag ikke bør pålægges, såfremt der er truffet bestemmelse om, at der ingen adgang skal være til pågældende vejstrækning fra de tilstødende ejendomme, da lodsejerne i så fald ingen særlig fordel har af fortove ~~deres anlægsudgifter~~.

Ministeriet for offentlige arbejder har udtalt på mødet med amtsvejsinspektørforeningen den 19. november 1957 (se Dansk Vej tidskrift 1958-146), at bestemmelsen om amtsrådets beføjelse til at bestemme, at lodsejerne helt eller delvis skal betale udgifterne til belægning af og kantbegrænsning for fortove, hænger nøje sammen med de regler, der gælder ifølge vej vedtægterne, og hvorefter alene *anlægsudgifter* til offentlige veje (men ikke *vedligeholdelsesudgifter*) kan kræves dækket af lodsejerne i større eller mindre omfang. Bestemmelsen adskiller sig i øvrigt fra gadelovens § 2 derved, at den alene giver hjemmel til bidragspålæg til tilvejebringelse af belægning af og kantbegrænsning for fortove, men ikke giver hjemmel til bidragspålæg til foranstaltninger af nogen art på kørebanen, cykelsti eller andre dele af vejen. Bestemmelsen giver på den anden side (modsat gadelovens

§ 3) hjemmel til at opkræve 100 % af udgifterne ved fortovsanlægget.

2. KRITIK AF BESTÅENDE RETSTILSTAND.

a. *Fra lodsejer side* er det i mange af de til ministeriet indkomne klager over vej bidrag blevet kritiseret, at der *overhovedet opkræves bidrag til anlægsudgifter vedrørende offentlige veje*, idet det er blevet anført, at det vel må påhvile lodsejerne at anlægge, vedligeholde og istandsætte private veje, men at det må være det offentliges sag at afholde samtlige udgifter ved de offentlige veje. Det er i denne forbindelse fremhævet, at kommunerne modtager refusion af vejfonden til såvel anlægs- som vedligeholdelsesudgifter for de offentlige veje, og at der endog i visse tilfælde ydes vejfondstilskud til sådanne vejanlæg. Ganske vist erkendes det, at en forbedring af vejforholdene på de offentlige veje undertiden betyder en væsentlig værdiforøgelse for de tilstødende ejendomme, men en sådan værdiforøgelse indbringes gennem reglerne om afgiftspligtig grundstigning, og forbedrede vejforhold vil i øvrigt ingenlunde altid medføre værdistigning for ejendomme ved vejen. Hvis en tidligere fredelig privat villavej overtages som offentlig og omdannes til en stærkt trafikeret hovedfærdselsåre, vil dette nærmest være til ulempe for villaejerne, og hvis grundene ved en hidtidig privat fællesvej er belagt med villaservitutter, der ikke kan ophæves, vil vejens overtagelse og udbygning som offentlig næppe medføre nogen værdistigning af betydning for de pågældende ejendomme. Også for landbrugsejendomme, gartnerier o. lign. vil det i de fleste tilfælde være uden større interesse, at den vej, som de grænser til, udvides eller forbedres, bortset fra de forøgede muligheder for udstykning, der eventuelt tilvejebringes. Det er også fra lodsejerside gjort gældende, at der sker en urimelig forskelsbehandling mellem de grundejere, hvis ejendomme grænser op til en af amtsrådet bestyret vej, og de grundejere, hvis ejendomme støder op til andre offentlige veje, idet der kun er mulighed for at påligne den førstnævnte gruppe lodsejere bidrag efter de mildere regler i vejbestyrelseslovens § 17, stk. 7.

Specielt er pålæg af vej bidrag til *endelig belægning* blevet kritiseret af mange lodsejere, der har klaget til ministeriet over sådanne bidragspålæg. Lodsejernes kritik går navnlig ud på, at bidraget kommer bag på dem, da de i

forvejen har adgang til offentlig vej og derfor har indrettet deres forhold i tillid til, at yderligere bidrag ikke vil blive pålagt. Der er i øvrigt ingen anden bestemmelse i købstædernes vejvedtægter, der har givet anledning • til så mange klager til ministeriet, som bestemmelsen om bidrag til endelig belægning.

b. Omvendt har nogle kommuner under forhandlinger med ministeriet udtrykt ønsket om en *udvidelse af deres nuværende beføjelser* i henhold til vejvedtægterne. De har bl. a. ytret ønske om, at der bliver givet hjemmel til opkrævning af vejbidrag også til dækning af kommunernes udgifter ved arealerhvervelser, idet de pågældende kommuner ikke har kunnet se nogen rimelig grund til, at udgifterne til arealerhvervelser, som i alle andre henseender betragtes som rene vej udgifter, skal fradrages i de anlægsudgifter, som kan danne grundlag for opkrævning af vej bidrag. (Nogle kommuner har da også opkrævet bidrag til arealerhvervelser, hvilket ministeriet har måttet gå imod, når der er blevet klaget herover).

Endvidere har nogle kommuner ønsket, at den nuværende *begrænsning til 50 % af anlægsudgifterne*, som er fastsat med hensyn til pålæg af bidrag til *endelig belægning*, *ophæves*, idet det efter disse kommuners opfattelse principielt må være ligegyldigt, om bidraget til endelig belægning opkræves samtidig med vejens anlæg eller først på et senere tidspunkt. Udførelsen af en ny og mere tidssvarende belægning vil i alle tilfælde forøge de tilgrænsende ejendommers værdi. De nugældende regler animerer kommunerne til straks at bringe vejanlægget til udførelse i dets endelige skikkelse, selv om færdselen i virkeligheden kun kræver et mere beskedent vejanlæg i de første år.

Reglerne om endelig belægning er efter mange kommuners opfattelse vanskelige at arbejde med, da det i det enkelte tilfælde kan være meget tvivlsomt, om den hidtidige belægning er »endelig« i den forstand, at bidrag til en ny og mere tidssvarende belægning ikke kan pålægges lodsejere. Nogle kommuner har bl. a. på grund af disse praktiske vanskeligheder helt undladt at pålægge grundejerne vej bidrag til endelig belægning.

c. Flere kommuner (og i øvrigt også mange grundejere) har over for ministeriet givet udtryk for den opfattelse, at de nugældende regler, hvorefter vej bi drag *kun* kan pålægges ejerne af de tilstødende ejendomme ved *selve den*

nyanlagte eller istandsatte offentlige vej, er for kategoriske og i mange tilfælde fører til helt urimelige resultater. Der henvises således til de ovenfor under 1 b (p. 52) omhandlede tilfælde, hvor den offentlige vej og en række korte, blinde veje udgør en færdselsmæssig enhed. Ud fra tilsvarende synspunkter som anført i afsnit IV om de private fællesveje mener disse kommuner, at det bør overlades til kommunens frie skøn i det enkelte tilfælde, hvilken kreds af lodsejere der bør inddrages under bidragspålægget.

d. Nogle kommuner har under forhandlinger med ministeriet givet udtryk for utilfredshed med de kriterier, der er fastsat i gadeloven og vej vedtægterne med hensyn til *fordeling af vejbidrag* på de enkelte grundejere. Disse kommuner har anført, at det ikke er muligt i en lov at opregne de hensyn, der bør tages ved bidragsfordelingen. Forholdene kan i det enkelte tilfælde, navnlig i »blandede« kvarterer, hvor der både er erhvervsbebyggelse og boligbebyggelse, være så komplicerede, at en slavisk anvendelse af gadelovens og vej vedtægternes fordelingskriterier vil give urimelige resultater. De pågældende kommuner har herved henvist til to domme, hvor det blev godkendt, at kun ét af de i vej vedtægten angivne kriterier var anvendt ved bidragsfordelingen (U. f. R. 1922-411 og VLT 1929-171). Disse kommuner er derfor af den opfattelse, at det bør være overladt til kommunens frie skøn i det enkelte tilfælde, hvilke kriterier der bør anvendes ved bidragsfordelingen.

Omvendt er det også blevet gjort gældende, at de bestående regler ikke i tilstrækkeligt omfang binder kommunerne ved bidragsfordelingen, og at hensynet til udøvelsen af en ligelig forvaltning tilsiger, at der i loven fastsættes bestemte ufravigelige kriterier for de retningslinier, der skal følges ved bidragsfordelingen.

e. Ved behandlingen af klagesager har det været ministeriets standpunkt, at de gældende regler om *»henstand med betaling af vejbidrag*, indtil ejendommene udnyttes mere intensivt ved bebyggelse eller på anden måde (gadelovens § 5, stk. 1), bør anvendes i videre udstrækning end hidtil, og ministeriet har i flere tilfælde pålagt kommunerne at bringe disse regler til anvendelse. Mange kommuner har imidlertid under forhandlinger herom med ministeriet givet udtryk for den opfattelse, at de gældende regler i gadelovens § 5, stk. 1, i for

høj grad belaster kommunernes økonomi, ikke mindst, når henses til, at ministeriet i klagesager vedrørende beslutninger i henhold til kommunale vej vedtægter har forlangt, at de beløb, hvis betaling udskydes i henhold til den nævnte bestemmelse, ikke må forrentes, så længe de pågældende ejendomme ikke er overgået til en mere intensiv udnyttelse.

Kæmnerforeningen i Danmark har over for den danske købstadforening givet en redegørelse for den fremgangsmåde, der anvendes i kommunerne med hensyn til finansiering og administration af vej udgifter, hvortil bidrag opkræves hos lodsejerne (bilag 7). Det fremgår heraf, at nogle kommuner finansierer de pågældende udgifter af kommunekassen, hvis udlæg igen søges dækket ved optagelse af almindelige faste lån. Bidragene indkræves herefter hos grundejerne i almindelighed over 20 år og med tillæg af en rente på 6 % om året. Andre kommuner finansierer de pågældende vejanlæg gennem et privat pengeinstitut, der låner direkte til grundejerne mod kommunens kaution. Denne praksis er nogle steder gennemført, efter at vejvedtægten er ændret således, at det klart fremgår, at kommunen har udpantningsret også for krav, der stammer fra en indfriet kaution, jfr. ovenfor p. 56. Andre steder følges samme praksis, uden at vejvedtægten er ændret, og således uden at det formelle grundlag for fortrinsret og udpantningsret har været i orden. Kæmnerforeningen har over for købstadforeningen givet udtryk for, at det særlig er spørgsmålet om bevarelse af fortrinsret og udpantningsret ved kaution og om opkrævning af bidragene, der har givet anledning til overvejelser i kommunerne. Kæmnerforeningen har anmodet købstadforeningens bestyrelse om at tage de pågældende spørgsmål op til overvejelse. Købstadforeningen har over for indenrigsministeriet erklæret sig enig i Kæmnerforeningens forslag, og indenrigsministeriet har igen forelagt sagen for ministeriet for offentlige arbejder, der har sendt sagen til vejlovsudvalget. Også foreningen Bymæssige Kommuner har tiltrådt, at nævnte spørgsmål tages op til behandling.

I anledning af det af Kæmnerforeningen anførte bemærkes, at det vel er rigtigt, at ministeriet i mange tilfælde har godkendt tillæg til vej vedtægterne, hvorefter byrådet beholder fortrinsret ved udpankning også over for krav i henhold til indfriet kaution. Derimod har ministeriet gentagne gange nægtet at godkende, at der i vej vedtægten indføjes en bestemmelse om, at byrådet skal kunne kræve, at grundejerne

offentlige veje, arrangeres på frivillig basis

i stedet for at få vejbidrag til offentlige veje fordelt over en årrække skal optage bank- eller sparekasselån mod kommunens garanti. En sådan ordning vil nemlig efter ministeriets opfattelse være fuldt ud berettiget for så vidt angår de af kommunen afholdte udgifter vedrørende private fællesveje, som det jo påhviler lodsejerne at anlægge, istandsætte og vedligeholde, hvorimod en tilsvarende ordning ikke kan godkendes for de offentlige vejes vedkommende, hvor kommunen ganske vist har ret til under visse omstændigheder at pålægge grundejerne bidrag til foranstaltninger på den offentlige vej, men hvor det i den københavnske gadelovs § 2, stk. 1 i. f., udtrykkeligt er angivet, at kommunen foreløbig udreder omkostningerne ved de pågældende foranstaltninger. Kommunerne kan derfor efter ministeriets opfattelse ikke konstruere forholdet således, at pligten til at finansiere de pågældende offentlige vejanlæg lægges over på grundejerne, og kommunen må derfor for så vidt angår vej bidrag til offentlige veje være henvist til eventuelt selv at optage fornødne lån. Ministeriet har dog intet imod, at en frådant ordning med hetsyri "til vejbidrag til offentlige veje arrangeres på frivillig basis.

Som nævnt har lodsejerne i henhold til gadelovens § 5 (og vej vedtægterne) krav på, at den del af pålagte vej bidrag til offentlige veje, der ansættes til kontant betaling, fordeles over en årrække, der i Københavns gadelov er fastsat til 20 år og i vej vedtægterne til forskellige tidsrum, varierende fra 5 til 20 år. Nogle kommuner har over for ministeriet givet udtryk for, at de frister, der var fastsat i så henseende i vej vedtægterne, er for lange.

3. UDVALGETS FORSLAG.

a. Udkastets gyldighedsområde.

Som angivet i de indledende bemærkninger, har udvalget ment at burde imødekomme det af Københavns kommunes repræsentanter fremsatte ønske om, at reglerne om vejbidrag til offentlige veje optages i en særlig lov, medens reglerne om udlæg, anlæg, istandsættelse, vedligeholdelse m. v. af private fællesveje optages i en anden lov. Loven om vej bidrag m. m. til offentlige veje skal efter forslaget uden videre have gyldighed i købstæderne, København og Frederiksberg samt i sådanne andre kommuner, for hvilke der i medfør af privatvej sloven tilvejebringes vejvedtægt, jfr. nærmere herom afsnit I. Der opnås herved, at reglerne om vejbidrag i de enkelte kommuner bliver ganske ens-

artede, og at de mindre, individuelle forskelligheder, som i dag findes i vejvedtægterne, og som i mange tilfælde skyldes rene tilfældigheder, fremtidig bortfalder.

b. Motivering for lodsejerbidrag til offentlige veje.

Udvalget har overvejet den fremsatte kritik af det forhold, at der i det hele taget kan pålægges grundejerne bidrag til anlægsarbejder på offentlige veje. En ændring af dette forhold ville imidlertid betyde en forskydning i den traditionelle udgiftsfordeling mellem det offentlige og grundejerne, som udvalget, jfr. foran kap. I, ikke har ment at burde forudsætte. Navnlig de kommunale repræsentanter i udvalget har endvidere anført, at der ikke kan ses noget ubilligt i, at grundejerne, der principielt bærer udgifterne ved de private adgangsveje til deres ejendomme, ligeledes må bidrage til de offentlige veje, der ved siden af at tjene mere almindelige trafikale formål tillige tjener som adgang for tilgrænsende ejendomme, hvis ejere kan udnytte ejendommenes beliggenhed ved de pågældende veje til bebyggelse m. m.

c. Begrænsninger i og undtagelser fra bidragspligten.

Efter udvalgets opfattelse, der falder sammen med ministeriets hidtidige praksis, bør vej bidrag dog ikke pålægges til arbejder på sådanne offentlige veje, der gøres helt facade-løse. Det gælder, ganske uanset om de pågældende veje er klassificeret som hovedlandeveje, landeveje eller biveje. Vej bidrag bør dog formentlig omend i begrænset omfang kunne pålægges, såfremt ejendommene på anden måde, f. eks. ved udnyttelse af tillægsareal ved bebyggelse, ved udstillingsvinduer el. lign., i særlig grad ~~kan~~ udnytterderes beliggenhed ved den pågældende offentlige vej.

Der bør ligeledes tages et særligt hensyn til de ejendomme, der er belagt med servitut om *parcelhusbebyggelse*. For disse ejendommers vedkommende ville det være urimeligt, om ejerne skulle betale en kostbar udbygning af den tilstødende offentlige vej, når ejendommens anvendelse til parcelhusbebyggelse kun nødvendiggør, at der tilvejebringes en almindelig boligvej. Det foreslås derfor, at der i loven fastsættes en udtrykkelig begrænsning med hensyn til størrelsen af det vej bidrag, der kan pålægges ejendomme ved veje eller vejstrækninger, hvor de tilgrænsende arealer i henhold til byplan eller anden af kommunalbestyrelsen eller vejbe-

styrelsen håndlævet bestemmelse er forbeholdt åben og lav boligbebyggelse. Ved sådanne veje foreslås det i udkastets § 4, stk. 2, at kommunen (for de af amtsrådene bestyrede hovedlandeveje og landeveje amtskommunen) fuldt ud betaler den del af arbejdet vedrørende kørebanen, der angår en større bredde end 6 m, og den del af udgifterne til arbejdet vedrørende vejens øvrige dele (fortove, cykelstier, græsrabatter m. m.), der vedrører en større bredde end 6 m i alt.

Også for *andre offentlige vejes* vedkommen-
de bør der efter udvalgets opfattelse sættes en vis grænse for bredden af de arealer, hvortil vej bidrag kan opkræves, da meget store vejbredder snarere må anses for begrundet i hensynet til den gennemgående færdsel end i hensynet til udnyttelsen af de tilgrænsende arealer. Udvalget har overensstemmende med de hidtidige regler i den københavnske gadelov (som ændret i 1926) foreslået denne begrænsning sat til 20 m (udkastets § 4, stk. 2 i. f.).

For så vidt angår *gartnerier, landbrugsejendomme og lign.* ekstensivt udnyttede ejendomme, er det udvalgets opfattelse, at det vel er rigtigt, at disse ejendomme ikke i første omgang vil have samme interesse set i forhold til arealets størrelse som industrivirksomheder, parcelhuse og lign. i kostbare offentlige vejanlæg, men at det på den anden side ville give ejerne af disse ejendomme en urimelig fordel i forhold til andre grundejere, hvis man helt fritog dem for pligten til at betale vejbidrag til den tilgrænsende offentlige vej, da vejanlægget i de fleste tilfælde vil kunne danne grundlag for udstykning og dermed ændret anvendelse af de pågældende ejendomme. Udvalget har derfor foreslået i udkastets § 8, stk. 1, 1. pkt., at ejerne af sådanne ikke-udparcellerede arealer, der anvendes til landbrug, skovbrug eller frilandsgartneri, skal kunne forlange, at den del af vejbidraget, der for deres ejendom overstiger bidraget for en almindelig bebygget parcelhusgrund i det pågældende område, først forfalder i det omfang, arealerne helt eller delvis overgår til anden anvendelse. Til dels tilsvarende regler findes i dag i byplanlaboratoriets normalvej-vedtægt (§ 19). De foreslåede regler er i virkeligheden en udbygning af de foran omtalte regler i den københavnske gadelovs § 5, stk. 1, men indeholder den væsentlige afvigelse, at vedkommende lodsejer efter de foreslåede regler skal kunne forlange, at det pålagte vejbidrag først opkræves på et senere tidspunkt, medens det efter de nugældende regler er kommunalbesty-

relsen, der bestemmer, om bidraget kan afvikles efterhånden i forhold til de pågældende ejendommers stigende udnyttelse ved bebyggelse.

Bestemmelsen i udkastets § 8, stk. 1, 2. pkt., der vedrører forholdene i områder, der ikke længere udnyttes som landbrug m. v., men hvor udviklingen alligevel ikke er længere fremme, end at kun en del af de ejendomme, for hvilke der pålægges vej bidrag, er blevet bebygget eller udnyttes erhvervsmæssigt, medens andre arealer henligger uudnyttede eller kun anvendes som haver eller lignende. I sådanne tilfælde ville det kunne virke urimeligt hårdt, om ejerne af arealer af den sidstnævnte kategori skulle betale vejbidrag på lige fod med de grundejere, der allerede har bebygget deres ejendomme eller undergivet disse en lignende intensiv udnyttelse. Udvalget har derfor foreslået, at ejerne af sådanne uudnyttede ejendomme skal kunne forlange, at betalingspligten for en trediedel af bidraget udskydes. Samme ret foreslås givet ejerne af grunde med enfamilieshuse for den del af arealet, der overstiger 1.600 m². Reglen foreslås dog begrænset til de tilfælde, hvor fordelingen i henhold til udkastets § 8, stk. 2, foretages alene efter areal, fordi der kun vil blive tilladt en ganske ensartet benyttelse af ejendommene (jfr. nærmere nedenfor). I de tilfælde, hvor fordelingen sker efter flere kriterier, er der ikke behov for en tilsvarende beskyttelsesregel for ejerne af uudnyttede arealer, da der ved selve fordelingen af bidraget tages hensyn til, at visse af ejendommene er undergivet en mindre intensiv udnyttelse, jfr. nærmere nedenfor. For at undgå, at de grundejere, som i medfør af udkastets § 6, stk. 3, får betalingspligten for en del af vejbidraget udskudt, i for lang tid lader arealerne henligge uudnyttede, foreslås det, at grundejerne ikke kan forlange betalingspligten udskudt for et længere tidsrum end 10 år. Det betyder naturligvis ikke, at vejbestyrelsen er afskåret fra at tilstå lodsejerne en længere udsættelse med betalingspligten, hvis dette i det enkelte tilfælde skønnes rimeligt.

d. Vejbidrag til amtsveje.

Modsat disse begrænsninger i bidragspligten har udvalget fundet, at der under nutidige forhold ikke er tilstrækkeligt grundlag for at opretholde den hidtidige retstilstand, hvorefter grundejerne ved veje, der er undergivet bestyrelse af et amtsråd, uanset hvorledes vejene er udnyttet til bebyggelse, er undtaget fra reglerne om lodsejerbidrag. Et brud på dette princip er allerede foretaget ved den specielle bestemmelse

i vejbestyrelseslovens § 17, stk. 7, om vej bidrag til fortovsanlæg på sådanne veje. Som foran nævnt bør der dog efter udvalgets opfattelse ikke pålægges vej bidrag til arbejder på facade-løse veje. Omvendt er der efter udvalgets opfattelse ingen anledning til fortsat at fritage lodsejerne ved hovedlandeveje og landeveje i købstæderne og inden for egentlige bymæssige områder fra at betale vej bidrag, hvis der ikke gælder nogen form for adgangs begrænsning for den pågældende vej, og denne betjener bebyggelsen langs vejen, ligesom almindelige veje og gader. Det gør i denne forbindelse ingen forskel, om den pågældende vej administreres af et amtsråd eller en købstadskommune. Udkastets § 2, stk. 1, er formuleret overensstemmende hermed. Uden for købstæderne, København og Frederiksberg samt de kommuner, der har tilvejebragt vej vedtægt, foreslås der i § 2, stk. 2, tillagt amtsrådene hjemmel til at kræve vej bidrag inden for samlede bebyggelser til udførelse af nye fortovsanlæg og til visse holdebane- og parkeringsanlæg, da sådanne anlæg i høj grad må tjene de lokale grundejeres interesser. De hidtidige regler i vejbestyrelseslovens § 17, stk. 7, 2. og 3. pkt., forudsættes samtidig at bortfalde.

Så længe kundgørelse om adgangs begrænsning i henhold til vejbestyrelseslovens § 35 ikke er udfærdiget, kræves efter udkastets § 2, stk. 3, samtykke fra ministeren for offentlige arbejder til anvendelse af lovens regler på hovedlandeveje eller landeveje. De forannævnte regler om begrænsninger i bidragspligten vil i øvrigt medføre, at der ved almindelige hovedlandeveje og ved landeveje igennem landsbyer kun vil blive tale om en yderst begrænset forøgelse af bidragene i forhold til reglerne i vejbestyrelseslovens § 17, stk. 7. På den anden side vil de foreslåede regler, hvor det drejer sig om hovedlandeveje og landeveje i mere udviklede kvarterer, f. eks. i udkanten af provinsbyerne, medføre, at den urimelige forskel med hensyn til lods ejernes forpligtelser som en følge af, om vejen bestyres af købstaden eller amtsrådet, vil bortfalde. Reglerne om vej bidrag til amtsveje skal selvsagt ikke kunne anvendes på motorveje, der i øvrigt efter 1. april 1964 bestyres af staten.

e. Til hvilke udgifter kan bidrag pålægges?

Hvad angår spørgsmålet om arten af de udgifter, hvortil vej bidrag kan pålægges, er det udvalgets opfattelse, at ekspropriationsudgifter og *udgifter til arealerhvervelse*, servitutpålæg

m. v. ved frivillig overenskomst fortsat ikke bør kunne pålægges grundejerne. Udvalget har derfor foreslået, at denne begrænsning i kommunernes adgang til at opkræve vej bidrag udtrykkelig lovfæstes, jfr. udkastets § 4, stk. 3.

Det betyder imidlertid ikke, at grundejerne skulle kunne forvente erstatning for arealerne i de *private fællesveje, der overtages som offentlige* i henhold til vejbestyrelsesloven. Også på dette område må de almindelige regler i vejbestyrelsesloven gælde, og efter disse regler kan grundejerne ganske vist forlange, at spørgsmålet om eventuel erstatningsydelse for sådanne arealer forelægges taksationsmyndighederne. Lods ejerne lider imidlertid (så godt som undtagelsesfrit) ikke noget tab ved en privat fællesvejs overtagelse som offentlig, og der vil derfor ikke blive ydet erstatning for arealernes overgang fra private vejarealer til offentlige vejarealer.

Udvalget har også fundet det påkrævet at foreslå lovfæstet den hidtidige begrænsning, hvorefter vejbidrag ikke kan pålægges til dækning af *udgifter til større ændringer af vejens længdeprofil*, herunder udgifter til støttumure (udkastets § 4, stk. 4). Sådanne foranstaltninger må nemlig antages i højere grad at skulle tjene den gennemgående færdsel end færdselen til de ved selve vejen beliggende ejendomme.

f. Bidrag til vejudvidelse.

Under hensyn til den ovenfor omtalte kritik af de nugældende regler om *vejbidrag til »endelig belægning«* har udvalget overvejet, om denne form for vej bidrag helt kunne afskaffes. Udvalget har dog næret betænkelighed ved at foreslå en så radikal ændring i den hidtidige retstilstand under hensyn til, at de hidtidige regler i vidt omfang er blevet anvendt af kommunerne, og til, at en afskaffelse af den hidtidige saglige adgang til at pålægge vejbidrag til endelig belægning som ovenfor nævnt ville friste kommunerne til straks at udbygge de pågældende offentlige veje til deres endelige standard, selv om færdselen i virkeligheden kun kræver et mere beskedent vej anlæg i de første år.

Udvalget har derimod foreslået en omlægning af den pågældende forpligtelse, således at denne skulle blive lettere forståelig for lods ejerne og give anledning til færre tvivlsspørgsmål; man har herved tillige lagt vægt på, at reglerne ikke bør animere kommunerne til en unødigt hurtig udbygning af de pågældende veje. Reglerne om endelig belægning foreslås derfor erstattet af en regel om, at vejbestyrelsen

til enhver tid kan pålægge grundejerne bidrag til udvidelse af bestående offentlige veje, der er anlagt i mindre bredder end angivet i udkastets § 4, i det omfang, vejens samlede bredde ikke herved overstiger de fastsatte maksimale bredder (2x6 m for parcelhusveje og 20 m for andre veje, udkastets § 3, stk. 3). De foreslåede regler sonderer ikke imellem, om der tidligere er pålagt vej bidrag til den offentlige vej, eller om dette ikke er tilfældet, og de giver heller ikke kommunen hjemmel til at pålægge vejbidrag til en forbedring af den bestående belægning, uanset hvor midlertidig denne er, hvis der ikke er taget særligt forbehold herom ved vejens anlæg eller overtagelse som offentlig.

g. Fremlæggelse og indkaldelse.

Der er i så henseende i § 7 foreslået særlige regler om den måde, hvorpå grundejerne skal gøres bekendt med vejbestyrelsens beslutning om pålæg af vej bidrag, herunder også om, at vejens belægning skal udføres i flere tempi. De særlige regler i § 7 tilsigter i øvrigt at give grundejerne mulighed for over for vejbestyrelsen at gøre indsigelse mod det påtænkte vejbidrag, inden det kommunale råd træffer endelig beslutning om pålægget. Endvidere tilsikres det ved de foreslåede regler, at grundejerne får klar besked om baggrunden for vejbidraget og for fordelingen mellem grundejerne. Ud over disse regler skal der i henhold til udkastets § 14 som hidtil være mulighed for at indbringe vejbestyrelsens beslutning om vejbidraget for højere myndighed. I lighed med reglerne i vejbestyrelsesloven foreslås det, at der i alle tilfælde bliver mulighed for at påklage afgørelsen til ministeren. I de kommuner, der henhører under amtsrådene, skal klagen dog i første omgang indgives til amtsrådet. Forslaget er på dette punkt i overensstemmelse med de fleste af de specielle klagebestemmelser i vejbestyrelsesloven. *For de såkaldte borgmesterkommuner ved Københ. foreslås dog, at klage indgives direkte til ministeren.* Fordelingen af vejbidraget mellem grundejerne.

For så vidt angår spørgsmålet om fordelingen af vejbidragene mellem grundejerne har udvalget overvejet, om det var muligt at fastsætte ganske bestemte, ufravigelige kriterier, der skulle overholdes i alle tilfælde. Dette ville dels medføre en administrativ lettelse af det ikke ubetydelige arbejde ved bidragenes påligning og indskrænke antallet af klager, ligesom grundejerne fik bedre muligheder for forud at vurdere byrderne.

Udvalgets flertal er af den opfattelse, at de kriterier, der i så henseende bør anvendes, må være størrelsen af ejendommenes arealer, ejendommenes benyttelse og ejendommenes facadelængde. Københavns kommunes repræsentanter har fremfor benyttelseskriteriet foretrukket ejendomsværdien, idet de har anført, at benyttelsen giver sig udslag i ejendomsværdien. Dette synspunkt har ikke kunnet tiltrædes af udvalgets flertal, der har anført, at en udnyttelse, som giver anledning til meget slid på vejen, ikke altid behøver at betyde en højere vurdering af ejendommen. Det vil således ikke ske, når ejendommen benyttes som oplagsplads.

Efter henstilling af Københavns kommunes repræsentanter har udvalget imidlertid vedtaget at foreslå, at ejendomsværdikriteriet skal kunne anvendes i stedet for benyttelseskriteriet. Det gælder dog ikke, hvis det drejer sig om ejendomme, som er fritaget for vurdering eller ikke er ansat til ejendomsværdi. Såfremt vejarbejdets udførelse skyldes betydelig eller tung færdsel til eller fra enkelte ejendomme ved vejen, skal der, når ejendomsværdikriteriet benyttes, efter forslaget forlods pålægges ejerne af disse ejendomme et passende særligt bidrag.

Udvalget har ment, at de 3 kriterier, areal, facadelængde og benyttelse (ejendomsskyld), principielt bør anvendes i alle sager. Udvalget har dog ikke anset det for muligt at fastsætte en ganske bestemt vægt, hvormed disse 3 kriterier undtagelsesfrit skal indgå i bidragspåligningen, men har ment, at forholdenes forskellighed i de enkelte kommuner og områder inden for disse og i øvrigt også i de enkelte sager kan motivere, at der gives kommunalbestyrelsen mulighed for i et vist omfang at tillægge kriterierne forskellig betydning. Man har derfor alene foreslået, at kommunalbestyrelserne skal være pligtige at anvende de enkelte kriterier med en vis mindste vægt (facade: 10 %, benyttelse: 25 %, areal: 25 %) (udkastets § 6, stk. 2).

I visse tilfælde er det efter udvalgets opfattelse unødvendigt at anvende en flerhed af kriterier, idet det undertiden følger af byplan- eller byggeordsbestemmelser, at samtlige ejendomme ved vejen skal udnyttes på ganske ensartet måde. I sådanne tilfælde har udvalget ment, at vejbestyrelsen må kunne nøjes med et enkelt kriterium ved bidragsfordelingen, og udvalget har i så henseende anset det for mest hensigtsmæssigt, at fordelingen sker i forhold til de enkelte ejendommens arealer (udkastets § 6, stk. 3). Som ovenfor nævnt har man ment

at burde supplere denne bestemmelse med en regel om, at ejerne af ubebyggede arealer, der ikke udnyttes erhvervsmæssigt, skal kunne forlange, at en vis del af bidraget først skal betales efter en vis årrække.

For hjørnegrunde og andre grunde, der har facade mod mere end én vej, foreslås det i lighed med ministeriets ovenfor under 1 d (p. 55) omhandlede praksis i § 6, stk. 4, at der kun skal beregnes bidrag for en del af ejendommen. Hvis grunden som følge af facadeløshedsbestemmelser ikke kan opnå direkte adgang til den ene af vejene, bortses der dog fra grundens facade mod denne vej.

i. Betaling af vejbidrag.

Udvalget har endvidere overvejet den af Kæmnerforeningen fremsatte kritik vedrørende de hidtidige regler om kommunernes adgang til at pålægge lodsejerne at optage lån til dækning af vejudgifterne ved det arbejde, hvortil et bidrag pålægges. Udvalget har imidlertid ikke ment at kunne følge Kæmnerforeningens ønske om, at der for de offentlige vejes vedkommende tillægges kommunerne ret til at kræve, at grund-

jerne straks, når vej bidraget er pålagt, skal optage et lån mod kommunegaranti til dækning af vejbidraget, idet det er udvalgets opfattelse, at det principielt må påhvile kommunen selv at finansiere de offentlige vejanlæg, og det derfor må være kommunen og ikke lodsejerne, der i givet fald må optage lånet (se derimod for de private vejes vedkommende ovenfor side 59).

Udvalget har derimod ment, at det vil være rigtigst udtrykkeligt at lovfæste de rentebestemmelser, som ministeriet for offentlige arbejder som ovenfor nævnt i en række tilfælde har godkendt i vejvedtægter for købstadkommuner (udkastets § 8, stk. 2). Afdragstiden foreslås overensstemmende med mange vej vedtægter fastsat til mellem 5 og 20 år, afhængigt af beløbets størrelse.

j. Forskellige bestemmelser.

Forslaget indeholder endvidere bestemmelser om vej navne og luftledninger (§ 10), husnumre (§ 11), hegn mod vej (§ 12) og om taksation (§ 13). Om disse bestemmelser henvises til bemærkningerne til de enkelte paragraffer.

København, den 25. juni 1964.

E. A. Abitz.

Bendt Andersen.

Rygaard Andersen.

K. Bang,
formand.

F. J. Boas,
tillige sekretær.

Sverre Borring.

Edmund Hansen.

Rich. Honoré.

Arne G. Jæger.

K. O. Larsen.

E. Mouritsen.

Kn. Nielsen.

'agn Rud Nielsen.

M. Hvalsøe Olsen.

M. P. Petersen.

J. A. C. Rastrup.

Leif Larsen.

UDKAST

til lov om private fællesveje

Afsnit I.

KAPITEL 1.

Offentlige veje og private fællesveje.

Stk. 1. Ved offentlige veje forstås i denne lov de veje, gader, broer eller pladser, der er optaget på det i § 8 i lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje (vejbestyrelsesloven) omhandlede vej register. Ved offentlige stier forstås de i samme lovs § 47 omhandlede stier.

Stk. 2. Ved private fællesveje forstås i denne lov de veje, gader, broer eller pladser, der uden at være offentlige veje tjener som færdselsarealer

a) for flere særskilt matrikulerede og i særlig eje værende ejendomme, eller

b) for mere end 7 parcelhuse eller sommerhuse eller for mere end 12 beboelseslejligheder og er mindst 40 m lange.

I Københavns kommune skal de under a) omhandlede veje m. v. tillige i medfør af § 16 i byggelov for staden København nr. 148 af 29. marts 1939 (Københavns byggelov) være optaget på Københavns gadefortegnelse som private gader, og de under b) nævnte veje m. v. tillige i medfør af nævnte lovs § 26 være forlangt holdt åbne for almindelig færdsel og underkastet de for gader gældende bestemmelser.

Uden for Københavns kommune henregnes de under b) nævnte veje m. v. ikke til private fællesveje, såfremt de alene forløber inden for lukkede karreer eller inden for områder, f. eks. kirkegårde, hospitaler eller industrigårde, der ved hegn eller på anden måde er klart adskilt fra det øvrige vejnet.

Stk. 3. Ved udlagt privat fællesvej forstås i denne lov uden for København ethvert areal, som efter denne lovs ikrafttræden er bestemt til fremtidig anvendelse som privat fællesvej efter de i §§ 10, 18 eller 28 angivne regler eller forud for lovens ikrafttræden er godkendt til sådan anvendelse af vedkommende kommunale myndighed. I Københavns kommune forstås ved udlagt privat fællesvej sådan ved deklaration eller retningsplan udlagt gade, som i medfør af § 16 i Københavns byggelov er optaget på Københavns gadefortegnelse som ikke anlagt privat gadestrækning.

Stk. 4. Vedkommende forvaltningsmyndighed eller tilsynsmyndighed kan bestemme, at lovens regler om private fællesveje med de fornødne lempelser skal finde anvendelse på private stier og udlagte private stier, såfremt disse opfylder de i stk. 2 henholdsvis stk. 3 angivne betingelser.

Forvaltnings- og tilsynsmyndighederne.

Stk. 1. Forvaltningsmyndigheden godkender udlægget og anlægget af nye private fællesveje og udøver de den ved loven i øvrigt tillagte beføjelser.

Stk. 2. Tilsynsmyndigheden fører tilsyn med istandsættelsen og vedligeholdelsen af private fællesveje og udøver de den ved loven i øvrigt tillagte beføjelser.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen udøver forvaltningsmyndigheden

a) i købstæderne, Frederiksberg, Gentofte, Marstal og de sønderjyske flækker,

b) i andre kommuner med styrelsesregler i henhold til § 34, stk. 3, i bekendtgørelse nr.

328 af 6. juli 1950 af lov om købstadkommunernes styrelse som ændret ved § 1 i lov nr. 181 af 20. maj 1952 og

c) i sognekommuner, som har en samlet bebyggelse med mere end 1.000 indbyggere, eller som i øvrigt i medfør af § 3 har tilvejebragt vejvedtægt. Såfremt vedtægtens område er begrænset til en del af kommunen, kan det i vedtægten bestemmes, at kommunalbestyrelsen kun skal udøve forvaltningsmyndigheden i denne del af kommunen.

Stk. 4. Amtsrådet udøver forvaltningsmyndigheden i de sognekommuner eller dele af sognekommuner, hvor forvaltningsmyndigheden ikke er tillagt sognerådet. Har en sognekommune med en samlet bebyggelse på mindre end 1.000 indbyggere forud for lovens ikrafttræden tilvejebragt vej vedtægt, udøver sognerådet forvaltningsmyndigheden inden for vedtægtens hidtidige gyldighedsområde i de første to år efter lovens ikrafttræden. Er ny vej vedtægt ikke tilvejebragt inden dette tidspunkt, overtager amtsrådet forvaltningsmyndigheden.

Stk. 5. Magistraten udøver forvaltningsmyndigheden i København.

Stk. 6. Tilsynsmyndigheden udøves uden for Københavns kommune af kommunalbestyrelsen, jfr. dog § 4, stk. 2. Magistraten udøver tilsynsmyndigheden i København.

Stk. 7. I hver amtsrådsreds udarbejder amtsrådet en fortegnelse over de kommuner eller dele af kommuner, hvor amtsrådet udøver forvaltningsmyndigheden eller tilsynsmyndigheden.

§ 3.

Vejvedtægt.

Stk. 1. For enhver af de i § 2, stk. 3, under a) og b) omhandlede kommuner samt for enhver sognekommune, som har en samlet bebyggelse med mere end 1.000 indbyggere, skal tilvejebringes en vejvedtægt. Vedtægtens område kan begrænses til den del af kommunen, hvor der findes en samlet bebyggelse, eller hvor en sådan bebyggelse kan forventes.

Stk. 2. I sognekommuner, som ikke har en samlet bebyggelse med mere end 1.000 indbyggere, kan tilvejebringes en vej vedtægt. Vedtægtens område kan stedligt begrænses som angivet i stk. 1.

Stk. 3. Vejvedtægten vedtages af kommunalbestyrelsen og stadfæstes af ministeren for offentlige arbejder. For de i stk. 2 omhandlede sognekommuners vedkommende kan vedtægt kun tilvejebringes med tilslutning af amtsrådet. For de

i stk. 1 omhandlede sognekommuners vedkommende skal det af kommunalbestyrelsen vedtagne udkast til vej vedtægt forelægges amtsrådet inden stadfæstelsen.

§ 4.

Lovens gyldighedsområde.

Stk. 1. Denne lov gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Stk. 2. I de områder, hvor amtsrådet er forvaltningsmyndighed, finder alene reglerne i afsnit I, II og IV anvendelse. Amtsrådet kan dog for stedligt begrænsede områder bestemme, at lovens øvrige regler helt eller delvis skal træde i stedet for eller supplere bestemmelserne i afsnit II. Meddelelse herom optages i den i § 2, stk. 7, omhandlede fortegnelse. Amtsrådet kan endvidere bestemme, at ikke alene forvaltningsmyndigheden, men også tilsynsmyndigheden i disse områder skal udøves af amtsrådet.

Stk. 3. I de kommuner eller dele af kommuner, hvor forvaltningsmyndigheden udøves af kommunalbestyrelsen, finder reglerne i afsnit I, III og IV anvendelse. Dog anvendes bestemmelserne i afsnit II på istandsættelsen og vedligeholdelsen af sådanne private fællesveje, som udelukkende tjener til brug for landbrug, skovbrug og gartneri, herunder frugtplantager, medmindre andet bestemmes ved vej vedtægt. I kommuner, hvor kommunalbestyrelsen udøver forvaltningsmyndigheden i hele kommunen, men hvor vejvedtægtens gyldighedsområde er begrænset til en del af kommunen, kan i vedtægten bestemmes, at reglerne i afsnit II skal finde anvendelse på alle private fællesveje uden for vedtægtens gyldighedsområde.

Stk. 4. I Københavns kommune kommer bestemmelserne i §§ 8-29 samt §§ 33-36 og 43 ikke til anvendelse.

§ 5.

Taksationsmyndighederne.

Erstatningsfastsættelse efter denne lov foretages i mangel af mindelig overenskomst af de i §§ 27—30 i vejbestyrelsesloven omhandlede taksationsmyndigheder. I Københavns kommune foretages erstatningsfastsættelse dog af den i § 41 i Københavns byggelov af 29. marts 1939 omhandlede taksationskommission.

§ 6.

Anke.

Stk. 1. Afgørelser, truffet i henhold til denne lov eller i medfør af loven udfærdigede forskrifter, kan påankes i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 2-7.

Stk. 2. Afgørelser, truffe af kommunalbestyrelsen eller magistraten i København samt af kommunalbestyrelsen i de i § 2, stk. 3, litra a) og b), nævnte kommuner, kan indankes for ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 3. Afgørelser, truffe af kommunalbestyrelserne i sognekommuner, kan indankes for amtsrådet.

Stk. 4. Afgørelser, truffe af amtsrådet, herunder afgørelser i henhold til stk. 3, kan indankes for ministeren.

Stk. 5. Når ikke andet er foreskrevet, er ankefristen 30 dage fra den dag, da afgørelsen er meddelt den pågældende tillige med oplysning om denne frist og om, til hvilken myndighed anken kan ske. For beslutninger, hvorom der er udfærdiget offentlig bekendtgørelse, regnes ankefristen fra offentliggørelsens dato.

Stk. 6. Anke af et af en kommunal myndighed givet pålæg fritager ikke for at efterkomme dette. Dog kan ankemyndigheden bestemme, at en anke skal have opsættende virkning.

Stk. 7. Søgsmål til prøvelse af de af administrationen i medfør af loven truffe beslutninger skal anlægges inden 6 måneder efter den dag, da beslutningen er meddelt klageren.

Stk. 8. Tvistigheder mellem de kommunale myndigheder vedrørende spørgsmål, der omhandles i denne lov, afgøres af ministeren.

Dispensation.

Stk. 1. Når vægtige grunde taler for at tillade en fravigelse af loven eller i medfør af loven

udfærdigede bestemmelser, og det skønnes foreneligt med de hensyn, der ligger til grund for de pågældende bestemmelser, kan, efter at vedkommende kommunale myndighed har haft lejlighed til at udtale sig over andragendet, dispensation hertil meddeles på vilkår, som fastsættes af dispensationsmyndigheden.

Stk. 2. Dispensationer meddeles i de i § 2, stk. 3, litra a) og b), nævnte kommuner samt i Københavns kommune af ministeren for offentlige arbejder og i øvrigt af amtsrådet.

Stk. 3. Ministeren kan meddele de kommunale myndigheder bemyndigelse til i et af ministeren fastsat omfang og efter retningslinier fastsat af ministeren at udøve den i stk. 1 nævnte dispensationsbeføjelse.

§ 8.

Udstykning m. v.

Stk. 1. Udstykning, omdeling eller skelforandring af ejendomme, hvorved der ville fremkomme forhold, der er i strid med denne lov, må ikke finde sted.

Stk. 2. Forvaltningsmyndigheden kan forlange, at approbation ikke meddeles på udstykninger m. v., som vil komme i strid med en forsvarlig og hensigtsmæssig udformning af vejforholdene.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen skal foranledige, at andragender om udstykning m. v. i områder, hvor kommunalbestyrelsen ikke er forvaltningsmyndighed, forelægges amtsrådet. Undtaget er udstykninger til selvstændigt landbrug, skovbrug eller gartneri, herunder frugtplantager.

Afsnit II.

Private fællesveje på landet

KAPITEL 2.

§ 9.

Kapitlets gyldighedsområde.

Stk. 1. I sognekommuner, som ikke har en samlet bebyggelse på mere end 1.000 indbyggere, og som ikke har tilvejebragt vej vedtægt, finder bestemmelserne i §§ 10-15 anvendelse på alle private fællesveje.

Stk. 2. I andre kommuner end de i stk. 1 omhandlede finder bestemmelserne i §§ 11-15 anvendelse på private fællesveje, der udelukkende tjener til brug for landbrug, skovbrug eller gartneri, herunder frugtplantager. Dette gælder dog ikke Københavns kommune.

Stk. 3. Bestemmelserne i stk. 1 kan fraviges ved beslutning af amtsrådet i henhold til § 4, stk. 2, 2. pkt., medens bestemmelserne i stk. 2 kan fraviges ved vejvedtægt i henhold til § 4, stk. 3.

§ 10.

Udlæg af private fællesveje.

Stk. 1. Nye private fællesveje må ikke udlægges uden forudgående godkendelse af amtsrådet. Ved godkendelsen skal amtsrådet påse, dels at vejudlægget sker på en i færdselsmæssig og vej teknisk henseende forsvarlig måde, dels at der kan tilvejebringes hensigtsmæssige parceller. Private fællesveje må ikke anlægges eller tages i brug, forinden godkendelse af udlægget foreligger.

Stk. 2. Udlægget af private fællesveje, der udelukkende skal tjene til brug for landbrug, skovbrug eller gartneri, herunder frugtplantager, skal dog ikke godkendes, medmindre bestemmelse herom er truffet af amtsrådet i henhold til § 4, stk. 2, 2. pkt.

Stk. 3. Private fællesveje, der i henhold til stk. 2 er udlagt uden amtsrådets godkendelse, må ikke uden amtsrådets godkendelse overgå til anden benyttelse end den i stk. 2 angivne. Som betingelse for sådan godkendelse kan amtsrådet stille krav om ændringer i de pågældende vejes længde- og tværprofil.

Stk. 4. Bestemmelsen i stk. 1 finder ikke anvendelse, når fastlæggelse af private fællesveje sker ved retningsplan i henhold til byggeloven for købstæderne og landet eller ved beslutning af vedkommende i henhold til forordning af 5. marts 1845 nedsatte besigtigelses- og ekspropriationskommission.

§ 11.

Vejsyn.

Stk. 1. Når en privat fællesvej ikke holdes i en under hensyn til færdselens art og størrelse god og forsvarlig stand, kan enhver af de færdselsberettigede forlange, at tilsynsmyndigheden lader afholde vej syn. Tilsynsmyndigheden er dog ikke pligtig at afholde vej syn vedrørende en privat fællesvej, såfremt der inden for de sidste 3 år er afsagt kendelse om vejens istandsættelse eller vedligeholdelse. Tilsynsmyndigheden er endvidere til enhver tid berettiget til at lade afholde vej syn, såfremt den anser det for nødvendigt.

Stk. 2. Indvarslingen til vejsynet sker ved tilsynsmyndighedens foranstaltning med 14 dages varsel ved offentlig bekendtgørelse på den i kommunen brugelige måde. Med samme varsel indkaldes ved anbefalet brev så vidt muligt de til vejen færdselsberettigede og i øvrigt enhver, som af tilsynsmyndigheden agtes inddraget under vedligeholdelses- og istandsættelsespligten, jfr. § 13.

§ 12.

Tilsynsmyndighedens kendelse om istandsættelsens eller vedligeholdelsens omfang.

Stk. 1. Ved vej synet gives der de fremmødte lejlighed til at udtale sig, og tilsynsmyndigheden afsiger derefter kendelse, der skal indeholde en fortegnelse over de påtalte mangler med angivelse af, i hvilket omfang og på hvilken måde vejen skal udbedres, og hvorledes den fremtidig skal vedligeholdes. Det kan endvidere bestemmes, at en privat fællesvej skal istandsættes således, at der sker en forbedring af denne.

Stk. 2. Såfremt nogen af de til vejen færdselsberettigede under vej synet gør gældende, at de pågældende mangler i overvejende grad skyldes uvedkommende færdsel, og fremsætter krav om, at der fremtidig gennemføres forbud enten mod al sådan færdsel eller mod visse arter af uvedkommende færdsel, er vedkommende berettiget til at kræve vej synet udsat i 3 måneder. Er det, når vej synet genoptages, på lovlig måde tilkendegivet, at uvedkommende færdsel eller visse arter af uvedkommende færdsel er forbudt, kan tilsynsmyndigheden kun bestemme, at vejen skal bringes i en under hensyn til den herefter tilladte færdsel god og forsvarlig stand. Er et sådant forbud derimod ikke gennemført, når vej synet genoptages, skal kendelsen afsiges på grundlag af den faktiske færdsel ad vejen.

§ 13.

Fordelingen af arbejdet.

Stk. 1. Ved den i § 12 omhandlede kendelse træffes tillige bestemmelse om, hvem der skal udføre den påbudte istandsættelse eller vedligeholdelse, hvilken andel af arbejdet hver enkelt skal lade udføre, og inden hvilken tid arbejdet skal være tilendebragt. Der træffes endvidere bestemmelse om fordeling af udgifterne ved vej synet. Såfremt der ikke foreligger særlige overenskomster eller andre bestemmelser om fordelingen af vedligeholdelsesbyrden, skal arbejdet fordeles mellem de færdselsberettigede. Tilsynsmyndigheden skal herved tage hensyn til den brug, de gør af vejen. Foreligger der særlige overenskomster eller andre bestemmelser om fordelingen af vedligeholdelsesbyrden mellem de færdselsberettigede eller andre end disse, og er der under vej synet enighed om deres gyldighed og øn forståelsen af deres indhold, skal de pågældende bestemmelser lægges til grund ved fastsættelsen af den andel af arbejdet, hver enkelt af de vedligeholdelsespligtige skal udføre.

Stk. 2. Opnås der ikke enighed om gyldigheden eller om forståelsen af sådanne særlige overenskomster eller andre bestemmelser, eller om, at tilsynsmyndigheden afgør disse spørgsmål, skal tilsynsmyndigheden pålægge den eller de færdselsberettigede, der med hjemmel i en sådan overenskomst m. v. vil påstå, at vejens vedligeholdelse ikke påhviler dem eller kun påhviler dem i begrænset omfang, at indbringe spørgsmålet for domstolene, hvorefter vej synet udsættes, indtil endelig dom er faldet. Det samme gælder, hvis nogen af de til vej synet indkaldte påstår, at de ikke er færdselsberettigede til vejen, og at vedligeholdelsen derfor ikke kan påhvile dem eller kun påhvile dem i begrænset omfang, og der ikke under vej synet opnås enighed om spørgsmålet. Såfremt retssag ikke er anlagt inden 6 uger herefter, genoptages vej synet, og kendelse afsiges, uden at de pågældende over for tilsynsmyndigheden kan forlange, at der tages hensyn til deres anbringende om, at vejens istandsættelse eller vedligeholdelse ikke påhviler dem. Kendelsen kan ej heller senere begæres ændret under påberåbelse af, at nogen af de i kendelsen omhandlede ejere eller brugere ikke skulle være pligtige at deltage i vejens istandsættelse eller vedligeholdelse.

Stk. 3. Efter forudgående offentlig bekendtgørelse efter de i § 11 nævnte regler fremlægges kendelsen til almindeligt eftersyn i vedkommende kommune i mindst 3 uger.

§ 14.

Tilsynsmyndighedens udførelse af istandsættelsen og vedligeholdelsen.

Stk. 1. Efter begæring af lodsejere, repræsenterende mindst to trediedele af værdien af de samlede i henhold til § 13 pålagte ydelser til vejens istandsættelse eller vedligeholdelse, kan kommunen påtage sig udførelsen af istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejdet mod vederlag af de vedligeholdelsespligtige.

Stk. 2. Såfremt et vej syn udsættes i henhold til reglerne i § 13, stk. 2, og retssag anlægges inden udløbet af den i nævnte bestemmelse angivne frist af 6 uger, er tilsynsmyndigheden

berettiget til at genoptage vej synet og afsige kendelse dels om, hvorledes vejen vil være at istandsætte eller vedligeholde (jfr. § 12, stk. 1), dels om, at istandsættelsen og vedligeholdelsen foreløbigt helt eller delvis vil være at udføre ved vedkommende kommunes foranstaltning mod vederlag af de vedligeholdelsespligtige, idet fordelingen af udgifterne udsættes, indtil endelig dom er faldet.

Stk. 3. Er de i § 12, stk. 1, omhandlede arbejder ikke fuldført inden den af tilsynsmyndigheden fastsatte frist, eller udføres de ikke på en efter tilsynsmyndighedens skøn tilfredsstillende måde, kan tilsynsmyndigheden efter at have meddelt de vedligeholdelsespligtige, at arbejdet, såfremt en yderligere kort frist oversiddes, vil blive udført for disses regning, bestemme, at de efter udløbet af denne frist manglende arbejder udføres af vedkommende kommune for de vedligeholdelsespligtiges regning.

§ 15.

Almene veje.

Stk. 1. Af de i afsnit II optagne bestemmelser finder §§ 11–14 også anvendelse på almene veje, der ikke er optaget i vej registeret, og hvor almenhedens færdselsret ikke hviler på bestemmelse i vedtægt eller deklaration.

Stk. 2. Ved fastsættelsen af, hvem istandsættelsen og vedligeholdelsen skal påhvile, og hvem der skal indkaldes til vej synet, bør tilsynsmyndigheden, for så vidt der ikke foreligger særlige overenskomster om fordelingen af vedligeholdelsesbyrden (jfr. § 13), navnlig lægge vægt på, hvilke lodsejere der i særlig grad gør brug af den pågældende vej.

Stk. 3. Under vejsynet kan enhver af de ejere eller brugere, over hvis ejendom vejen fører, forlange, at der i henhold til vej bestyrelseslovens § 15 afholdes en åstedsforretning vedrørende spørgsmålet om vejens eventuelle nedlæggelse eller omlægning, og at vej synet udsættes, indtil en sådan forretning har været afholdt, og kendelse om vejens overgang til privat vej, om dens omlægning eller nedlægning er afsagt.

Afsnit III.

Private fællesveje i byer og bymæssige områder.

KAPITEL 3.

Afsnittets gyldighedsområde.

§ 16.

Afgrænsning i forhold til afsnit 11.

Bestemmelserne i nærværende afsnit finder anvendelse på private fællesveje samt udlagte private fællesveje i det omfang, det ikke i § 4, jfr. § 9, eller i medfør af disse bestemmelser er fastsat, at de skal behandles efter reglerne i afsnit II.

KAPITEL 4.

Udlæg og anlæg af private fællesveje.

§ 17.

Vejfortegnelse.

Stk. 1. Forvaltningsmyndigheden udfærdiger en fortegnelse over de private fællesveje og udlagte private fællesveje. Ministeren for offentlige arbejder udfærdiger nærmere bestemmelser om fortegnelsens udformning.

Stk. 2. Bestemmelser, der af private måtte være truffet om færdselsforholdene på en privat fællesvej eller om en grunds forhold til en sådan vej, herunder om dens adgangsforhold til vejen, er kun bindende for de i denne lov omhandlede myndigheder, når de er optaget i vej fortegnelsen.

Stk. 3. Forvaltningsmyndigheden bestemmer, hvorvidt en vej kan optages på vej fortegnelsen, og afgør, hvorvidt bestemmelser af den i stk. 2 omhandlede karakter kan optages i fortegnelsen.

Stk. 4. De på fortegnelsen opførte private fællesveje og udlagte private fællesveje skal være inddelt således:

Klasse I omfatter veje, som har eller forventes at få betydning for færdselen ud over det lokale område, hvorigennem de forløber,

Klasse II omfatter sådanne veje, som betjener eller er bestemt til at betjene flere særskilt matrikulerede og i særlig eje værende ejendomme, men som ikke har eller forventes at få betydning for færdselen ud over det lokale område, hvorigennem de forløber,

Klasse III omfatter de i § 1, stk. 2, under b) omhandlede private fællesveje, der ikke falder ind under klasse I,

Klasse IV omfatter sådanne private fællesveje, som alene tjener og er bestemt til at tjene til brug for landbrug, skovbrug eller gartneri, herunder frugtplantager.

Stk. 5. Forvaltningsmyndigheden afgør, til hvilken klasse en privat fællesvej skal regnes, og kan, når omstændighederne taler derfor, ændre en vejs klassebetegnelse. Til klassificering, herunder omklassificering, af en privat fællesvej eller en udlagt privat fællesvej som vej under klasse I udkræves dog vedkommende højere vejmyndigheds samtykke. Dette samtykke meddeles i de i § 2, stk. 3, litra c), nævnte kommuner af amtsrådet og i øvrigt af ministeren for offentlige arbejder.

§ 18.

Udlæg af private fællesveje.

Stk. 1. Forinden en ny privat fællesvej udlægges, skal skitseprojekt til dens retning, bredde og længdeprofil samt tilslutning til andre veje være godkendt af forvaltningsmyndigheden, der samtidig bestemmer vejens klassebetegnelse. Forvaltningsmyndigheden skal herved tage hensyn til arten og omfanget af den færdsel, der kan forventes, og til den forventede bebyggelse. I forbindelse med godkendelsen kan forvaltningsmyndigheden efter forhandling med politiet træffe bestemmelse om færdselsregulering eller færdselsindskrænkninger, der skal gennemføres ved vejens anlæg.

Stk. 2. Udlæg af en privat fællesvej foretages af vedkommende grundens ejere. Forvaltningsmyndigheden kan dog bestemme, at et påtænkt udlæg af private fællesveje på en ejendom til lige skal omfatte udlæg af sådanne veje på andre tilstødende eller nærliggende ejendomme, og at tidligere udlagte private fællesveje skal udlægges i større bredde og med ændret retning og tværprofil. Forvaltningsmyndigheden kan endvidere foretage udlæg af private fællesveje og ændring af tidligere udlagte private fællesveje, jfr. § 24, stk. 5, og § 25, stk. 4.

Stk. 3. Ved godkendelsen af udlægget af en privat fællesvej skal forvaltningsmyndigheden påse,

at udlægget er i overensstemmelse med foreliggende byplanmæssige dispositioner, at vejen på hensigtsmæssig måde indgår i det

øvrige system af offentlige veje og private fællesveje, idet skitseprojektet udformes under hensyntagen til vejens klasse således, at der i fornødent omfang sondres mellem gennemfartsveje og lokale veje,

at hensigtsmæssige vejforhold og parceller kan tilvejebringes såvel på den pågældende ejendom som på de omliggende arealer,

at der sikres de fornødne arealer til holdende og parkerede motorkøretøjer,

at antallet af sidevej sindmundinger i veje med gennemgående færdsel indskrænkes mest muligt,

at de udstykkede parcellers direkte adgang til sådanne veje ligeledes indskrænkes mest muligt, samt

at vandafledning samt fremførelse af forsyningsledninger kan foregå på hensigtsmæssig måde.

Stk. 4. Ministeren for offentlige arbejder udfærdiger efter samråd med boligministeren almindelige regler for private fællesvejs linieføring, længde- og tværprofiler m. v. til vejledning for forvaltningsmyndighederne ved disses godkendelse af private fællesvejs udlæg og anlæg.

Stk. 5. Som betingelse for skitseprojektets godkendelse kan forvaltningsmyndigheden kræve pålagt servitut om fri oversigt over vejssving eller vejkryds på den udlagte vej, herunder ved vejens tilslutning til bestående veje. Såfremt oversigtsservitut herefter skal pålægges arealer, der ikke ejes af den eller de grundejere, der foretager vejudlægget, og overenskomst om servitutpålægget ikke kan opnås med ejerne af disse arealer, kan forvaltningsmyndigheden foretage servitutpålægget ved ekspropriation. Foretages vejudlægget ved forvaltningsmyndighedens foranstaltning, kan forvaltningsmyndigheden ligeledes ved ekspropriation pålægge servitut om fri oversigt ved vejkryds og vejssving på den udlagte vej. I de tilfælde, hvor servitutpålægget sker ved ekspropriation, afholdes udgifterne hertil af kommunens kasse.

Stk. 6. Nye veje af klasse I og II skal efter forvaltningsmyndighedens nærmere bestemmelse udlægges med en bredde af indtil 18 m, nye veje af klasse III med en bredde af indtil 10 m og nye veje af klasse IV med en bredde af indtil 7 m. Forvaltningsmyndigheden kan endvidere kræve veje af klasse I udlagt i øget bredde, jfr. §§ 20 og 24. De angivne vejbredder gælder ikke for veje, fastlagt ved byplanvedtægt.

Stk. 7. Såfremt tilstedeværende bebyggelse langs en vej eller en strækning af en vej, der

udlægges, bevirker, at der ikke i medfør af bygge Lovgivningen kan sikres fornødne holde- og parkeringsarealer på de tilstødende grunde, kan forvaltningsmyndigheden for veje af klasse I-III ud over de i stk. 6 nævnte vejbredder kræve udlagt holdebanearealer med en bredde af i alt indtil 6 m eller et hertil svarende areal til samlet parkeringsplads.

Stk. 8. Ved blinde veje, samt hvor forholdene i øvrigt gør det ønskeligt, skal der udlægges areal til passende vendepladser.

Stk. 9. I forbindelse med vejudlægget udlægges hjørnearealer efter reglerne i § 43 samt de til vejens anlæg fornødne skråningsarealer, jfr. § 24, stk. 2. Forvaltningsmyndigheden kan bestemme, at skråningsarealerne skal forblive under de tilstødende ejendomme.

§ 19.

Vejadgang som betingelse for udstykning.

Stk. 1. Udstykning, omdeling eller skelforandring må kun foretages, såfremt enhver af de derved fremkommende parceller enten lovligt har direkte adgang til en offentlig vej eller med forvaltningsmyndighedens godkendelse har adgang til en på den i § 17 omhandlede vejfortegnelse optaget privat fællesvej eller til en på vejfortegnelsen optaget udlagt privat fællesvej.

Stk. 2. Agtes udstykningen foretaget til en privat fællesvej, hvis udlæg ikke er godkendt af forvaltningsmyndigheden, eller ved hvis godkendelse forvaltningsmyndigheden forudsatte en mere begrænset færdsel end den, der efter udstykningen kan forventes, kan forvaltningsmyndigheden som betingelse for sin godkendelse efter stk. 1 forlange, at der foretages sådanne ændringer ved vejens længde- og tværprofil og udstyr og ved oversigtsforholdene ved vejens tilslutning til andre veje, som arten og omfanget af den forventede fremtidige færdsel ad vejen begrunder. Såfremt der herefter skal lægges oversigtsservitut på ejendomme, der ikke ejes af den eller de grundejere, der foretager udstykningen, og frivillig overenskomst ikke opnås, kan forvaltningsmyndigheden gennemføre servitutpålægget ved ekspropriation, idet udgifterne hertil afholdes af kommunens kasse.

Stk. 3. Forvaltningsmyndigheden kan endvidere som betingelse for sin godkendelse efter stk. 1 forlange, at der i forbindelse med udstykningen m. v. i fornødent omfang udlægges og eventuelt anlægges nye private fællesveje ikke alene på den ejendom, der agtes udstykket,

men også på andre tilstødende eller nærliggende ejendomme.

Stk. 4. Forvaltningsmyndigheden skal i forbindelse med sin godkendelse efter stk. 1 af udstykninger m. v. til private fællesveje eller stier påse, at de efter reglerne i vejbestyrelseslovens §§ 34 og 35 fornødne tilladelser til benyttelse af bestående overkørsler og overgange, herunder vej- og sti tilslutninger til offentlig vej foreligger til den ved udstykningen m. v. påtænkte anvendelse af fællesvejen. Sker udstykningen til en udlagt privat fællesvej eller sti, skal endvidere påses, at fornøden tilladelse efter vejbestyrelseslovens §§ 33 og 35 foreligger til anlæg af den pågældende overkørsel eller overgang m. v. til offentlig vej.

§ 20.

Øget udlægsbredde og byggelinier.

Stk. 1. Forvaltningsmyndigheden kan for private fællesveje, der enten straks ved udlægget eller senere er henført til klasse I, træffe bestemmelse om forøgelse af udlægsbredden indtil 22 m, jfr. § 24, stk. 5, og § 25, stk. 4.

Stk. 2. Når forvaltningsmyndigheden af færdselshensyn finder, at der bør sikres en privat fællesvej af klasse I mulighed for udvidelse til større bredde, eller at færdselens tarv i øvrigt gør det fornødent, kan den endvidere træffe bestemmelse om pålæg af byggelinier, der forløber på begge sider af vejen, og hvis indbyrdes afstand ikke overstiger 30 m, jfr. § 24, stk. 5, og § 25, stk. 4. Byggelinierne fastlægges normalt i forhold til vejens midtlinie.

Stk. 3. Forvaltningsmyndigheden kan forlange, at garager for motorkøretøjer samt tilkørselsramper til garager holdes indtil 5 m bag vejgrænsen eller, hvis der er pålagt byggelinie, indtil 5 m bag denne.

§ 21.

Fremlæggelse.

Stk. 1. Forinden et forslag til udlæg af private fællesveje i medfør af § 18 endeligt godkendes eller vedtages af forvaltningsmyndigheden, skal det fremlægges til almindeligt eftersyn på et for beboerne bekvemt sted i mindst 3 uger. Om fremlæggelsen skal der ske offentlig bekendtgørelse på den i kommunen brugelige måde, og i bekendtgørelsen skal angives en frist, ikke under 6 uger fra bekendtgørelsens dato, for adgang til at fremkomme med indsigelser mod og ændringsforslag til forslaget. Endvidere bør meddelelse om fremlæggelsen i anbefalet brev

så vidt muligt tilsendes de af forslaget berørte grundejere og panthavere, hvis adkomst fremgår af tingbogen. Sådan meddelelse skal dog ikke tilsendes grundejere, der selv har udarbejdet eller deltaget i udarbejdelsen af forslaget.

Stk. 2. Såfremt forvaltningsmyndigheden på grundlag af fremkomne indsigelser eller ændringsforslag måtte beslutte at foretage væsentlige ændringer i det oprindelige forslag, foretages fornyet fremlæggelse m. v. efter reglerne i stk. 1 for så vidt angår de foretagne ændringer.

Stk. 3. De i nærværende paragraf indeholdte regler finder ikke anvendelse på veje, der fastlægges ved byplanvedtægt.

§ 22.

Virkning af fremlæggelse.

Så snart den i § 21, stk. 1, omtalte bekendtgørelse har fundet sted, må indtil videre intet areal, der er omfattet af den, uden forvaltningsmyndighedens samtykke bebygges eller på anden måde anvendes i strid med den, jfr. § 24.

§ 23.

Tinglysning m. m.

Stk. 1. Offentlig bekendtgørelse på den i kommunen brugelige måde sker om

- a) udfærdigelse af vej fortegnelse i henhold til § 17,
- b) omklassificering af bestående veje på vejfortegnelsen,
- c) endelig godkendelse eller vedtagelse af udlæg af private fællesveje i henhold til § 18, jfr. § 19,
- d) beslutning om øget udlægsbredde for bestående veje i henhold til § 20, stk. 1, samt
- e) pålæg af byggelinier i henhold til § 20, stk. 2.

Stk. 2. Underretning sendes endvidere til vedkommende bygningsmyndighed, for så vidt denne ikke samtidig er forvaltningsmyndighed. I de i stk. 1 under b), d) og e) nævnte tilfælde samt i tilfælde, hvor forvaltningsmyndigheden foretager eller kræver udlæg af en ny vej, bør forvaltningsmyndigheden tillige så vidt muligt sende meddelelse i anbefalet brev til de af bestemmelsen direkte berørte grundejere, hvis adkomst fremgår af tingbogen.

Stk. 3. De i overensstemmelse med foranstående fastslåede bestemmelser skal respekteres ikke alene af ejendommens ejere og brugere, men også af panthavere og andre indehavere af

rettigheder over ejendommen, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

Stk. 4. Når de i § 6 fastsatte frister for indankning af de i §§ 18-20 omhandlede beslutninger om udlæg af private fællesveje og pålæg af byggelinie er udløbet, sker der på forvaltningsmyndighedens foranledning tinglysning af den trufne beslutning.

Stk. 5. Udgifterne til tinglysning, offentlig bekendtgørelse m. m. afholdes af vedkommende kommune, der dog kan kræve udgifter, foranlediget ved udlæg af private fællesveje i henhold til § 18, stk. 2, 1. pkt., refunderet af vedkommende lodsejere. Såfremt udgifterne herefter skal fordeles mellem ejerne af flere til vejen grænsende ejendomme, finder reglerne i § 41 tilsvarende anvendelse.

§ 24.

"Retsvirksomheden af private fællesveje samt pålæg af byggelinier.

Stk. 1. På arealer, der er optaget på vejfortegnelsen som udlagte vejarealer, herunder hjørnearealer, eller som ligger foran en byggelinie, må bebyggelse ikke finde sted, hverken på en hidtil ubebygget grund, ved ombygning af en bestående bygning eller i stedet for nedbrændte eller nedrevne bygninger. Hvad der i henhold til foranstående gælder om bygninger, gælder også om sportspladser, kirkegårde, tankanlæg og andre anlæg af blivende art.

Stk. 2. Såfremt en bygning ikke opføres med sin jordlinie i fremtidig vejhøjde, må den ikke uden forvaltningsmyndighedens samtykke opføres i byggelinien eller vejlinien, men skal rykkes så meget længere tilbage, som svarer til 1,5 gange højdeforskellen, foruden den fornødne bredde til passage foran bygningen, mindst 1 m.

Stk. 3. På arealer, der er optaget i vejfortegnelsen som udlagte vejarealer, herunder hjørnearealer, samt på fremtidige skråningsarealer for udlagte veje er det endvidere ikke tilladt uden forvaltningsmyndighedens samtykke at foretage beplantning eller sætte hegn eller at foretage andre permanente foranstaltninger.

Stk. 4. Forvaltningsmyndigheden skal på ejerens anmodning oplyse denne om beliggenheden af byggelinier og udlagte private fællesvejarealer på hans ejendom samt om den fremtidige vej højde i henhold til det af forvaltningsmyndigheden godkendte projekt. Forinden byggetilladelse meddeles i henhold til byggeloven for købstæderne og landet, påhviler det bygningsmyndigheden at påse, at eventuel fornøden tilladelse i henhold til nærværende lov eller

bestemmelser, truffet i medfør af denne, foreligger. Er bygningsmyndigheden ikke tillige forvaltningsmyndighed, skal sagen af bygningsmyndigheden forelægges forvaltningsmyndigheden, forinden tilladelse gives til iværksættelse af byggearbejder på et matrikelnummer, der er omfattet af en bestemmelse, hvorom offentlig bekendtgørelse er sket i medfør af § 23, stk. 1. Forinden et byggearbejde foretages, hvortil byggetilladelse ikke er fornøden i henhold til landsbyggeloven, er bygherren pligtig til hos forvaltningsmyndigheden at indhente oplysning om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med nærværende lov eller bestemmelser, truffet i medfør af denne.

Stk. 5. Såfremt udlægget af en privat fællesvej med øget bredde i henhold til § 20, stk. 1, eller § 17, stk. 5, jfr. § 25, stk. 1, 3. pkt., pålægget af en byggelinie i henhold til § 20, stk. 2, et af forvaltningsmyndigheden selv foretaget vejudlæg m. v. i henhold til § 18, stk. 2, 3. pkt., eller udlægget eller ændringen af en privat fællesvej over trediemands grund efter krav fra forvaltningsmyndigheden i henhold til § 18, stk. 2, 2. pkt., eller § 19, stk. 2 og 3, bevirker, at ejeren af et areal efter taksationsmyndighedernes skøn afskæres fra en efter ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed økonomisk rimelig og forsvarlig udnyttelse af arealet, svarende til den af andre tilstødende eller omliggende arealer faktisk stedfindende udnyttelse, kan ejeren begære arealet overtaget af forvaltningsmyndigheden mod erstatning. Sådan begæring skal fremsættes inden 3 måneder efter det tidspunkt, hvor den i § 6 omhandlede klagefrist er udløbet, eller, hvis klage er indgivet, inden 3 måneder efter, at endelig afgørelse af klagen er meddelt klageren.

§ 25.

Anlæg af private fællesveje efter krav fra forvaltningsmyndigheden.

Stk. 1. For at der kan skabes sikkerhed for, at det samlede vejnet inden for et område efterhånden kan blive udført, bestemmer forvaltningsmyndigheden, i hvilket omfang og til hvilke tidspunkter en udlagt og på vej fortegnelsen optaget privat fællesvej af klasse I-III med tilhørende afløb skal anlægges. Forvaltningsmyndigheden kan endvidere bestemme, at arealer, der ikke er optaget på vejfortegnelsen, men ved byplanvedtægt er fastlagt som vej, samt arealer, der ligger foran en i henhold til § 20 pålagt byggelinie, skal anlægges som privat fællesvej. Når forvaltningsmyndigheden i henhold

til § 17, stk. 5, henfører en anlagt privat fællesvej til en højere klasse end tidligere godkendt, kan det bestemmes, at der samtidig skal gennemføres sådanne ændringer ved vejens længde- og tværprofil, som den ændrede klassificering gør påkrævet.

Stk. 2. Såfremt de i medfør af stk. 1 påbudte arbejder ikke udføres inden en af forvaltningsmyndigheden fastsat frist, eller de ikke udføres på en efter forvaltningsmyndighedens skøn tilfredsstillende måde, kan forvaltningsmyndigheden bestemme, at de efter udløbet af denne frist manglende arbejder udføres af vedkommende kommune for de pågældendes regning.

Stk. 3. Arealer, der er udlagt i henhold til § 18, stk. 2, pkt. 1, ved retningsplan eller i henhold til en med kommunens godkendelse derom pålagt deklaration, kan kræves stillet til rådighed for vejanlægget uden vederlag. Når vejens anlæg sker efter krav fra forvaltningsmyndigheden, kan ejeren forlange erstatning for nedrivning af bygninger, fjernelse af andre anlæg af blivende karakter, tab af hegn, beplantning og afgrøder samt for ulemper, alt for så vidt bygningerne m. v. er lovligt anbragt.

Stk. 4. Arealer, der alene ved byplanvedtægt er fastlagt som vej, arealer, der er udlagt af forvaltningsmyndigheden i henhold til § 18, stk. 2, 3. pkt., eller af forvaltningsmyndigheden er krævet udlagt med øget bredde i henhold til § 20, stk. 1, eller i forbindelse med en omklassificering efter § 17, stk. 5, såvel som arealer, der ligger foran en i medfør af § 20, stk. 2, pålagt byggelinie, kan kun kræves stillet til rådighed for vejanlægget mod erstatning, som udredes af vedkommende kommune. Det samme gælder arealer, der i henhold til krav fra forvaltningsmyndigheden er udlagt over tredjemands grund i henhold til § 18, stk. 2, 2. pkt., eller § 19, stk. 2 og 3. Bygninger, andre anlæg af blivende karakter, hegn, beplantning og afgrødetab erstattes efter de i stk. 3 angivne regler.

Stk. 5. I mangel af mindelig overenskomst fastsættes erstatningen i de i stk. 3 og 4 angivne tilfælde ved taksation.

§ 26.

Godkendelse af private fællesvejes anlæg.

Stk. 1. Forinden en privat fællesvej eller en strækning heraf anlægges eller tages i brug som færdselsareal, skal dens udlæg være godkendt i medfør af § 18 eller overensstemmende med de i § 28 omhandlede regler, og for veje af klasse I-III skal forvaltningsmyndigheden

endvidere have godkendt et detailprojekt til vejanlægget, herunder længde- og tværprofil, befæstelse og afvanding m. v.

Stk. 2. Når forholdene taler derfor, kan forvaltningsmyndigheden tillade, at vejen midlertidigt anlægges efter et af forvaltningsmyndigheden godkendt foreløbigt detailprojekt.

§ 27.

Fordeling og betaling af udgifterne ved anlæg af private fællesveje.

Med hensyn til fordelingen af udgifterne ved anlægget af en privat fællesvej mellem ejerne af de til vejen grænsende ejendomme og betalingen af grundejernes andele heraf samt om adgangen til at opnå lån af kommunen eller lån mod kommunegaranti til sådanne arbejder, finder reglerne i § 41 tilsvarende anvendelse.

§ 28.

Vejudlæg efter anden lovgivning.

Stk. 1. Reglerne i §§ 18 og 19, jfr. §§ 21-23, finder ikke anvendelse, når fastlæggelse af private veje sker ved retningsplan i henhold til § 25 i byggeloven for købstæderne og landet. Det samme gælder, hvis private veje fastlægges i henhold til landsbyggeloens kap. 9 eller ved beslutning af vedkommende besigtigelses- og ekspropriationskommission i henhold til forordningen af 5. marts 1845.

Stk. 2. For så vidt angår de i § 1, stk. 2 under b) omhandlede veje finder reglerne i §§ 18 og 19, jfr. §§ 21-23, ikke anvendelse, for så vidt de er omfattet af en bebyggelsesplan, der har været forelagt det i landsbyggeloens § 9 omhandlede bygningsråd.

Stk. 3. I de i stk. 1 og 2 omhandlede tilfælde underrettes forvaltningsmyndigheden om vejudlægget, såfremt denne ikke som bygningsmyndighed har godkendt eller foretaget vejudlægget. Forvaltningsmyndigheden optager den udlagte vej på den i § 17 omhandlede vej fortegnelse og træffer bestemmelse om vejens klasse.

KAPITEL 5.

Forskellig råden over private fællesveje.

§ 29.

Forandringer, færdselsregulering m. v.

Forvaltningsmyndigheden for en på vej fortegnelsen optaget privat fællesvej af klasse I-II kan lade foretage sådanne forandringer ved vejens indretning eller anlæg, som skønnes nødvendige eller tilrådelige af færdselsmæssige hen-

syn, herunder hel eller delvis afspærring af vejen for gennemgående færdsel. Derimod kan sådanne foranstaltninger ikke uden forvaltningsmyndighedens godkendelse foretages af lodsejerne, der ej heller uden forvaltningsmyndighedens og politiets godkendelse kan træffe bestemmelse om færdselsregulering eller færdselsindskrænkninger på de omhandlede private fællesveje.

§ 30.

Belysning.

Stk. 1. Tilsynsmyndigheden kan påbyde, at private fællesveje og som offentlig tilgængelige færdselsveje benyttede arealer, herunder gårdarealer, af ejerne af de tilgrænsende ejendomme eller vedkommende arealer skal holdes belyst efter myndighedens skøn på passende måde og i passende tidsrum.

Stk. 2. Tilsynsmyndigheden kan endvidere bestemme, at belysningen skal udføres ved tilsynsmyndighedens foranstaltning, men for grundejernes regning. Udgifterne til nyanlæg, til forbedringer af bestående anlæg og til driften kan pålægges efter de i § 6 i loven om vejbidrag m. m. indeholdte bestemmelser.

Stk. 3. Nærmere regler om belysning af private fællesveje samt om fordelingen mellem ejerne af de til vejen grænsende grunde af udgifterne hertil kan fastsættes i vej vedtægt.

§ 31.

Vejnavne, luftledninger m. v., husnumre og hegn mod vej.

Stk. 1. Bestemmelserne i §§ 10, 11 og 12, om vejnavne, luftledninger m. v., husnumre og hegn mod vej, i lov om vejbidrag finder tilsvarende anvendelse ved private fællesveje.

§ 32.

Vejtræer og anden beplantning.

På private fællesveje af klasse I-II (i Københavns kommune på private fællesveje, bortset fra de under § 1, stk. 2 b) omhandlede) må vejtræer kun plantes med tilsynsmyndighedens samtykke. Når vejens istandsættelse, hensynet til færdselen eller andre almene hensyn gør det nødvendigt, kan tilsynsmyndigheden kræve vejtræer og anden beplantning på sådanne private fællesveje fjernet. Med hensyn til fordelingen mellem grundejerne af udgifterne ved en af tilsynsmyndigheden krævet bortfjernelse af vejtræer og anden beplantning og med hensyn til

kommunens udførelse af arbejdet finder reglerne i § 41 og § 39 tilsvarende anvendelse.

§ 33.

Overkørsler og overgange.

Stk. 1. Bestemmelserne i vejbestyrelseslovens § 33, stk. 1, samt § 34 om etablering af nye samt benyttelsen af bestående overkørsler og overgange, herunder vej- og sti tilslutninger, finder tilsvarende anvendelse ved private fællesveje af klasse I-III, idet de vejbestyrelsen tillagte beføjelser udøves af tilsynsmyndigheden.

Stk. 2. Ved meddelelsen af tilladelse i henhold til stk. 1 skal tilsynsmyndigheden påse, at fornøden tilladelse i henhold til vejbestyrelsesloven foreligger.

Stk. 3. Såfremt tilsynsmyndigheden nægter ejeren af et areal tilladelse til etablering af en ny adgang eller ændret benyttelse af en bestående adgang i henhold til stk. 1, og ejeren derved afskæres fra en efter arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed økonomisk rimelig og forsvarlig udnyttelse af arealet, svarende til den af de omliggende, til vejen stødende arealer faktisk stedfindende udnyttelse, kan ejeren inden 3 måneder efter at have fået skriftlig meddelelse om beslutningen begære arealet overtaget af vedkommende kommune mod erstatning, medmindre forvaltningsmyndigheden kan anvise anden fornøden adgang til dette. Erstatningen udredes af kommunens kasse.

§ 34.

Sårlig brug af private fællesvejes arealer samt beskyttelse af sådanne arealer.

Stk. 1. Samtykke fra tilsynsmyndigheden udkræves til særlig benyttelse af de til private fællesveje af klasse I og II hørende arealer, såsom til anbringelse af skure, boder, automater og skilte, midlertidig indhegning af en del af vejarealet under byggeri, langvarig henstillen på vejarealet af påhængsvogne, henstillen på vejen af køretøjer med henblik på salg eller udlejning uden fører samt anbringelse på vejarealet af køretøjer i forbindelse med reparation, rengøring, påfyldning af brændstof eller lignende. Nærmere regler herom kan optages i vejvedtægt.

Stk. 2. Ved ethvert byggeforetagende såvel som i tilfælde af udgravning eller opfyldning ved de i stk. 1 omhandlede private fællesveje påhviler det den, der lader de pågældende fore-

tagender udføre, at træffe alle i forhold til arbejdets art og omfang fornødne foranstaltninger såvel til afværgelse af fare eller ulemper for færdselen som til sikring mod udskriden eller beskadigelse af vejens areal med de i dette værende ledninger, kabler, standere m. v. Såfremt jordbundens art nødvendiggør det, kan tilsynsmyndigheden stille krav om iagttagelse af særlige sikkerhedsforanstaltninger.

Stk. 3. Efter nærmere bestemmelse i vejvedtægt kan tilsynsmyndigheden gøre tilladelser i henhold til stk. 1 betinget af erlæggelse af en afgift. Sådan afgift skal anvendes til delvis dækning af grundejernes udgifter til istandsættelse, vedligeholdelse eller belysning af private fællesveje i kommunen.

§ 35.

Ledninger og opgravning i private vejarealer,

Stk. 1. Ingen må uden tilsynsmyndighedens samtykke foretage nogen forandring (herunder opgravning eller optagelse af befæstelse) i de til private fællesveje af klasse I og II hørende arealer, jfr. dog stk. 2.

Stk. 2. Nedlægning af nye eller omlægning af bestående underjordiske ledninger i private fællesveje af klasse I og II samt anbringelse eller flytning af stangrækker, lysstandere og lign. på sådanne veje skal forinden arbejdets påbegyndelse godkendes af tilsynsmyndigheden, for så vidt ikke andet følger af særlig lovgivning herom. Dog skal ledningsejeren uden særlig tilladelse være berettiget til at lade udføre uopsættelige reparationsarbejder, når der snarest herom sker anmeldelse til tilsynsmyndigheden. Denne er berettiget til at forlange, at de med ledningsarbejder forbundne vejarbejder udføres ved tilsynsmyndighedens foranstaltning, men på ledningsejerens bekostning.

Stk. 3. Ledninger, kabler og lign. efter tilsynsmyndighedens skøn nødvendige eller hensigtsmæssige anlæg kan endvidere tillades anbragt i eller på udlagte private fællesveje af klasse I eller II mod erstatning for eventuel skade. Ejerne af disse arealer er pligtige at tilstede adgang til arealerne i det omfang, som er fornødent til foretagelse af eftersyn og istandsættelse af sådanne anlæg.

Stk. 4. Grundejerne kan ikke modsætte sig udførelsen af arbejder, der er krævet af tilsynsmyndigheden i henhold til § 34, stk. 2, eller godkendt i henhold til § 35, ligesom de ikke kan modsætte sig midlertidig indhegning ved byggeri, når indhegningen er godkendt i henhold til § 34, stk. 1.

Stk. 5. Arbejder på ledninger i eller over private fællesveje bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet følger af overenskomst eller landvæsenskommissionskendelse.

Stk. 6. Nærmere forskrifter med hensyn til opgravninger i private fællesveje kan fastsættes i vej vedtægt.

§ 36.

Private fællesvejes nedlæggelse.

Stk. 1. Såfremt der over for forvaltningsmyndigheden rejses spørgsmål om nedlæggelse eller omlægning af en privat fællesvej af klasse I, II eller IV, eller såfremt forvaltningsmyndigheden anser en sådan nedlæggelse eller omlægning for hensigtsmæssig, udfærdiger forvaltningsmyndigheden med præklusiv virkning ved bekendtgørelse i Statstidende og i de lokale dagblade indkaldelse med 14 dages varsel til en åstedsforretning vedrørende vejens eventuelle nedlæggelse eller omlægning. Med samme varsel indkaldes ved anbefalet brev ejerne af de til vejen grænsende ejendomme samt ejerne af sådanne andre ejendomme, der efter forvaltningsmyndighedens skøn har særlig interesse i vejen, samt så vidt muligt ejerne af de til vejen hørende arealer. Såfremt forvaltningsmyndigheden ikke selv har rejst spørgsmålet om vejens nedlæggelse eller omlægning, indkaldes endvidere ved anbefalet brev de personer, der har rejst dette spørgsmål.

Stk. 2. Ved åstedsforretningen gives der de fremmødte ejere og brugere lejlighed til at udtale sig, og forvaltningsmyndigheden afsiger derefter sin kendelse, der kan gå ud på, at vejen opretholdes, eller at den vil være at omlægge eller nedlægge helt eller delvis. Ingen vej, der efter matrikelkortet er eneste adgang til en selvstændigt beliggende lod, kan nedlægges ved kendelsen, medmindre der samtidig træffes bestemmelse om anden adgang til lodden. I det omfang, kendelsen går ud på forlægning af en privat fællesvej eller fremskaffelse af anden adgang til en lod, kan retten hertil erhverves ved ekspropriation. Såfremt forvaltningsmyndigheden ikke selv har rejst spørgsmålet om vejens nedlæggelse eller omlægning, foretages ved kendelsen fordeling mellem de i nedlæggelsen eller omlægningen interesserede af udgifterne ved sagens behandling. I sagsomkostningerne fradrages de beløb, der eventuelt måtte fremkomme ved afhændelse af arealer i henhold til stk. 3. Om kendelsen optages bekendtgørelse i de i stk. 1 omhandlede dagblade.

Stk. 3. Det påhviler forvaltningsmyndigheden at drage omsorg for, at de i kendelsen omhandlede vejes omlægning, udlæg eller nedlæggelse noteres i matriklen. Såfremt kendelsen går ud på, at en vej skal nedlægges helt eller delvis, og ingen anden kan godtgøre sin ret til det til vejen hørende jordareal, skal dette, delt efter vejens midtlinie tilbydes ejerne af de til vejen grænsende grunde mod betaling af de med arealets frigørelse forbundne omkostninger. Såfremt de pågældende grundejere ikke ønsker at overtage arealerne, kan forvaltningsmyndigheden frit råde over disse.

Stk. 4. Inden 30 dage efter, at offentlig bekendtgørelse i henhold til stk. 2 har fundet sted, kan forvaltningsmyndighedens kendelse indbringes for en landvæsenskommission. Dennes afgørelse i sagen kan ikke indbringes for en overlandvæsenskommission.

KAPITEL 6.

Istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje.

§ 37.

Grundejernes pligt til istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje.

Stk. 1. Det påhviler ejerne af de til en privat fællesvej grænsende ejendomme at holde vejen i en under hensyn til færdselens art og størrelse god og forsvarlig stand. Vejen skal stedse være forsynet med forsvarligt afløb.

Stk. 2. Tilsynsmyndigheden bestemmer, i hvilket omfang og på hvilken måde private fællesveje med tilhørende afløb skal vedligeholdes, og kan for at opnå det i stk. 1 nævnte formål tillige bestemme, at en sådan vej skal istandsættes således, at der sker en forbedring af denne. Tilsynsmyndigheden bestemmer, inden hvilken tid arbejdet skal være tilendebragt, samt om de pågældende foranstaltninger skal udføres som et samlet arbejde, også i regnskabsmæssig henseende, under tilsynsmyndighedens kontrol, eller om de enkelte grundejere skal lade udføre en nærmere angiven andel af arbejdet.

Stk. 3. Når flere private fællesveje i færdselsmæssig henseende udgør en enhed, kan tilsynsmyndigheden bestemme, at de i dette kapitel angivne regler om istandsættelse og vedligeholdelse af en enkelt privat fællesvej som et samlet arbejde og om udgiftsfordelingen herved skal komme til anvendelse på alle de pågældende veje under ét.

§ 38.

Pligt for andre end ejerne af de tilgrænsende grunde til istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje.

Stk. 1. Tilsynsmyndigheden kan bestemme, at andre brugere af en privat fællesvej end ejerne af de tilgrænsende grunde skal deltage i udgifterne ved arbejdet, såfremt deres benyttelse af vejen af tilsynsmyndigheden skønnes i særlig grad at medføre slid på vejen. Dette gælder også for benyttelse af midlertidig karakter. Nærmere regler herom kan fastsættes i vej vedtægt.

Stk. 2. Såfremt forvaltningsmyndigheden i medfør af § 29 (i Københavns kommune dog i medfør af Københavns byggelov) modsætter sig et af de tilgrænsende grundenes ejere fremsat ønske om, at der indføres eller opretholdes forbud mod gennemgående færdsel på en privat fællesvej, og det kan påvises, at denne færdsel i særlig grad medfører slid på vejen, afholder vedkommende kommune en hertil svarende del af udgifterne ved vejens vedligeholdelse og istandsættelse.

Stk. 3. I det omfang, tinglyste servitutbestemmelser helt eller delvis pålægger andre end ejerne af de til en privat fællesvej grænsende grunde at vedligeholde vejen, eventuelt mod en nærmere fastsat afgift fra de tilgrænsende grundenes ejere, er tilsynsmyndigheden, forinden de i § 37 eller stk. 1 i nærværende paragraf angivne regler bringes til anvendelse, berettiget til at kræve, at de efter sådanne servitutbestemmelser vedligeholdelsespligtige skal lade et påbudt vedligeholdelsesarbejde udføre eller afholde udgifterne derved.

Stk. 4. Såfremt servitutbestemmelser af den i stk. 3 omhandlede art er mere end 20 år gamle, er enhver af de i henhold til servitutten vedligeholdelsespligtige berettiget til at kræve, at tilsynsmyndigheden, såfremt frivillig overenskomst ikke opnås, for en landvæsenskommission forelægger spørgsmålet om, hvorvidt den økonomiske byrde ved vedligeholdelsesforpligtelsen er steget i så væsentlig grad ud over, hvad der kunne påregnes ved servitutbestemmelsens stiftelse, at forpligtelsen helt eller delvis bør bortfalde, eventuelt mod erstatning, ligesom enhver af de i henhold til servitutten afgiftspligtige grundejere er berettiget til at kræve, at spørgsmålet om afgiftens ophør i mangel af mindelig overenskomst forelægges kommissionen.

Stk. 5. Landvæsenskommissionens kendelse i henhold til stk. 4 kan inden 30 dage efter, at meddelelse om afgørelsen er kommet frem til

den pågældende, indbringes for overlandvæsenkommissionen.

Stk. 6. Kommissionen afgør alle spørgsmål om afholdelse af udgifterne ved en sags førelse eller behandling for kommissionen.

§ 39.

Kommunens udførelse af private fællesvejes istandsættelse og vedligeholdelse m. m.

Stk. 1. Når omstændighederne særlig taler derfor, kan tilsynsmyndigheden bestemme, at et i henhold til § 37 eller § 38 påbudt samlet istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejde skal udføres ved foranstaltning af vedkommende kommune, men for de dertil forpligtedes regning.

Stk. 2. Fuldføres de i henhold til § 37 eller § 38 påbudte arbejder ikke inden den af tilsynsmyndigheden fastsatte frist, kan tilsynsmyndigheden ligeledes lade arbejdet udføre for de pågældendes regning. Såfremt de i henhold til servitutbestemmelse vedligeholdelsesforpligtigede ikke rettidigt udfører et i medfør af § 38, stk. 3, påbudt arbejde, kan tilsynsmyndigheden dog bestemme, at arbejdet skal udføres efter reglerne i § 37.

Stk. 3. Efter overenskomst med ejerne af de til en privat fællesvej grænsende grunde kan vedkommende kommune for grundejernes regning (jfr. dog § 38, stk. 2) eventuelt mod et fast årligt vederlag helt eller delvis overtage den fremtidige istandsættelse og vedligeholdelse af en privat fællesvej.

Stk. 4. Såfremt ikke alle grundejere ved vejen, men mindst to trediedele af de tilgrænsende grundens ejere, repræsenterende mindst to trediedele af den samlede ejendomsværdi i henhold til lovgivningen om ejendomsvurdering, måtte ønske, at der træffes en ordning som i stk. 3 angivet, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at der skal gælde en sådan ordning for samtlige grundejere ved vejen.

§ 40.

Vejsyn m. m.

Stk. 1. Forinden tilsynsmyndigheden træffer beslutning i henhold til § 37 om istandsættelse eller vedligeholdelse af en privat fællesvej som et samlet arbejde, skal ejerne af de til vejen grænsende ejendomme såvel som andre, der vil blive berørt af beslutningen, med mindst 8 dages forudgående varsel ved anbefalet brev indkaldes til et møde, hvor der over for de fremmødte gøres rede for den påtænkte beslutning.

Ved mødet fastsættes en frist, ikke under 3 uger, for de pågældendes adgang til over for tilsynsmyndigheden at fremkomme med indsigelser mod og ændringsforslag til den påtænkte beslutning. Over det ved mødet passerede føres en protokol.

Stk. 2. Tilsynsmyndigheden kan dog undlade at indkalde til det i stk. 1 omhandlede møde, såfremt de, der vil blive berørt af den påtænkte beslutning, ved anbefalet brev gøres bekendt med beslutningen. I brevet fastsættes en frist, ikke under 4 uger, for adgangen til over for tilsynsmyndigheden at fremkomme med indsigelser mod og ændringsforslag til den påtænkte beslutning.

Stk. 3. Endelig beslutning kan først træffes, når de foran omhandlede frister er udløbet. Om beslutningen sendes så vidt muligt meddelelse i anbefalet brev til de af beslutningen berørte ejere og brugere.

Stk. 4. Ved vejvedtægt kan fastsættes regler om afholdelse af årlige vej syn på private fællesveje.

§ 41.

Fordeling og betaling af udgifter til istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje.

Stk. 1. Fordelingen af udgifterne ved istandsættelse eller vedligeholdelse af en privat fællesvej som et samlet arbejde, foretages af tilsynsmyndigheden og sker efter reglerne i § 6 i lov om vejbidrag m. m. Såfremt servitutbestemmelser eller vedtægtsbestemmelser for lokale grundejerforeninger, overenskomster i henhold til § 39, stk. 3, eller lignende måtte fastsætte et andet fordelingsgrundlag, kan tilsynsmyndigheden dog anvende dette grundlag ved udgifternes fordeling. Ved opgørelsen af de ved foranstaltning af vedkommende kommune udførte arbejder kan medregnes administrationstillæg efter de i § 4, stk. 1, i nævnte lov angivne regler.

Stk. 2. Udgifterne ved de ved kommunens foranstaltning udførte arbejder kan efter anmodning fordeles på flere år, dog ikke ud over 15 år. Det samme gælder de ved grundejernes foranstaltning udførte samlede arbejder, såfremt vedkommende kommune efter grundejernes anmodning stiller de fornødne midler til rådighed eller garanterer for lån, optaget af grundejerne. De af kommunen udlagte beløb forrentes med den rente, kommunen selv må betale ved optagelse af lån. Renten kan dog ikke sættes højere end 1½ % over den til enhver tid gældende højeste indlånsrente i lokale sparekasser for beløb, indsat på 9 måneders opsigelse.

Afsnit IV.

KAPITEL 7.

Forskellige bestemmelser.

§ 42.

Udpantning.

For de af kommunerne i henhold til denne lov forskudsvis udredede beløb, herunder beløb afholdt i henhold til kaution, haves fortrinsret i de pågældende ejendomme som for kommunale ejendomsskatter. De omhandlede beløb kan inddrives ved udpantning.

§ 43.

Hjørneafskæring.

Stk. 1. Når en ejendoms grænser mod offentlig vej, privat fællesvej eller udlagt privat fællesvej skærer hinanden under en vinkel, der er mindre end 135° , skal det således fremkommende hjørne i tilfælde af bebyggelse af grunden afskæres med en linie, der har en længde af mindst 5 m. For ældre områder med overvejende sluttet bebyggelse kan det i vejvedtægt bestemmes, at liniens længde nedsættes til 3 m. *Stk. 2.* Bestemmelserne i stk. 1 finder tilsvarende anvendelse i tilfælde af udstykning, når en ved udstykningen fremkommende parcel støder op til et sådant hjørne.

Stk. 3. Når en parcel udstykkes med adgang ad en privat fællesvej eller udlagt privat fællesvej, der støder til en anden privat fællesvej, en udlagt privat fællesvej eller en offentlig vej på en sådan måde, at de sammenstødende vejgrænser skærer hinanden under en vinkel, der er mindre end 135° , skal de således fremkommende hjørner afskæres i overensstemmelse med reglerne i stk. 1. Kravet om hjørneafskæring gælder kun den ejendom, der er genstand for udstykning, og kravet gælder ikke udstykning af mark- eller skovarealer forudsat, at der ikke sker ændring i disses anvendelse.

Stk. 4. Hjørneafskæring skal foretages således, at den afskærende linie danner lige store vinkler med de to sammenstødende vejgrænser.

Stk. 5. Foranstående bestemmelser finder kun anvendelse i det omfang, hvori bestående bebyggelse ikke er til hinder for hjørneafskæringen.

Stk. 6. I forbindelse med samlede vejudlæg inden for større områder kan hjørneafskæringerne med samtykke fra vedkommende forvaltningsmyndighed (for offentlige veje vejbesty-

relse) udformes anderledes end foran angivet. *Stk. 7.* Afskærne hjørnearealer ved offentlig vej skal anlægges som en del af vejarealet af den pågældende vejbestyrelse. Udgifterne til eventuel fornøden hegnsflytning afholdes af vedkommende lodsejer.

Stk. 8. Afskærne hjørnearealer, der alene grænser til privat fællesvej, skal anlægges som vej efter vedkommende forvaltningsmyndigheds nærmere bestemmelse. Udgifterne hertil fordeles mellem de til vejen grænsende grundens ejere efter de i § 41 angivne regler.

Stk. 9. Ud over de i stk. 1, 2 og 3 angivne tilfælde kan hjørneafskæring efter de foran angivne retningslinier af vedkommende kommunale myndighed kræves gennemført ved ekspropriation i overensstemmelse med reglerne i vejbestyrelseslovens kap. II. Vedkommende kommune udreder udgifterne til hegnsflytning og arealets anlæg som vej.

Stk. 10. Bestemmelserne i § 24, stk. 5, finder tilsvarende anvendelse ved hjørneafskæring.

§ 44.

Straf m. m.

Stk. 1. Handler nogen i strid med bestemmelserne i § 8 eller § 43 eller kap. 2, 4, 6 eller i strid med en i medfør af disse bestemmelser truffet beslutning, straffes den pågældende med bøde.

Stk. 2. Det påhviler den til enhver til værende ejer af en ejendom såvel som den, der har begået overtrædelsen, at berigtige den ved overtrædelsen skabte retsstridige tilstand, medmindre dispensationsmyndigheden efter at have givet vedkommende kommunale myndighed lejlighed til at udtale sig derom meddeler dispensation. Når et ved dom meddelt påbud om at berigtige et ulovligt forhold ikke efterkommes inden for den i dommen fastsatte frist, og indrivelse af tvangsbøder ikke kan antages at føre til, at den pågældende efterkommer påbudet, kan vedkommende kommunale myndighed foretage det nødvendige til forholdets berigtigelse mod godtgørelse fra ejeren eller den, der har begået overtrædelsen.

Stk. 3. Til gennemførelse af beslutninger, truffet i henhold til de i stk. 1 nævnte bestemmelser, kan vedkommende kommunale myndighed kræve politiets bistand.

§ 45.

Ikrafttræden m. m.

Stk. 1. Denne lov træder i kraft den
..... Ministeren for offentlige arbej-
der giver de nærmere regler vedrørende lovens
gennemførelse.

Stk. 2. Samtidig med nærværende lovs ikraft-
træden ophæves §§ 8-9 i lov af 14. december
1857, indeholdende nogle forskrifter om gader,

vej og vandløb i København, som ændret ved
lov nr. 85 af 31. marts 1926, lov af 14. april
1865 om istandsættelsen og vedligeholdelsen af
private veje, til hvis afbenyttelse flere er ude-
lukkende berettigede, med tillæg af 30. novem-
ber 1876 og ændring af 1. april 1909 samt stk.
2-8 i lov nr. 90 af 23. marts 1932 om anlæg,
overtagelse og vedligeholdelse af gader og veje
i landkommuner med bymæssig bebyggelse.

Bemærkninger til lovforslaget

Indledning.

Som angivet i betænkningen findes reglerne om private veje spredt i en række forskellige love, der på væsentlige punkter er indbyrdes afvigende. Nogle af de vigtigste lovbestemmelser inden for dette område er ca. 100 år gamle. Reglerne er forskellige i by og på land, men også i byerne er bestemmelserne indbyrdes afvigende, idet det uden for Københavns kommune er en betingelse for anvendelse af de mere indgående regler om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje, at disse regler indføres ved vej vedtægt. Reglerne om udlæg og anlæg af private fællesveje findes dels i bygningslovgivningen, dels i vej vedtægterne, og de to sæt bestemmelser er ikke altid overensstemmende, end ikke inden for de enkelte kommuner. En revision af lovgivningen vedrørende vejvedtægterne er i særlig grad blevet påkrævet efter gennemførelsen af byggeloven for købstæderne og landet (lov nr. 246 af 10. juni 1960), hvorved den hidtidige hjemmel til ved vedtægtsbestemmelser at indføre den indtil da gældende bygningslovgivnings udlægs- og anlægsbestemmelser for private veje i de enkelte kommuner er blevet ophævet. Allerede i forbindelse med forberedelsen af landsbyggeloven og dennes

behandling i folketetinget var det i øvrigt forudsat, at bestemmelserne i denne lovs kap. 4 om veje skulle ændres i forbindelse med gennemførelsen af den nye lov om private fællesveje, som forberedes af vejlovsudvalget af 1951 (jfr. Folketingstidende 1958/59, tillæg A, sp. 2505-06, og 1959/60, tillæg B, sp. 1233-34).

Ved det foreliggende lovudkast foreslås de regler om private fællesveje, der i dag findes spredt i flere forskellige love og i vejvedtægterne, samlet i én lov, idet der dog fortsat opretholdes en forskel mellem på den ene side de regler, der skal gælde for private veje i det åbne land, hvor der ikke er nogen færdsel af betydning, og på den anden side de bestemmelser, der skal gælde for købstæderne og de bymæssige områder.

Endvidere foreslås de grundlæggende bestemmelser fra vejvedtægterne optaget i selve loven, hvorved den hidtidige, ikke altid lokalt begrundede uensartethed i disse bestemmelser i de kommunale vej vedtægter ophæves.

Samtidig foreslås der trukket en klar grænse mellem bygningslovgivningens og vejlovgivningens bestemmelser på dette område.

Til de enkelte paragraffer bemærkes:

Til § 1.

Offentlig vej og private fællesveje.

Ved definitionen af begrebet »offentlig vej« henholder forslaget sig i stk. 1 til den definition, der er givet i § 1 i lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje (vejbestyrelsesloven) på tilsvarende måde, som lov

om tilskud til de offentlige veje (lov nr. 194 af 7. juni 1958) har gjort det.

Stk. 1 definerer ligeledes offentlige stier i overensstemmelse med vejbestyrelseslovens definition. Stk. 4 overlader det til forvaltningsmyndigheden (se herom § 2) at bestemme, om lovens bestemmelser skal komme til anvendelse

på private stier. Denne bestemmelse svarer til § 15, stk. 1, 2. pkt., i Københavns bygge lov (lov nr. 148 af 29. marts 1939). Baggrunden for den foreslåede bestemmelse har været, at de hensyn, som ligger til grund for lovens bestemmelser om private fællesveje, i mange, men ikke i alle, tilfælde, gør sig gældende, når der er tale om private stier.

Stk. 2 definerer, hvad der i lovudkastet skal forstås ved en privat fællesvej. 1. led (a) er overensstemmende med den traditionelle forståelse af dette begreb, jfr. herved vejbestyrrelsesloven § 14, stk. 1, nr. 2, og § 8 i den københavnske gadelov af 14. december 1857 med senere ændringer. Loven af 14. april 1865 om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje (der navnlig vedrører forholdene på landet) definerer de private fællesveje som veje, til hvis afbenyttelse flere grundejere ifølge hævd eller anden særlig adkomst er udelukkende berettigede.

Da reglerne i Københavns bygge lov efter udkastet fortsat skal være gældende for private fællesveje (private gader) i Københavns kommune, jfr. nærmere bemærkningerne til § 4, stk. 4, foreslås for Københavns kommune indført den særregel, at de under a) omhandlede private veje for i København at kunne anses for private fællesveje tillige i medfør af § 16 i Københavns bygge lov skal være optaget på Københavns gadefortegnelse som private gader. I henhold til den nævnte bestemmelse i bygge loven sker godkendelse af gader ved optagelse i magistratens gadefortegnelse med angivelse af, om gaden er offentlig eller privat.

I stk. 2 (b) foreslås under begrebet »privat fællesvej« medtaget de såkaldte »interne boligveje«, nemlig sådanne veje, gader, broer eller pladser, der uden at være offentlige veje (eller private fællesveje i traditionel forstand) tjener som færdselsarealer for mere end 7 parcelhuse eller sommerhuse eller for mere end 12 beboelseslejligheder. Vejene skal endvidere være mindst 40 m lange. Ved dette forslag medtages private veje, der ganske vist kun er til brug for en enkelt ejendom, men som har en sådan færdselsmæssig betydning, at de kan sidestilles med private fællesveje i traditionel forstand. Baggrunden for forslaget har været, at disse veje normalt fremtræder med samme udseende som andre veje og indgår i det almindelige gadenet. Nogle af disse veje kan med hensyn til benyttelse endog sidestilles med offentlige veje, og vejene er omfattet af færdselslovens regler, når de er åbne for almindelig færdsel, hvad de i

almindelighed er. I Københavns kommune er der i bygge lovens § 26 udtrykkelig hjemmel for magistraten til at bringe vejlovgivningens regler til anvendelse på veje (passager) af den her omhandlede beskaffenhed, forudsat de har karakter af færdselsarealer, og magistraten kan forlange, at de skal holdes åbne for almindelig færdsel. Under hensyn hertil foreslås det, at sådan bestemmelse skal være truffet i medfør af nævnte lovs § 26, for at »interne boligveje« i Københavns kommune skal kunne anses for private fællesveje. Uden for Københavns og Frederiksberg kommuner er de »interne boligveje« underkastet vedligeholdelsesbestemmelserne i bygningsreglementets kap. 2.6, stk. 5.

Det hensyn, at vejlovgivningen bør omfatte alle sådanne veje, der indgår i det almindelige gadenet, gør sig ikke gældende for sådanne interne boligveje, som alene forløber inden for lukkede karreer eller inden for områder, f. eks. kirkegårde, hospitaler eller industrigårde, der klart er adskilt fra det øvrige vejnet, og det foreslås derfor, at sådanne veje holdes uden for begrebet private fællesveje. Undtagelsen gælder formelt kun uden for København, men det må anses for givet, at Københavns kommune ikke i medfør af bygge lovens § 26 vil bringe vejlovgivningens regler til anvendelse på veje af denne karakter.

I stk. 3 defineres begrebet »udlagt privat fællesvej« som et areal, der er bestemt til fremtidig anvendelse som privat fællesvej. Denne definition er overensstemmende med den betydning, hvori begrebet »vejudlæg« har været anvendt i landsbygge loven (§§ 22 og 26) og i vej vedtægterne. Sådant udlæg forudsættes at skulle ske efter reglerne i lovudkastet (§ 18 i byerne og de bymæssige områder og § 10 uden for disse områder), men det kan også være sket før lovens ikrafttræden med vedkommende kommunale myndigheds godkendelse.

Da reglerne i landsbygge loven om udlæg af veje ved retningsplaner (lovens § 25) eller ved regulerings- eller udredningsplaner (kap. 9) ikke forudsættes berørt af det foreliggende udkast til lov om private fællesveje, foreslås det i udkastets §§ 10 og 28, at udlægsreglerne i lovudkastet ikke skal finde anvendelse, når vejudlægget sker efter de angivne regler i landsbygge loven. Da de såkaldte »interne boligveje« (udkastets § 1, stk. 2 b) i særlig grad har sammenhæng med bebyggelsen, foreslås det for disse vejes vedkommende i udkastets § 28, stk. 2, at udlægsreglerne i byerne og de bymæssige områder ikke skal finde anvendelse, hvis vejene

er omfattet af en bebyggelsesplan, som har været forelagt det i landsbyggelovent § 9 omhandlede bygningsråd for vedkommende kommune.

En tilsvarende undtagelse foreslås i §§ 10 og 28 for de tilfælde, hvor fastlæggelse af private fællesveje sker ved beslutning af vedkommende i henhold til forordning af 5. marts 1845 nedsatte besigtigelses- og ekspropriationskommission (efter 1. oktober 1964 vedkommende i h. t. lov nr. 186 af 4. juni 1964 nedsatte ekspropriationskommission).

Det er imidlertid alene udlægsreglerne i lovudkastet, der sættes ud af kraft, når udlægget sker efter de citerede regler i landsbyggeloven eller forordningen af 5. marts 1845. De øvrige regler i den foreslåede privatvejslov, f. eks. om istandsættelse og vedligeholdelse, i byerne og de bymæssige områder tillige om klassificering og om anlæg, skal derimod gælde også for veje, der er fastlagt ved de nævnte regler i landsbyggeloven eller forordningen af 5. marts 1845 (lov nr. 186 af 4. juni 1964).

Den omstændighed, at en vej er fastlagt ved byplanvedtægt, skal ikke efter udkastet medføre, at vejen anses for udlagt privat fællesvej. I modsætning til udlæg af private veje i henhold til landsbyggeloven eller forordningen af 5. marts 1845 anses en fastlæggelse af veje ved byplanvedtægt nemlig ikke for tilstrækkelig til at opfylde bestemmelserne i udstykningslovens § 4, stk. 3, om, at der ved enhver udstykning skal være sørget for adgang til offentlig vej. De ved byplanvedtægt fastlagte veje skal imidlertid respekteres bl. a. ved bebyggelse, og i udkastets § 25 foreslås det, at arealer, der ved byplanvedtægt er fastlagt som vej, på tilsvarende måde som ud lagte private fællesvej sarealer kan kræves anlagt som vej.

Da udlægsreglerne i lovudkastet efter forslaget ikke skal finde anvendelse i Københavns kommune, foreslås begrebet »udlagt privat fællesvej« i København defineret som sådan ved deklaration eller retningsplan udlagt gade, som i medfør af § 16 i Københavns bygge lov er op taget på Københavns gadefortegnelse som ikke anlagt gadestrækning.

Til § 2.

Efter vejlovgivningen har det hidtil været vedkommende primærkommune, der har været tilsynsførende og godkendende myndighed for private veje. Det gælder både i by og på land med hensyn til istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje, og det gælder med hensyn til udlæg og anlæg af private fællesveje i

de byer og bymæssige områder, hvor der ved vejvedtægt er indført regler herom.

I landsbyggeloven er der derimod ved § 8 gennemført en son dring mellem de områder, hvor bygningsmyndigheden udøves af primærkommunen, og de områder, hvor den udøves af amtsrådet.

En ganske tilsvarende son dring foreslås ved lovudkastet indført mellem de områder, hvor henholdsvis amtsrådet og primærkommunen udøver forvaltningsmyndigheden, d.v.s. godkender udlægget og anlægget af private fællesveje og udøver andre dermed beslægtede beføjelser. Det foreslås derfor i udkastets stk. 4, jfr. stk. 3, at amtsrådet udøver forvaltningsmyndigheden i sognekommuner, som ikke har en samlet bebyggelse med mere end 1.000 indbyggere, og som ikke i øvrigt har tilvejebragt vejvedtægt. Endvidere foreslås der givet hjemmel til ved vej vedtægt at bestemme, at amtsrådet skal udøve forvaltningsmyndigheden i dele af andre sognekommuner. I alle andre tilfælde udøves forvaltningsmyndigheden af primærkommunens kommunalbestyrelse, i København dog af Københavns magistrat. Når afgrænsningen mellem de tilfælde, hvor afgørelsen skal træffes af primærkommunen, og de tilfælde, hvor kompetencen er tillagt amtskommunen, efter forslaget skal være den samme som efter landsbyggeloven, skyldes det ønsket om herved at opnå en administrativ lettelse. De beslutninger, der skal træffes af forvaltningsmyndigheden om udlæg og anlæg af private veje i henhold til privatvejslovudkastet, står nemlig i nær forbindelse med de beslutninger, der træffes af bygningsmyndigheden i henhold til landsbyggeloven, og det er derfor hensigtsmæssigt, at det bliver de samme myndigheder, der skal træffe afgørelsen efter de to love.

Den omstændighed, at amtsrådet efter forslaget i et vist omfang skal udøve forvaltningsmyndigheden i sognekommuner, betyder ikke noget indgreb i sognekommunernes beføjelser, da det som alt overvejende hovedregel drejer sig om områder, hvor der ikke tidligere har været tilvejebragt vej vedtægt, og sognekommunen derfor ikke har haft hjemmel til at udøve nogen af de beføjelser, som ved lovudkastet er tillagt forvaltningsmyndigheden. For de undtagelses tilfælde, hvor en sognekommune, der tidligere har haft vejvedtægt, ikke i fremtiden vil få tillagt forvaltningsmyndigheden, foreslås en overgangsordning.

De beføjelser, der efter lovudkastet skal udøves af forvaltningsmyndigheden, vedrører som

nævnt godkendelse af vejudlæg (§§ 10 og 18) og godkendelse af anlæg af private fællesveje (§ 26). Endvidere er der tillagt forvaltningsmyndigheden beføjelse til at foretage klassificering af private fællesveje (§ 17), til at påbyde vejudlæg eller selv foretage vejudlæg (§ 18), til at godkende udstykkede parcellers adgangsforhold til private fællesveje (§ 19), til byggeliniepålæg (§ 20), til at stille krav om anlæg af private fællesveje (§ 25), til at foretage forandringer eller afspærring af private fællesveje (§ 30) samt til at foretage nedlæggelse af private fællesveje (§ 37).

Flertallet af disse bestemmelser vedrører forholdene i byer og bymæssige områder (§§ 17, 18, 19, 20, 25, 30 og 37).

De beføjelser, som hidtil efter vejlovgivningen er blevet udøvet af primærkommunen såvel i by som på land med hensyn til istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje, skal efter lovudkastet fortsat udøves af primærkommunen (§§ 11-15 og 38-42). Primærkommunen skal endvidere som tilsynsmyndighed i byerne og bymæssige områder have beføjelse til at påbyde belysning af private fællesveje (§ 31), til at godkende etablering af overkørsler og overgange (§ 33), til at godkende vejtræer (§ 34) og til at tillade særlig brug af private fællesvejes arealer (§§ 35 og 36). I ganske særlige undtagelsestilfælde kan amtsrådet efter udkastets § 4, stk. 2, i sognekommuner, hvor amtsrådet har forvaltningsmyndigheden, bestemme, at også tilsynsmyndigheden skal udøves af amtsrådet, jfr. nærmere bemærkningerne til

Til § 3.

Under den nuværende retstilstand gælder i Københavns kommune loven af 14. december 1857 om gader, veje og vandløb i København. Denne lov giver bl. a. kommunen beføjelse til på eget initiativ at bestemme, at private gader skal istandsættes og vedligeholdes. Uden for København gælder reglerne i loven af 14. april 1865 om istandsættelse af private fællesveje, der alene giver kommunen beføjelse til at træffe en voldgiftspræget afgørelse af tvistigheder mellem de private om istandsættelsen og vedligeholdelsen. Reglerne i 1865-loven fortrænges imidlertid i købstæder og bymæssige områder i det omfang, der indføres udtømmende bestemmelser i vej vedtægt, jfr. nærmere betænkningen p. 9—11.

Efter den hidtil gældende lovgivning *kan* der i købstæderne og Frederiksberg kommune

samt i bymæssige kommuner indføres vej vedtægt, der indfører reglerne fra den københavnske gadelov, jfr. nærmere betænkningen p. 9-11.

Efter lovudkastet, der ligesom § 2 er i nær overensstemmelse med landsbyggelovent (§ 7), *skal* der for enhver købstad (herunder Frederiksberg kommune, men ikke København) og for enhver sognekommune, som har en samlet bebyggelse med mere end 1.000 indbyggere, tilvejebringes en vej vedtægt. I andre sognekommuner *kan* der efter udkastet tilvejebringes en vej vedtægt. Vej vedtægtens område kan stedligt begrænses til den del af kommunen, hvor der findes en samlet bebyggelse, eller hvor en sådan bebyggelse kan forventes.

Medens vej vedtægter efter hidtil gældende lovgivning kun i købstæder og flækker skal godkendes af ministeren for offentlige arbejder, idet de i øvrigt skal godkendes af amtsrådet, foreslås det i stk. 3 i overensstemmelse med landsbyggelovents § 7 og for at fremme ensartetheden i vedtægterne, at disse i alle tilfælde skal godkendes af ministeren. Amtsrådenes indflydelse på vejvedtægterne i sognekommunerne skal dog efter forslaget bibeholdes, idet det i stk. 3 (modsat landsbyggelovent) foreslås, at de sognekommuner, der ikke er pligtige at indføre vejvedtægt, kun kan tilvejebringe en sådan med tilslutning fra vedkommende amtsråd, medens vej vedtægter i andre sognekommuner inden stadfæstelsen skal forelægges amtsrådet til udtalelse.

Vej vedtægternes indhold skal efter forslaget være et andet end efter hidtil gældende ret, idet de grundlæggende bestemmelser fremtidigt foreslås optaget i selve loven, hvorved den hidtidige, ikke altid lokalt begrundede uensartethed i de lokale vej vedtægter bortfalder. I vej vedtægterne forudsættes optaget bestemmelser, der for de enkelte kommuner kan supplere lovens almindelige regler. Det gælder således om belysning (§ 30), om særlig brug af private fællesvejes arealer (§ 34), om ledninger og opgravninger (§ 35), om inddragelse af andre brugere end ejerne af de tilgrænsende grunde under pligten til at afholde udgifter til istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje (§ 38) samt afholdelse af vejsyn (§ 40).

Virkningen af indførelse af vej vedtægt i de sognekommuner, som efter forslaget ikke har pligt til at indføre vejvedtægt, bliver efter udkastets § 2, at kommunen overtager forvaltningsmyndigheden (eventuelt kun inden for vedtægtens gyldighedsområde), og efter § 4,

at de mere indgående regler i afsnit III principielt finder anvendelse, jfr. nærmere § 4 og bemærkningerne til denne paragraf. Indførelse af vejvedtægt foreslås således i alt væsentligt tillagt samme betydning, som indførelse af bygningsvedtægt har fået ved landsbyggelovens §§ 2 og 8.

Til § 4.

Som angivet i bemærkningerne til § 3 har det efter den hidtil gældende lovgivning uden for København været en forudsætning for en anvendelse af de mere indgående regler i Københavns gadelov, at disse regler blev indført ved vej vedtægt. I stk. 3 foreslås det overensstemmende med reglerne i landsbyggelovens § 2, at i kommuner eller dele af kommuner, hvor forvaltningsmyndigheden udøves af kommunalbestyrelsen, skal de mere indgående regler i lovudkastets afsnit III, principielt komme til anvendelse. Dog skal de mindre indgående regler i afsnit II anvendes på istandsættelsen og vedligeholdelsen (men ikke udlægget og anlægget) af private fællesveje, som udelukkende tjener til brug for landbrug, skovbrug og gartneri, herunder frugtplantager. Denne undtagelse svarer til landsbyggelovens § 2, stk. 7. Der foreslås givet visse muligheder for fravigelse af denne principielle regel ved vej vedtægt.

I stk. 2 foreslås det omvendt, at de mere indgående regler i afsnit III principielt ikke skal finde anvendelse i områder, hvor amtsrådet er forvaltningsmyndighed. Her skal de mindre indgående regler i afsnit II anvendes. I lighed med bestemmelsen i landsbyggelovens § 2, stk. 6, foreslås der givet amtsrådet bemyndigelse til at bestemme, at reglerne i afsnit III helt eller delvis skal træde i stedet for eller supplere bestemmelserne i afsnit II i de stedligt begrænsede områder, hvor en ukontrolleret udvikling ellers kunne forudses samt på steder, hvor det i øvrigt må anses for nødvendigt. Hvis det i sådanne tilfælde må antages, at der udkræves en særlig indsats med hensyn til tilsynet med private fællesvejes vedligeholdelse, belysning m. v., kan amtsrådet også bestemme, at tilsynsmyndigheden skal udøves af amtsrådet. Amtsrådets overtagelse af tilsynsmyndigheden forudsættes dog kun at blive af rent midlertidig karakter.

Da reglerne i Københavns bygge lov af 29. marts 1939 ikke forudsættes berørt af det foreliggende lovudkast, kan dette kun komme til anvendelse i Københavns kommune i det omfang, der ikke i forvejen findes udtømmende bestemmelser i Københavns bygge lov. De be-

stemmelser, der herefter ikke skal komme til anvendelse i København, er foruden bestemmelserne i afsnit II (§§ 9-15) om private fællesveje på landet, der allerede efter deres indhold vanskeligt kan tænkes anvendt i Københavns kommune, følgende bestemmelser: § 8 om udstykning, kap. 4 (§§ 17-28) om udlæg og anlæg af private fællesveje, § 29 om færdselsregulering og afmærkning m. v., § 33 om overkørsler og overgange og §§ 34-35 om særlig benyttelse af private fællesvejes arealer samt § 36 om nedlæggelse af private fællesveje.

Derimod foreslås de øvrige regler i lovudkastet bragt til anvendelse i Københavns kommune i det omfang, de efter deres indhold kan anvendes. Navnlig skal fremhæves bestemmelserne i kap. 6 (§§ 37-41) om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje i byerne.

Til § 5.

I de ret få tilfælde, hvor der kan blive tale om tilkendelse af egentlig ekspropriationserstatning efter lovudkastet (jfr. § 18, stk. 5, § 19, stk. 2, § 36, stk. 2, og § 43, stk. 9) forekommer det naturligt, at erstatningsfastsættelsen foretages af de i henhold til vejbestyrelsesloven nedsatte taksations- og overtaksationskommissioner, der i øvrigt også foretager erstatningsfastsættelsen i henhold til landsbyggeloven, jfr. dennes § 58. De samme kommissioner må også i mangel af mindelig overenskomst tage stilling til, om et krav om overtagelse af et areal i henhold til udkastets § 24, stk. 5, er berettiget, ligesom de må ligeledes fastsætte de erstatninger for arealer, der overtages efter denne bestemmelse. De må ligeledes fastsætte de erstatninger for arealer m. v., som skal udredes i henhold til udkastets § 25 ved anlæg af private fællesveje efter krav fra forvaltningsmyndigheden. Bestemmelsen i § 5 er udformet i overensstemmelse hermed.

Da de i henhold til vejbestyrelsesloven nedsatte taksations- og overtaksationskommissioner ikke anvendes i Københavns kommune, foreslås det dog, at erstatningsfastsættelse i denne kommune foretages af den i henhold til Københavns bygge lov af 1939 nedsatte taksationskommission.

Til § 6.

Bestemmelsen bygger på samme princip som vejbestyrelseslovens § 22, hvorefter alle klager over de kommunale vejbestyrelser i sidste instans kan indbringes for ministeren for offentlige arbejder, selv om visse klager i første in-

stans skal indbringes for amtsrådet, hvis afgørelse som klageinstans i alle tilfælde kan påklages til ministeren. Bestemmelsen er i øvrigt udformet i nær overensstemmelse med § 14 i landsbyggeloven. Dog har man fundet det mest hensigtsmæssigt, at afgørelser, truffet af kommunalbestyrelserne i de kommuner, som har opnået den i købstadkommunallovens § 34, stk. 3, omhandlede status (de såkaldte »borgmesterkommuner«), i alle tilfælde skal indbringes direkte for ministeren, medens det efter landsbyggelovens § 14, stk. 3, afhænger af bestemmelse i bygningsvedtægt, om klagen skal indgives til ministeren eller til amtsrådet.

I stk. 8 er indsat en til første led i vejbestyrelseslovens § 22 svarende bestemmelse, hvorefter tvistigheder mellem de kommunale myndigheder vedrørende spørgsmål, der omhandles i lovudkastet, afgøres af ministeren for offentlige arbejder.

Til § 7.

Bestemmelsen er udformet i nær overensstemmelse med § 15 i landsbyggeloven. Ligesom i § 6 i lovudkastet er der dog den afvigelse fra landsbyggeloven, at det efter lovudkastet i alle tilfælde er ministeren, der skal meddele dispensation i de kommuner, der har opnået den i købstadkommunallovens § 34, stk. 3, omhandlede status (de såkaldte »borgmesterkommuner«), medens det efter landsbyggeloven i disse kommuner afhænger af bestemmelse i den lokale bygningsvedtægt, om dispensationen skal meddeles af ministeren eller af amtsrådet.

Den kommunale myndighed, der efter stk. 1 skal høres over dispensationsandragendet, vil alt efter omstændighederne være forvaltningsmyndigheden eller tilsynsmyndigheden.

Til § 8.

Stk. 1 er udformet i nøje overensstemmelse med § 5, stk. 1, i landsbyggeloven.

Stk. 2 svarer til § 5, stk. 2, 1. led, i landsbyggeloven. Det foreslåede stk. 2 er dog ikke som den nævnte bestemmelse i landsbyggeloven begrænset til områder, hvor amtsrådet er bygningsmyndighed (forvaltningsmyndighed), men vil formentlig ikke mindst få betydning i de områder, hvor amtsrådet udøver forvaltningsmyndigheden. Man har imidlertid fundet, at bestemmelsen ville få et for snævert anvendelsesområde, hvis den var begrænset til disse områder.

Stk. 3 svarer til § 5, stk. 5, i landsbyggeloven, men afviger navnlig derfra ved, at udstykninger, ved hvilke det udstykkede areal sammenlægges med anden ejendom, ikke er undtaget fra forelæggelse for amtsrådet som forvaltningsmyndighed. Baggrunden for denne afvigende affattelse er den, at det ud fra vej-mæssige hensyn kan være lige så afgørende for amtsrådet at få udstykningssagen forelagt, når der er tale om sammenlægninger, som hvis det drejer sig om frastykninger af parceller. En sammenlægning kan nemlig medføre, at en bagved liggende ejendom får adgang til en privat fællesvej og derved tilfører denne en færdsel, som ikke har været forudset ved vejens udlæg.

Afsnit II.

Private fællesveje på landet

Ved bestemmelserne i dette afsnit, der vedrører forholdene på landet (jfr. § 9), er der tilsigtet dels en modernisering af reglerne i loven af 14. april 1865 om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje (på landet), dels indførelse i vejlovgivningen af bestemmelser om udlæg af private fællesveje i de landlige områder.

Til § 9.

Bestemmelsen, der angiver gyldighedsområdet for afsnit II, må sammenholdes med S 4.

Bestemmelsen er medtaget for at tydeliggøre afsnittets gyldighedsområde.

Hovedreglen er, at bestemmelserne i afsnit II skal gælde:

for alle private fællesveje i de sognekommuner, hvor amtsrådet udøver forvaltningsmyndigheden (stk. 1),

for istandsættelse og vedligeholdelse af rene landbrugsveje i alle andre kommuner, bortset fra København (stk. 2).

Hovedreglen kan efter forslaget fraviges efter de i § 4 indeholdte regler, d.v.s., at der

gælder følgende undtagelser fra hovedreglen:

- a. I de områder, hvor amtsrådet er forvaltningsmyndighed, kan amtsrådet for stedligt begrænsede områder bestemme, at reglerne i afsnit II helt eller delvis skal afløses af eller suppleres med bestemmelserne i afsnit III.
- b. I de områder, hvor kommunalbestyrelsen er forvaltningsmyndighed, kan ved vejvedtægt bestemmes, at reglerne i afsnit III skal anvendes også på istandsættelse og vedligeholdelse af rene landbrugsveje.
- c. I kommuner, hvor kommunalbestyrelsen udøver forvaltningsmyndigheden i hele kommunen, men hvor vej vedtægtens gyldighedsområde er begrænset til en del af kommunen, kan i vedtægten bestemmes, at reglerne i afsnit II skal anvendes på alle veje uden for vedtægtens gyldighedsområde.

Til § 10.

I denne paragraf foreslås givet regler om amtsrådets godkendelse af udlæg af private fællesveje i områder, hvor amtsrådet er forvaltningsmyndighed i henhold til § 2, stk. 4.

Bestemmelsen i stk. 1 svarer til den hidtidige bestemmelse i landsbyggelovens § 20, stk. 5, der dog kun har omhandlet private veje med henblik på bebyggelse, men ikke veje til f. eks. grusgrave eller bilkirkegårde. Private fællesveje af den sidstnævnte karakter vil være omfattet af bestemmelserne i stk. 1 i den her foreslåede bestemmelse. Amtsrådet skal ved sin godkendelse af vejudlæg i henhold til den foreslåede bestemmelse dels tage fornødne færdselsmæssige hensyn, dels påse, at der kan tilvejebringes hensigtsmæssige parceller. Der skal dog selv sagt ikke stilles lige så indgående krav som ved vejudlæg efter afsnit III i de områder, hvor en bymæssig udvikling allerede er i gang eller er forestående. Landsbyggelovens § 20, stk. 5, vil fortsat give amtsrådet beføjelse til at modsætte sig udlæg af private (fælles)-veje til bebyggelse, når en sådan bebyggelse på det pågældende sted vil være i strid med en forsvarlig og hensigtsmæssig byudvikling.

Efter stk. 2 foreslås der givet en undtagelse fra kravet om godkendelse af vejudlæg for så vidt angår private fællesveje, der udelukkende skal tjene til brug for landbrug, skovbrug eller gartneri, da man ikke har ment, at færdselsmæssige hensyn nødvendiggør amtsrådets godkendelse af udlægget af sådanne private fællesveje. Til gengæld må de efter udkastets stk. 3

ikke uden amtsrådets samtykke anvendes til anden færdsel end den her nævnte.

Som nævnt i bemærkningerne til § 9 (og udtrykkelig anført i udkastets § 10, stk. 2) følger det af § 4, stk. 2, at amtsrådet kan bestemme, at også udlægget af de nævnte landbrugsveje m. v. skal godkendes.

Det er en selvfølge, at de i § 10 indeholdte udlægsregler ikke skal følges, hvis vejudlægget er sket ved retningsplan i henhold til landsbyggeloven. Det samme gælder, hvis de udlagte private veje er fastlagt ved beslutning af vedkommende i henhold til forordning af 5. marts 1845 nedsatte besigtigelses- og ekspropriationskommission (§ 5 i forordningen, § 13 i lov nr. 186 af 4. juni 1964 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom). Dette foreslås udtrykkeligt angivet i stk. 4.

Til § 11.

Den nævnte bestemmelse foreslås at skulle afløse §§ 1, 2 og 9 i loven af 14. april 1865 om istandsættelsen og vedligeholdelsen af private veje, til hvis afbenyttelse flere er udelukkende berettigede.

Bestemmelsen bygger på samme hovedprincip som 1865-loven, nemlig at der skal foreligge en klage fra en af de færdselsberettigede, før den kommunale myndighed får pligt til ved en åstedsforretning (vejsyn) at tage stilling til spørgsmålet om vejens vedligeholdelse. Bestemmelsen adskiller sig imidlertid fra de tilsvarende regler i 1865-loven derved, at den giver den kommunale tilsynsmyndighed ret til når som helst at lade afholde vejsyn, hvis den anser det for nødvendigt. Baggrunden for den foreslåede ændring er dels de helt forandrede færdselsforhold sammenlignet med forholdene ved 1865-lovens tilblivelse, dels hensynet til dem, der uden at høre til kredsen af de færdselsberettigede har lovligt ærinde til ejendomme ved de pågældende private fællesveje (offentlige myndigheder, læger, brandvæsen, handlende etc.).

Medens 1865-lovens § 1 som betingelse for, at de færdselsberettigede kan forlange vejsyn, stiller, at der ikke haves gyldige og tilstrækkelige bestemmelser eller overenskomster om vejens istandsættelse og vedligeholdelse, stiller det foreliggende udkast ikke et sådant krav. Det betyder ikke, at sådanne overenskomster er uden betydning efter det foreliggende udkast, se § 13, hvorefter overenskomster om fordelingen af vedligeholdelsesbyrden skal lægges til grund ved kendelsen, men tilsynsmyndigheden er ef-

ter udkastets § 12 ikke bundet af sådanne overenskomster ved fastsættelsen af, hvilke istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejder der skal bringes til udførelse.

Ligesom efter § 9 i 1865-loven kan de færdselsberettigede efter udkastet kun kræve, at der afholdes et nyt vej syn (åstedsforretning), når der er forløbet 3 år siden den seneste kendelse om vejens istandsættelse og vedligeholdelse. Det er ikke som i 1865-lovens § 9 en yderligere betingelse for kravet om nyt vej syn, at forholdene væsentligt har forandret sig i mellemtiden. Herved er dog ikke tilsigtet nogen realitetsændring. Allerede efter den hidtidige retstilstand skal kommunalbestyrelsen nemlig ved en kendelse tage stilling til, om forholdene i så væsentlig grad har ændret sig, at der er anledning til en ny ordning, eller om kommunalbestyrelsen i øvrigt af færdselsmæssige grunde finder anledning til en ændret ordning.

Ved stk. 2 foreslås reglerne om indvarslinger til vej synet (åstedsforretningen) moderniseret og bragt bedre i overensstemmelse med deri nugældende opfattelse af det berettigede i, at den, der berøres af offentlige myndigheders afgørelser, bør have lejlighed til at sætte sig ind i foreliggende forslag og gøre sine interesser gældende, inden endelig beslutning træffes. Medens § 2 i 1865-loven overlader det til klageren selv at foretage den fornødne indvarsling af de færdselsberettigede, foreslås det nu, at kommunen skal foretage indvarslingen, hvilket skønnes mere stemmende med nutidige forhold. Indvarslingen skal efter udkastet som hidtil ske dels ved offentlig bekendtgørelse, dels ved særskilt indvarsling af de enkelte færdselsberettigede. Sidstnævnte indvarsling foreslås foretaget ved anbefalet brev, og indvarslingsfristen for denne indkaldelse foreslås forlænget fra 2 til 14 dage, hvilket navnlig har betydning ved indvarsling af lodsejere, der ikke har bopæl ved den pågældende private fællesvej (f. eks. sommerhusejere). Da der ved udkastets § 13 foreslås tillagt tilsynsmyndigheden beføjelse til i et vist omfang at inddrage andre end de færdselsberettigede ved kendelsen, foreslås indvarsling ved anbefalet brev foretaget ikke alene over for de færdselsberettigede, men over for enhver, der af tilsynsmyndigheden agtes inddraget under vedligeholdelses- eller istandsættelsespligten.

Udkastet har anvendt udtrykket »vejsyn« i stedet for 1865-lovens »åstedsforretning«, dels fordi førstnævnte udtryk forekommer mere dækkende end »åstedsforretning«, dels fordi

»vej syn« er anvendt om tilsvarende forretninger i en lang række vej vedtægter (jfr. § 8 i den af Dansk Byplanlaboratorium udarbejdede normalvej vedtægt for bymæssige kommuner).

Til § 12.

Bestemmelsen svarer til §§ 3 og 5 i 1865-loven. Den foreslåede bestemmelse giver ikke således som § 3 i 1865-loven udførlige regler om, ved hvor mange personer kommunalbestyrelsen skal give møde, om den protokol, der skal anvendes, eller om, inden hvilken frist kendelsen skal afsiges, da man har ment, at eventuelt fornødne regler herom må kunne optages i et cirkulære. Om fremgangsmåden ved selve vej synet har man alene fundet det nødvendigt at angive, at der skal gives de fremmødte lejlighed til at udtale sig.

Med hensyn til kendelsens indhold foreslås i stk. 1 alene, at den skal indeholde en fortegnelse over de påtalte mangler med angivelse af, i hvilket omfang og på hvilken måde vejen skal udbedres, og hvorledes den fremtidig skal vedligeholdes. Der foreslås samtidig givet hjemmel for den kommunale myndighed til at påbyde en egentlig istandsættelse (d.v.s. forbedring) af vejen.

Med hensyn til fordelingen af arbejdet henvises til udkastets § 13.

I modsætning til, hvad der gælder efter 1865-loven, skal kommunen ikke ved fastsættelsen af istandsættelsens og vedligeholdelsens omfang være bundet af eventuelle aftaler herom mellem de færdselsberettigede. Den her foreslåede ændring er i overensstemmelse med, hvad der i dag gælder i områder med vej vedtægt, og skyldes i øvrigt den siden 1865 stedfundne udvikling af færdselsforholdene, jfr. nærmere bemærkningerne til § 11.

Ved stk. 2 foreslås indført en nydannelse, idet der foreslås givet enhver af de færdselsberettigede hjemmel til at kræve vej synet udsat, hvis de påtalte mangler skyldes uvedkommende færdsel, som ønskes forhindret. Baggrunden for den her foreslåede bestemmelse har været, at udkastet ikke for de områder, der omfattes af afsnit II (§§ 10-15) således som for byerne og de bymæssige områder (§ 29), foreslår indført en bestemmelse, der fratager lodsejerne den kompetence, de i medfør af § 17, stk. 2, i mark- og vej fredsloven har til at forbyde uvedkommende færdsel ad private fællesveje. Denne kompetence kan i det enkelte tilfælde være helt eller delvis bortfaldet ved aftale eller på anden måde. Udkastet tager derfor ikke stilling

til, i hvilket omfang lodsejerne kan gennemføre et sådant forbud, men det foreslås, at tilsynsmyndigheden, når et sådant forbud lovligt er gennemført, kun kan bestemme, at vejen skal bringes i en under hensyn til den herefter tilbadte færdsel god og forsvarlig stand. Forbudet behøver ikke at omfatte enhver form for uvedkommende færdsel, men kan være begrænset til visse arter af sådan færdsel.

Til § 13.

Bestemmelsen svarer til §§ 5 og 8, jfr. § 1, i loven af 14. april 1865.

Medens udkastets § 12 med hensyn til spørgsmålet om, hvilke arbejder der skal bringes til udførelse, i modsætning til 1865-loven giver kommunen beføjelse til at se bort fra eventuelle aftaler mellem lodsejerne, foreslås det i § 13 overensstemmende med 1865-loven, at det påbudte arbejde skal fordeles mellem de færdselsberettigede, og at gyldige overenskomster om den nærmere fordeling mellem de færdselsberettigede skal lægges til grund ved fordelingen.

Forslaget indeholder imidlertid tillige hjemmel til også at inddrage andre, der ikke er færdselsberettigede, men som ifølge overenskomst eller anden bestemmelse er forpligtet til at deltage i vejens vedligeholdelse. Det må nemlig anses for upraktisk, at der ikke ved kendelsen skal tages hensyn til sådanne overenskomster, når der er enighed om disses gyldighed og nærmere forståelse mellem alle vedkommende. Det foreslås derfor også i § 11, at tilsynsmyndigheden allerede ved indvarslingen til vejsynet skal indkalde sådanne ikke-færdselsberettigede, som den på dette tidspunkt agter at inddrage under vedligeholdelses- og istandsættelsespligten.

Der foreslås ikke tillagt den kommunale myndighed nogen beføjelse til som en domstol at tage stilling til det nærmere omfang af sådanne overenskomster eller bestemmelser. Hvis nogen af de efter disse overenskomster m. v. forpligtede bestrider gyldigheden af overenskomsten, eller der opstår strid om dens nærmere forståelse, skal vejsynet udsættes, indtil sagen er afgjort ved domstolene. Ligesom efter § 8 i 1865-loven skal det samme gælde, hvis nogen, der hævdes at være færdselsberettiget påstår, at de ikke har færdselsret til vejen.

Der er i udkastet fastsat en frist, inden hvilken retssag skal anlægges. Ligesom efter 1865-loven foreslås det, at virkningen af, at fristen oversiddes, bliver, at kommunen afsiger ken-

delse uden hensyntagen til lodsejernes anbringende om, at de er fritaget for at deltage i vejens istandsættelse og vedligeholdelse. For at undgå yderligere trætter om spørgsmålet foreslås det imidlertid i modsætning til 1865-loven, at kendelsen ikke senere kan begæres ændret af nogen af de pågældende lodsejere under påberåbelse af, at de ikke er vedligeholdelsespligtige.

Med hensyn til fordelingen af vejarbejdet mellem de færdselsberettigede i tilfælde, hvor ingen overenskomster foreligger, skal der efter udkastet ligesom efter 1865-loven tages hensyn til den brug, de pågældende gør af vejen. I modsætning til 1865-loven skal der ikke efter udkastet tillige tages hensyn til de pågældendes evne til at bære udgifterne, da dette sociale hensyn under nutidens forhold tilgodeses på andre måder.

Til § 14.

Som en nydannelse for så vidt angår forholdene på landet foreslås det i stk. 1, at kommunen på begæring af en kvalificeret majoritet af lodsejerne kan påtage sig udførelsen af det påbudte vejarbejde således, at dette får bindende virkning også for de lodsejere, der ikke har deltaget i begæringen. Bestemmelsen svarer til § 8, stk. 5, i den københavnske gadelov af 1857 og til vejvedtægterne for købstæderne og de bymæssige områder, og det må under nutidens forhold anses for praktisk, at en tilsvarende bestemmelse indføres på landet således, at kommunen kan anvende sit tekniske materiel til arbejdets udførelse.

I stk. 2 foreslås indført en regel for det tilfælde, at et vej syn udsættes som følge af, at retssag anlægges overensstemmende med reglerne i § 13, stk. 2 (tidligere 1865-lovens § 8). Da det undertiden er påtrængende nødvendigt, at istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejdet desuagtet gennemføres, foreslås der nu (i modsætning til § 8 i 1865-loven) givet den kommunale tilsynsmyndighed hjemmel til i sådanne tilfælde at genoptage vej synet og afsige kendelse dels om, hvorledes vejen skal istandsættes og vedligeholdes, dels om, at istandsættelsen og vedligeholdelsen foreløbigt helt eller delvis vil være at udføre ved kommunens egen foranstaltning. Den endelige fordeling af udgifterne og hermed betalingen af de af kommunen afholdte udgifter må da vente, indtil endelig dom er faldet.

Stk. 3 indeholder i lighed med § 6 i 1865-loven bestemmelser om kommunens udførelse

af de vejarbejder, som det ved kendelsen er pålagt lodsejerne at udføre, men som disse har undladt at udføre eller har udført på en efter tilsynsmyndighedens skøn utilfredsstillende måde.

Til § 15.

Efter den hidtil gældende retstilstand falder de såkaldte almene veje, d.v.s. veje, der ikke er optaget som offentlige veje, men hvortil almenheden desuagtet har en færdselsret, der ikke hviler på vedtægt eller deklaration, uden for ordene i loven af 14. april 1865, hvis anvendelsesområde udtrykkeligt er begrænset til private veje, til hvis afbenyttelse flere er udelukkende berettigede. Ministeriet for offentlige arbejder har dog under den hidtidige retstilstand antaget, at analogien af 1865-lovens regler måtte finde anvendelse på istandsættelsen og vedligeholdelsen af private fællesveje inden for 1865-lovens stedlige anvendelsesområde.

Den definition af private fællesveje, der er givet i lovudkastets § 1, hvorefter enhver, ikke offentlig vej, der (rent faktisk) tjener til brug for flere særskilt matrikulerede og i særlig eje værende ejendomme, medfører, ligesom den tilsvarende definition i den københavnske gade-lovs § 8 (og i vejvedtægterne), at også almene veje i almindelighed må henregnes til private fællesveje. For så vidt angår almene veje i byerne og andre områder, der er omfattet af lovudkastets afsnit III, er der ingen grund til særlige regler om de almene vejes istandsættelse og vedligeholdelse, da pligten hertil efter udkastet ligesom efter den hidtil gældende lovgivning i byerne principielt påhviler ejerne af de til vejen grænsende grunde.

Anderledes på landet, idet reglerne i lovudkastets afsnit II, ligesom loven af 14. april 1865, principielt lægger pligten til istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje på de færdselsberettigede. Det foreslås derfor i stk. 1 at fastslå, at reglerne i §§ 11-14 principielt også gælder de almene veje, uanset at der ikke her

kan udpeges en særlig kreds af færdselsberettigede. I stk. 2 stilles forslag om de modifikationer i reglerne i §§ 11-14, som nødvendiggøres af sidstnævnte forhold. Det foreslås i så henseende, at der såvel ved indkaldelsen som ved vejarbejdets fordeling skal lægges vægt på, hvilke ejendomme der i særlig grad gør brug af vejen. Dette svarer til det fordelingsprincip, som i § 13 er fastsat ved fordelingen af vejarbejdet mellem de færdselsberettigede i tilfælde, hvor der ikke foreligger overenskomster eller andre bestemmelser om, hvem der skal foretage vedligeholdelsen og istandsættelsen. Da det formentlig kan forekomme, at der er truffet særlig aftale om fordelingen af vedligeholdelsesbyrden vedrørende almene veje, tages der i stk. 2 overensstemmende med reglerne i § 13 forbehold for de tilfælde, hvor sådanne overenskomster er indgået. Når overenskomster af denne karakter foreligger, skal der efter udkastet forholdes overensstemmende med reglerne i § 13, d.v.s., at overenskomsterne principielt skal lægges til grund, men at spørgsmålet om deres gyldighed eller om deres nærmere forståelse i tilfælde af uenighed skal forelægges domstolene, som nærmere angivet i udkastets § 13, stk. 2.

Ved § 15 i vejbestyrelsesloven af 1957 er der indført en særlig procedure, hvorefter ejeren af en ejendom, på hvilken der forløber en almen vej, over for kommunalbestyrelsen kan begære vejen nedlagt eller omlagt. Selv om kommunens kendelse kommer til at gå ud på, at vejen helt eller delvis skal opretholdes, skal det efter den pågældende bestemmelse i vejbestyrelsesloven samtidig bestemmes, at vejen overgår til privat vej, og det skal fastsættes, hvem der har færdselsret til vejen. Under hensyn til denne bestemmelse i vejbestyrelsesloven foreslås det i stk. 3, at enhver ejer af en ejendom, hvorover der fører en almen vej, kan forlange, at vejsynet udsættes, indtil der i medfør af vejbestyrelseslovens § 15 er truffet afgørelse om den almene vejs fremtidige status.

Til afsnit III.

Private fællesveje i byer og bymæssige områder

Til kap. 3.

Til § 16.

Bestemmelsen, der er udformet i overensstemmelse med § 4, jfr. § 9, angiver afsnittets gyldighedsområde, jfr. nærmere § 4 og bemærkningerne hertil.

Til kap. 4.

Udlæg og anlæg af private fællesveje.

Regler om udlæg og anlæg af private veje findes uden for Københavns og Frederiksberg kommuner navnlig i kap. 4 i bygge lov for købstæderne og landet (lov nr. 246 af 10. juni 1960) og i mange vej vedtægter i købstæder og bymæssige områder.

Reglerne i landsbygge lovens kap. 4 finder hovedsagelig anvendelse i købstæder og dermed ligestillede kommuner samt i sådanne andre kommuner, som har en samlet bebyggelse med mere end 1.000 indbyggere eller i øvrigt har tilvejebragt bygningsvedtægt. Det bestemmes nemlig nærmere i loven, at reglerne i kap. 4 ikke finder anvendelse på (private veje, der alene er til brug for) jordbrugserhvervenes bygninger, og uden for kommuner med bygningsvedtægt heller ikke på (private veje til brug for) visse småhuse til beboelse og/eller lokalt erhverv. *Vejvedtægter* kommer kun til anvendelse, når de er vedtaget af kommunalbestyrelsen og stadfæstet af vedkommende højere vejmyndighed, jfr. nærmere bemærkningerne til § 3. Det er derfor ikke således, at de tilfælde, hvor reglerne i landsbygge lovens kap. 4 om veje kommer til anvendelse, er sammenfaldende med de tilfælde, hvor der i vejvedtægter gælder regler om udlæg og anlæg af private fællesveje. Selv om der inden for de samme områder gælder regler om udlæg og anlæg af private fællesveje såvel i landsbygge lovens kap. 4 som i lokale vejvedtægter, er de to sæt regler ikke altid indbyrdes overensstemmende. Denne uensartethed i retstilstanden gjaldt også forud for gennemførelsen af landsbygge loven, der på dette område blev udformet på grundlag af principper, der havde fundet udtryk i den tidligere gældende bygningslovgivning, og således at loven ikke foregreb de overvejelser om en ny lov

om private veje, som da blev forberedt i vejlovsudvalget af 1951.

I forbindelse med forberedelsen af landsbygge loven og ved behandlingen af forslaget til den pågældende lov i folketinget blev det derfor forudsat, at bestemmelserne i lovens kap. 4 om veje skulle ændres i forbindelse med gennemførelsen af den nye lov om private fællesveje, som var under forberedelse i vejlovsudvalget af 1951, jfr. Folketingstidende 1958/59, tillæg A, sp. 2505-06, og 1959/60, tillæg B, sp. 1233-34.

Der foreslås derfor nu ved kap. 4 i det foreliggende lovudkast gennemført nye bestemmelser om udlæg af private fællesveje og om vejbredder (§ 18), om vejadgang som betingelse for udstykning (§ 19), om byggelinier for visse private fællesveje (§ 20), om anlæg af private fællesveje (§§ 25 og 26), hvorhos der foreslås gennemført en ensartet funktionel inddeling af de private fællesveje i købstæderne og de bymæssige områder i 4 klasser (§ 17). Disse regler forudsættes at skulle afløse de hidtidige regler om udlæg og anlæg af private veje i landsbygge lovens §§ 22-24 og i vejvedtægterne.

Til § 17.

Som grundlag for de tekniske krav, der kan stilles til private fællesveje, herunder disses udlægsbredde, og for at understøtte en hensigtsmæssig planlægning af disse veje, foreslås der indført en ensartet funktionel inddeling af de private fællesveje i købstæderne og de bymæssige kommuner og i det hele inden for det område, hvor bestemmelserne i afsnit III skal gælde.

Klasse I skal efter udkastet omfatte veje, som forventes at få betydning for færdselen ud over det lokale område, hvor de forløber. Veje af denne karakter må kunne forlanges udført med en særlig standard og kan i øvrigt i mange tilfælde senere forventes overtaget som offentlige. Under hensyn hertil og til, at kun en mindre del af de private fællesveje bør klassificeres under klasse I, foreslås det tillige i stk. 5, at der til klassificering af private fællesveje eller udlagte private fællesveje som veje under klasse I udkræves vedkommende højere vejmyndigheds samtykke. Klassificering af en vej under klasse I vil efter udkastets § 18 medføre,

at der kan stilles krav om dens udlæg i en bredde af indtil 18 m, hvilken bredde kan kræves forøget til 22 m (§ 20). De sidste 4 m kan dog efter udkastets § 25, stk. 4, kun kræves stillet til rådighed ved vejens anlæg mod erstatning, og kravet om en øget udlægsbredde kan give ejeren krav på arealovertagelse i overensstemmelse med de i udkastets § 24, stk. 5, indeholdte regler. Under de i udkastets § 18, stk. 7, angivne særlige forhold kan der ved vejudlægget ud over den almindelige udlægsbredde stilles krav om udlæg af et indtil i alt 6 m bredt areal til holdebane eller parkering. For at sikre udvidelsen af veje af klasse I kan der efter udkastets § 20, stk. 2, af forvaltningsmyndigheden pålægges byggelinier med en indbyrdes afstand af indtil 30 m.

Efter udkastet skal private fællesveje af *klasse II* omfatte sådanne veje, som ikke har eller forventes at få betydning for færdselen ud over det lokale område, hvorigennem de forløber. Da definitionen således er negativ, drejer det sig om veje, der er meget forskelligartede i færdselsmæssig henseende. Efter udkastet skal de pågældende veje endvidere (modsat klasse I-vejene) være private fællesveje i traditionel forstand, d.v.s., at de skal betjene flere særskilt matrikulerede og i særlig eje værende ejendomme (jfr. udkastets § 1, stk. 2 a). Klassificering af en privat fællesvej under klasse II vil efter udkastets § 18 medføre, at der kan stilles krav om dens udlæg i en bredde af indtil 18 m. Under de i udkastets § 18, stk. 7, angivne særlige omstændigheder kan der ved vejudlægget ud over den almindelige udlægsbredde på indtil 18 m ligesom ved klasse I-veje stilles krav om udlæg af et indtil i alt 6 m bredt areal til holdebane eller parkering. Derimod kan der efter udkastet ikke således som ved klasse I-veje stilles krav om en almindelig forøgelse af udlægsbredden til 22 m, og der kan efter udkastet ej heller pålægges byggelinier til sikring af en fremtidig udvidelse af klasse II-veje.

Private fællesveje af *klasse III* er efter udkastet sådanne private veje, som ikke er private fællesveje i traditionel forstand (d.v.s., at de ikke betjener flere særskilt matrikulerede og i særlig eje værende ejendomme), men som tjener som færdselsarealer for mere end 7 parceller, eller mere end 12 beboelsesejendomme og er mindst 40 m lange, og som ikke har en sådan færdselsmæssig betydning, at de henføres til klasse I. Om disse veje, de såkaldte »interne boligveje«, henvises til bemærkningerne til § 1, stk. 2 b. Da de pågældende veje knytter sig

nærmere til bebyggelsen end de andre i lovudkastet omhandlede private fællesveje, foreslås de i flere henseender behandlet på en særlig måde. Det foreslås således bl. a., at der for disse vejes vedkommende ikke kan kræves en større udlægsbredde end 10 m. Herudover kan ligesom for klasse I- og klasse II-veje under de i udkastets § 18, stk. 7, nævnte særlige omstændigheder kræves yderligere areal til holdebane eller parkering. Også i anden henseende foreslås private fællesveje af klasse III undergivet særlig behandling. Der skal således ikke efter udkastets § 29 af forvaltningsmyndigheden uden samtykke fra ejeren kunne foretages forandringer ved disse vejens anlæg eller foretages afspærring af vejene. Endvidere gælder udkastets § 32 om vejtræer, §§ 34 og 35 om særlig brug af vejarealer og § 36 om nedlægning af private fællesveje ikke for veje af klasse III.

Vej af *klasse IV* defineres efter udkastet som sådanne private fællesveje, som alene tjener og er bestemt til at tjene til brug for landbrug, skovbrug eller gartneri, herunder frugtplantager. Sådanne veje skal efter udkastets § 4, stk. 3, jfr. § 9, selv inden for de områder, der i øvrigt omfattes af lovudkastets afsnit III, som hovedregel behandles efter reglerne i afsnit II, der angår forholdene på landet, i henseende til spørgsmålet om deres istandsættelse og vedligeholdelse, d.v.s., at §§ 11-15 skal komme til anvendelse i stedet for §§ 37-41, hvis ikke andet er bestemt ved vej vedtægt. Derimod foreslås reglerne i kap. 4 (§§ 17-28) om udlæg og anlæg af private fællesveje og reglerne i kap. 5 (§§ 29-36) om forskellig råden over private fællesveje principielt bragt til anvendelse på veje af klasse IV, dog med forskellige lempelser på grund af disse vejers ringe færdselsmæssige betydning. Det foreslås således, at udlægsbredden for disse veje kun skal være indtil 7 m (§ 18, stk. 6). De foreslås også undtaget fra bestemmelsen om, at detailprojekt til deres anlæg skal være godkendt af forvaltningsmyndigheden (§ 26), og om, at forvaltningsmyndigheden kan kræve vejen anlagt (§ 25). De foreslås endvidere undtaget fra bestemmelserne om færdselsregulering, afspærring m. v. i udkastets § 29, fra bestemmelserne om overkørsler og overgange i § 33, om vejtræer i § 32 og om særlig brug af arealerne i private fællesveje i §§ 34-35.

I stk. 1 stilles der forslag om, at forvaltningsmyndigheden skal føre en fortegnelse over udlagte og anlagte private fællesveje, således at grundkøbere og andre interesserede kan få op-

lysning om de pågældende veje og deres klassebetegnelse.

I stk. 2 foreslås optaget en til § 16, stk. 4, i Københavns byggelov af 1939 svarende bestemmelse, hvorefter privatretlige servitutter vedrørende grundens forhold, herunder adgangsforhold til de her omhandlede private fællesveje, kun er bindende for det offentlige, når de er optaget på vejfortegnelsen. Bestemmelsen foreslås endvidere at skulle omfatte private aftaler om færdselsforholdene på private veje.

I stk. 3 foreslås det udtrykkeligt fastslået, at det er forvaltningsmyndigheden, der bestemmer, om en privat fællesvej kan optages på vejfortegnelsen, og om servitutter af den i stk. 2 omhandlede karakter kan optages på denne.

Da forholdene kan ændre sig, efter at klassificeringen af en privat fællesvej har fundet sted, foreslås det i stk. 5, at forvaltningsmyndigheden, når omstændighederne taler derfor, kan ændre en vejs klassebetegnelse. Dette kan, som nærmere angivet i lovudkastets § 25, stk. 1, medføre, at der, hvis forvaltningsmyndigheden forlanger det, skal foretages ændringer ved vejens længde- og tværprofil.

Til § 18.

I stk. 1 og 3 foreslås givet visse direktiver til forvaltningsmyndigheden med hensyn til, hvad denne skal påse ved godkendelsen af udlæg af private fællesveje. Ved disse bestemmelser har man søgt at tilgodese både færdselsmæssige hensyn og hensynet til bebyggelsen, herunder også foreliggende byplandispositioner.

I stk. 6 er stillet forslag om de bredder, hvori private fællesveje kan kræves udlagt. Disse regler skal som foran nævnt afløse bl. a. reglerne i landsbyggeovens § 22, hvorefter private veje til bebyggelse skal udlægges med mindst 10 m og kan kræves udlagt med indtil 20 m bredde, for korte, blinde veje kan udlægsbredden dog tillades nedsat til 6 m. Efter udkastet er udlægsbredderne fastsat under hensyn til den forventede færdselsmæssige betydning af de forskellige klasser af veje (jfr. herom bemærkningerne til § 17), og de varierer derfor fra indtil 18 m for veje af klasse I og II, 10 m for veje af klasse III og til 7 m for veje af klasse IV. Om udlæg af private fællesveje af klasse I i indtil 22 m mod erstatning for de 4 sidste m, når de kræves stillet til rådighed for vejanlægget, se § 20, stk. 1. Da der ved byplanvedtægt kan ske en detaljeret planlægning af

det offentlige og private vejnet, foreslås det udtrykkeligt angivet, at breddebestemmelserne ikke kommer til anvendelse på veje, fastlagt ved byplanvedtægt.

I stk. 1, sidste pkt., foreslås optaget en til vejbestyrelseslovens § 18, stk. 1, i. f., om biveje svarende bestemmelse, hvorefter forvaltningsmyndigheden i forbindelse med godkendelsen af vejudlægget efter forhandling med politiet kan træffe bestemmelse om færdselsregulering eller færdselsindskrænkninger, der skal gennemføres ved vejens anlæg. Ganske vist kan sådanne bestemmelser efter vejens anlæg træffes i henhold til færdselslovens § 57 (og i visse tilfælde efter udkastets § 29), men den omstændighed, at beslutningen træffes samtidig med vejens udlæg, vil kunne få indflydelse på projektets udformning og dermed fremme en hensigtsmæssig planlægning og differentiering af vejnettet.

Det foreslås i stk. 2 udtrykkeligt at angive, at udlæg af private fællesveje i almindelighed skal foretages af vedkommende grundens ejere. Denne bestemmelse er i overensstemmelse med hidtidig retstilstand.

Det har imidlertid vist sig, at der i mange tilfælde kan opstå behov for, at det vejudlæg, som foretages over en enkelt privat grund, også kan fortsættes ind på en tilstødende grund, selv om denne er i privat eje. Det kan endvidere i mange tilfælde anses for praktisk, at forvaltningsmyndigheden selv kan tage initiativet til udlæg af private fællesveje. Det foreslås derfor i stk. 2, 2. og 3. punktum, at der gives udtrykkelig hjemmel for forvaltningsmyndigheden i begge henseender. Arealer, der er krævet udlagt efter den nævnte bestemmelse, kan efter udkastets § 25, stk. 4, kun kræves afstået til vejanlægget mod fuld erstatning, og efter § 24, stk. 5, i udkastet kan ejeren, hvis selve udlægget hindrer ham i en rimelig udnyttelse af arealet, under de i paragraffen angivne omstændigheder kræve overtagelse af arealet. I begge tilfælde skal kommunen efter udkastet betale for overtagelsen.

Under hensyn til den færdselsmæssige betydning, det må tillægges, at der kan gennemføres oversigtsservitutter ikke alene ved private vejes indmundinger i offentlige veje, men også ved skæringer mellem private veje indbyrdes og ved vejsving, foreslås det i stk. 5, at forvaltningsmyndigheden kan foretage ekspropriation til pålæg af servitut om fri oversigt i det angivne omfang, såfremt servituten skal pålægges arealer, der ikke ejes af den eller de grundejere, der foretager vejudlægget.

Da landsbyggeoven i tilfælde af ny bebyggelse giver hjemmel til tilvejebringelse på privat grund af de fornødne arealer til parkerede og holdende vogne (jfr. nærmere bygningsreglementets kap. 2.7), foreslås der ikke i nærværende lovudkast givet almindelige regler om tilvejebringelse af parkeringspladser og holdebaner i forbindelse med udlæg af private fællesveje. Tilstedeværende bebyggelse langs en vej eller en strækning af en ny vej, der udlægges, kan imidlertid bevirke, at der ikke i medfør af byggeovgivning kan fremskaffes de fornødne holde- og parkeringsarealer på de til den nye vej grænsende grunde. Det foreslås derfor, at forvaltningsmyndigheden i sådanne tilfælde kan kræve udlagt holdebanearealer med en samlet bredde af indtil 6 m ud over den foreskrevne maksimale udlægsbredde. I stedet herfor kan kræves udlagt et areal af tilsvarende samlet størrelse til parkeringsplads. Forslaget omfatter kun veje af klasse I-III, da problemet næppe vil komme frem ved udlæg af veje, der alene betjener landbrug, skovbrug eller gartneri (klasse IV-veje).

For at de krav, der stilles af forvaltningsmyndigheden ved udlægget af private fællesveje, kan blive så hensigtsmæssige som muligt, er det i lighed med bestemmelsen i vejbestyrelseslovens § 21, stk. 3, om vejregler for offentlige veje foreslået, at ministeren for offentlige arbejder skal udfærdige almindelige regler for private fællesvejes linieføring, længde- og tværprofiler m. v. til vejledning for forvaltningsmyndighederne. Under hensyn til den nære forbindelse mellem de private fællesveje og den omgivende bebyggelse foreslås det, at vejreglerne for de private fællesvejes vedkommende skal udfærdiges af ministeren for offentlige arbejder efter samråd med boligministeren (stk. 4).

Til § 19.

Bestemmelsen i stk. 1 svarer til § 21, stk. 1, i landsbyggeoven af 1960 og til § 14, stk. 1, i Københavns byggeov af 1939. Bestemmelsen er udtryk for det også i udstykningslovens § 4, stk. 3, indeholdte princip, hvorefter der for enhver ved udstykning fremkommen lod skal være sørget for adgang til offentlig vej. Denne adgang kan ske direkte til offentlig vej, hvis sådan adgang kan tillades efter reglerne i vejbestyrelseslovens kap. III. Den kan imidlertid også ske til en privat fællesvej. I henhold til vejbestyrelsesloven udkræves samtykke til udstyk-

kede parcellers anvendelse af en bestående privat fællesvej, såfremt fællesvejen er tilsluttet en offentlig vej. For det første er tilladelse hertil fra vejbestyrelsen i alle tilfælde nødvendig som følge af bestemmelsen i vejbestyrelseslovens § 34, stk. 2. Dernæst kan det som følge af en i medfør af vejbestyrelseslovens § 35 gennemført adgangsbegrænsning være nødvendigt tillige at skulle indhente tilladelse fra ministeren for offentlige arbejder. Drejer det sig om en ny privat fællesvej, der skal tilsluttes en offentlig vej, følger det af vejbestyrelseslovens § 33, at tilladelse skal indhentes hos vejbestyrelsen. Er der gennemført adgangsbegrænsning for den offentlige vej i henhold til vejbestyrelseslovens § 35, skal der endvidere i de fleste tilfælde indhentes godkendelse hos ministeren for offentlige arbejder. For at lette overholdelsen af de omhandlede bestemmelser i vejbestyrelsesloven foreslås det i stk. 4, at forvaltningsmyndigheden i forbindelse med godkendelse af udstykninger i henhold til stk. 1 skal påse, at de nævnte efter vejbestyrelsesloven fornødne tilladelser foreligger. Den kommunale myndighed, der skal give den pågældende tilladelse i henhold til vejbestyrelsesloven, vil i øvrigt i mange tilfælde være identisk med forvaltningsmyndigheden.

Ved udstykning af parceller til en privat fællesvej kan der tilføres denne en færdsel, som ikke var forudsat ved vejens udlæg eller anlæg. Der foreslås derfor i stk. 2 tillagt forvaltningsmyndigheden beføjelse til som betingelse for sin godkendelse at bestemme, at der i fornødent omfang foretages ændringer ved vejens længde- og tværprofil og udstyr og ved oversigtsforholdene ved vejtilslutninger. Som følge heraf kan der bl. a. gennemføres en forøgelse af bestående private fællesvejes udlægsbredde, også over trediemands grund. Evt. servitutpålæg på trediemands grund kan efter udkastet foretages ved ekspropriation ligesom efter § 18, stk. 2.

De påtænkte udstykninger kan undertiden tillige nødvendiggøre vejudlæg, ikke alene på den ejendom, der udstykkes, men også på andre ejendomme. Der foreslås derfor i stk. 3 givet forvaltningsmyndigheden beføjelse til at gøre det til et vilkår for sin godkendelse af udstykningen, at sådanne vejudlæg foretages. Lykkes det ikke ved mindelig overenskomst at foretage vejudlæg på trediemands ejendom, kan forvaltningsmyndigheden selv gøre det i henhold til § 18, stk. 2, sidste punktum, eller eventuelt lade udarbejde en retningsplan med en

samtidig fastlæggelse af bebyggelsen i henhold til landsbyggelovens § 25.

De arealer, der udlægges i henhold til udkastets § 19, kan, ligesom de arealer, der udlægges efter § 18 eller § 28, kræves afgivet til vejens anlæg i henhold til udkastets § 25. Dette gælder også arealer, der udlægges over tredjemands grund til nye private veje eller til forøgelse af bestående private vejes udlægsbredde, men i så fald må der ydes erstatning for afståelsen.

Til § 20.

Under hensyn til den særlige færdselsmæssige betydning, som må tillægges private fællesveje af klasse I, foreslås det i stk. 1, at der tillægges forvaltningsmyndigheden beføjelse til at kræve udlægsbredden for disse veje forøget til 22 m. Arealet mellem de 18 m, der er den normale største udlægsbredde, jfr. § 18, stk. 6, og den øgede udlægsbredde på 22 m, kan efter udkastets § 25, stk. 4, kun kræves stillet til rådighed for vejanlægget mod erstatning. Såfremt allerede selve udlægget med øget bredde medfører, at ejeren afskæres fra en rimelig udnyttelse af arealet, kan han efter de nærmere regler i udkastets § 24, stk. 5, forlange arealet overtaget af kommunen mod erstatning.

Ligeledes under hensyn til klasse I-vejenes særlige færdselsmæssige betydning foreslås der i stk. 2 tillagt forvaltningsmyndigheden hjemmel til at pålægge byggelinier til sikring af muligheden for en fremtidig udvidelse af private fællesveje af klasse I. Ligesom efter vejbestyrelseslovens § 40 om biveje foreslås der tillige givet forvaltningsmyndigheden beføjelse til at foretage sådant byggeliniepålæg, hvis færdselens tarv i øvrigt gør det nødvendigt, f. eks. for at holde bebyggelsen i en vis afstand fra vejgrænserne. Også i overensstemmelse med reglerne i vejbestyrelseslovens § 40 om biveje foreslås den indbyrdes afstand mellem byggelinierne sat til 30 m. I modsætning til vejbestyrelseslovens § 40 foreslås der ikke givet mulighed for at forøge denne byggelinieafstand, så længe de pågældende klasse I-veje er private.

Virkningen af byggeliniepålægget skal i øvrigt efter forslaget være den samme som ved byggeliniepålæg efter vejbestyrelsesloven, jfr. lovudkastets § 24, stk. 1 og 2, sammenholdt med vejbestyrelseslovens § 40, stk. 1 og 4. Også reglerne om ejerens adgang til at kræve arealovertagelse ved byggeliniepålæg og til at få erstatning ved afgivelsen af de med byggelinieservitut belagte arealer til vejanlæg er fo-

reslået udformet på tilsvarende måde som ved byggeliniepålæg i henhold til vejbestyrelsesloven, jfr. lovudkastets § 25, stk. 4, og § 24, stk. 5, sammenholdt med vejbestyrelseslovens § 46 og §§ 23 og 26.

Da det af færdselsmæssige grunde, navnlig af hensyn til udkørselsforholdene fra de enkelte ejendomme og for at friholde vejarealet for uønsket parkering kan være ønskeligt, at garager for motorkøretøjer holdes i en vis afstand fra vejgrænsen, foreslås det i § 20, stk. 3, at sådanne garager skal holdes i en afstand af indtil 5 m bag vejgrænsen, hvis forvaltningsmyndigheden kræver det. Det samme gælder tilkørselsramper for garager. Arealet foran garagen kan f. eks. anvendes til parkering af en gæstebil, til vognvask eller lign. Hvis der er pålagt en byggelinie, må afstanden beregnes fra denne og ikke fra vejgrænsen.

Da den pågældende bestemmelse tillige har en vis bebyggelsesregulerende funktion, kunne den også tænkes placeret i byggelovgivningen.

Til 21.

Da de i lovudkastets § 18 omhandlede vej-udlægsplaner er af interesse ikke alene for de ejendomme, som direkte berøres af planerne, men også for de andre ejendomme i de pågældende og tilgrænsende områder, foreslås det, at planerne skal fremlægges til almindeligt eftersyn, før de endeligt vedtages eller godkendes.

Bestemmelsen er i øvrigt udformet med byplanlovens § 7 som forbillede. Da private veje, der er fastlagt ved byplanvedtægt, allerede er fremlagt efter reglerne i byplanlovens § 7, er der ingen anledning til ny fremlæggelse efter reglerne i lovudkastet, hvis de senere udlægges uden ændringer efter dets regler. Stk. 3 er udformet i overensstemmelse hermed. Da veje, der er udlagt ved retningsplan eller reguleringsplan efter landsbyggeloven, i henhold til § 28 er undtaget fra udlægsreglerne i §§ 18 og 19, finder reglerne i § 21 selvsagt ikke anvendelse på sådanne veje.

Til § 22.

For at undgå, at der i tiden, efter at den i § 21 omhandlede bekendtgørelse om fremlæggelse af udlægsplanerne har fundet sted, men inden planerne er endeligt godkendt eller vedtaget, foretages dispositioner, som kan vanskeliggøre gennemførelsen af de udarbejdede udlægsplaner, foreslås det i lighed med bestemmelsen i byplanlovens § 8, at intet areal, der er

omfattet af udlægsplanen, indtil videre må bygges eller på anden måde anvendes i strid med planen uden forvaltningsmyndighedens samtykke.

Til § 23.

Da en række af de i lovudkastets §§ 17, 18, 19 og 20 omhandlede beslutninger er af betydning for en videre kreds, foreslås det i stk. 1, at der skal ske offentlig bekendtgørelse om disse beslutninger.

I de tilfælde, hvor forvaltningsmyndigheden stiller krav om vejudlæg over trediemands grund i henhold til § 18, stk. 2, 2. eller 3. pkt., eller § 19, stk. 3, eller i medfør af § 17, stk. 4, foretages omklassificering af en privat fællesvej eller i medfør af §§ 19 og 20 træffes beslutning om øget udlægsbredde, bør de pågældende lodsejere i overensstemmelse med principperne om partsoffentlighed have adgang til at blive bekendt med planerne herom og til at udtale sig om disse, forinden den endelige beslutning træffes. Det foreslås derfor, at de direkte berørte grundejere så vidt muligt (d.v.s., hvis deres adresser kan findes uden unødigt besvær) skal have meddelelse om beslutningen ved anbefalet brev. Bestemmelsen er på dette punkt i overensstemmelse med vejbestyrelseslovens § 44, stk. 1, og svarer også til reglerne i byplanlovens § 7, stk. 1.

Også stk. 3, hvorefter de trufne bestemmelser skal respekteres af alle rettighedsindehavere over de pågældende ejendomme, er udformet overensstemmende med vejbestyrelseslovens § 44 og en række andre lovbestemmelser.

Derimod er der i stk. 4 om tinglysning af de i medfør af lovudkastets §§ 18-20 trufne bestemmelser en afvigelse fra § 44, stk. 3, i vejbestyrelsesloven. Sidstnævnte bestemmelse foreskriver nemlig notering i tingbogen af de i henhold til vejbestyrelsesloven trufne byggeliniebestemmelser. Justitsministeriet og dommerforeningen har imidlertid over for ministeriet for offentlige arbejder givet udtryk for, at en egentlig tinglysning må foretrækkes fremfor den mere enkle notering i tingbogen. Overensstemmende hermed foreslås det i stk. 4, at de nævnte beslutninger skal tinglyses.

Ved stk. 5 foreslås det, at udgifterne ved tinglysning, offentlig bekendtgørelse m. v. som hovedregel skal afholdes af vedkommende kommune. Undtagelse foreslås dog gjort for de tilfælde, hvor der er tale om vejudlæg efter lodsejernes egen begæring i henhold til lovudkastets § 18, stk. 2, 1. pkt. Hvis vejudlægget

foretages af en enkelt lodsejer alene på dennes egen ejendom, skal han efter udkastet betale de pågældende omkostninger. Er der derimod flere lodsejere, der i forening foretager vejudlæg, bør der ske en fordeling af omkostningerne mellem disse. Denne fordeling foreslås efter samme regler som fordelingen af udgifterne ved istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje (jfr. § 41).

Til § 24.

Stk. 1 og 2 om retsvirkningen af byggeliniepålæg er udformet i overensstemmelse med de tilsvarende bestemmelser i vejbestyrelseslovens § 40, stk. 1 og 4.

Samme retsvirkning skal efter udkastet tillægges godkendte vejudlæg. I overensstemmelse med, hvad der har været praktiseret ved vejudlæg efter byggelovgivningen og vej vedtægterne, foreslås det i stk. 3 udtrykkeligt, at der på de udlagte vejarealer heller ikke må foretages beplantning eller sættes hegn eller foretages andre permanente foranstaltninger, medmindre forvaltningsmyndigheden samtykker heri.

Bestemmelsen i stk. 4 om forvaltningsmyndighedens oplysningspligt og om bygningsmyndighedernes og bygherrernes forpligtelser, når der er truffet bestemmelser om byggelinie eller om vejudlæg, har et vist forbillede i vejbestyrelseslovens § 44, stk. 4, om byggeliniepålæg.

I henhold til vejbestyrelseslovens § 46 kan ejeren af et areal, der er belagt med servitut om byggelinie, i henhold til vejbestyrelsesloven kræve, at arealet overtages mod erstatning af vejbestyrelsen, såfremt byggeliniebestemmelsen efter taksationsmyndighedernes skøn afskærer ham fra en efter ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed økonomisk rimelig og forsvarlig udnyttelse af arealet, svarende til den af andre tilstødende eller omliggende arealer faktisk stedfindende udnyttelse. Tilsvarende ret foreslås i stk. 5 tillagt ejeren i tilfælde af byggeliniepålæg i henhold til § 20 i nærværende lovudkast såvel som i tilfælde af vejudlæg over trediemands grund i henhold til udkastets § 18, stk. 2, 2. pkt., eller § 19, stk. 2 og 3, ved forvaltningsmyndighedens egen foranstaltning i henhold til § 18, stk. 2, 3. pkt., i tilfælde af forvaltningsmyndighedens krav om udlæg af private fællesveje af klasse I med øget bredde i henhold til § 20, stk. 1, samt i tilfælde af forvaltningsmyndighedens krav om øget udlægsbredde i henhold til § 25, stk. 1, 3. pkt. Derimod kan den lodsejer, der i henhold

til § 18 søger om godkendelse af udlæg af en privat fællesvej over sin egen ejendom, ikke efter udkastet stille tilsvarende krav, selv om forvaltningsmyndigheden med hjemmel i § 18, stk. 6 eller 7, kræver denne vej udlagt i større bredde end af lodsejeren foreslået. Overtagelse kan heller ikke kræves, hvis en lodsejer ønsker at foretage udstykning, og forvaltningsmyndigheden i henhold til § 19, stk. 3 eller 2, som betingelse for sin godkendelse af adgangsforholdene kræver vejudlæg eller forøgelse af den bestående udlægsbredde for en privat vej på den udstykkendes egen ejendom.

Til § 25.

Under den hidtidige retstilstand har det i mange tilfælde været vanskeligt for de kommunale myndigheder at få gennemført anlægget af udlagte private fællesveje, hvis der ikke i forbindelse med udlægget er blevet tinglyst deklaration om, at kommunen er berettiget til at fordre, at vejen anlægges, når kommunen bestemmer det. Under hensyn til, at sådanne declarationer langt fra i alle tilfælde er blevet udfærdiget, og at reglerne om istandsættelse af private fællesveje kun kan anvendes til at kræve gennemført anlæg af en udlagt vej, når den er taget i brug, foreslås det i § 25 i lighed med bestemmelsen i landsbyggeovens § 22, stk. 6, at forvaltningsmyndigheden skal kunne bestemme, i hvilket omfang og på hvilke tidspunkter en udlagt og på vej fortegnelsen optaget privat fællesvej af klasse I-III skal anlægges. Denne beføjelse foreslås udstrakt til de tilfælde, hvor en vej ikke er optaget på vej fortegnelsen, men fastlagt ved byplanvedtægt. Bestemmelsen i landsbyggeovens § 22 forudsættes ophævet samtidig med gennemførelsen af det her foreliggende lovudkast. Tilsvarende beføjelse foreslås tillagt forvaltningsmyndigheden med hensyn til arealer, der ligger foran en i medfør af § 20, stk. 2, fastlagt byggelinie. Denne sidste beføjelse må sidestilles med en ekspropriationsbeføjelse, og der gives derfor også efter udkastet ejeren krav på erstatning, jfr. nærmere nedenfor.

Da den beføjelse, der ved § 17, stk. 4, er tillagt forvaltningsmyndigheden til at foretage omklassificering af anlagte private fællesveje, ville være virkningsløs, hvis der ikke samtidig kunne kræves gennemført de hertil svarende ændringer af de pågældende vejes længde- og tværprofiler, foreslås der endvidere tillagt forvaltningsmyndigheden udtrykkelig hjemmel til at stille sådanne krav. Der kan herved blive tale

om arealafgivelse, der må erstattes efter de i stk. 4 omhandlede regler.

Som en nødvendig følge af de nævnte regler i stk. 1 foreslås der i stk. 2 tillagt forvaltningsmyndigheden beføjelse til selv at udføre de i stk. 1 omhandlede anlægsarbejder, hvis de ikke udføres rettidigt eller ikke på tilfredsstillende måde af lodsejerne.

Som korrelat til de beføjelser, der ved stk. 1 foreslås tillagt forvaltningsmyndigheden til at kræve anlæg af private fællesveje og i forbindelse hermed arealafståelse til sådanne veje, foreslås der ved stk. 3-4 givet visse erstatningsregler. Efter disse regler skal grundejere, der selv har ønsket at foretage vejudlæg og i henhold til § 18 har søgt om godkendelse heraf, ikke have vederlag for de arealer, de stiller til rådighed, når forvaltningsmyndigheden kræver det. Dette gælder også, selv om forvaltningsmyndigheden i medfør af lovudkastets § 18, stk. 6, har krævet en større udlægsbredde end af ejeren foreslået. Samme retsstilling foreslås tillagt sådanne grundejere, som ved deklaration har påtaget sig at afgive areal til vejanlægget, eller over hvis ejendom der er udlagt en vej ved en i henhold til landsbyggeoven udarbejdet retningsplan, hvorved der samtidig er sikret en økonomisk udligningsordning mellem de i vejanlægget interesserede grundejere.

Drejer det sig derimod om afgivelse af arealer, der er udlagt af forvaltningsmyndigheden selv i henhold til lovudkastets § 18, stk. 2, sidste pkt., eller af forvaltningsmyndigheden er krævet udlagt over trediemands grund i henhold til § 18, stk. 2, 2. pkt., eller § 19, stk. 3, foreslås der tillagt grundejerne ret til erstatning for de arealer, der ved det af forvaltningsmyndigheden krævede anlæg stilles til rådighed for vejanlægget. Samme ret foreslås tillagt lodsejerne, når det drejer sig om veje, der af kommunen er fastlagt ved byplanvedtægt. Sådanne arealer kan også efter byplanlovens § 12 alene kræves afgivet mod erstatning fra kommunen. Også arealer, der i medfør af § 20, stk. 1, er udlagt til øget bredde for klasse I-veje, foreslås afgivet mod erstatning ligesom arealer, der ligger foran en byggelinie, hvilket svarer til de regler, der er fastsat i vejbestyrelsesloven om afgivelse af arealer foran byggelinien. Såfremt forvaltningsmyndigheden som betingelse for, at udstykkede parceller benytter en bestående privat fællesvej, kræver, at der foretages forøgelse af vejbredden for private veje over trediemands grund (udkastets § 19, stk. 2), foreslås også denne arealafgivelse erstattet af kommunen. Det

samme gælder, hvis kommunen kræver en forøgelse af vejbredden i henhold til udkastets § 25, stk. 1 i f, jfr. § 17, stk. 5, i forbindelse med omklassificering af en anlagt privat fællesvej.

Herudover foreslås der i alle tilfælde, hvor forvaltningsmyndigheden kræver anlæg af en privat fællesvej (altså også, når det drejer sig om arealer, som ejeren selv har ønsket at udlægge), tillagt ejerne ret til erstatning for nedrivning af bygninger, fjernelse af andre anlæg af blivende karakter, tab af hegn, beplantning og afgrøder samt for ulemper. Det er dog naturligvis en forudsætning, at bygningerne m. v. er lovligt anbragt på de pågældende arealer og således ikke strider mod det godkendte vejudlæg m. v.

Erstatningerne foreslås udredet af vedkommende kommune.

Til § 26.

I lighed med en række bestemmelser i foreliggende vej vedtægter samt bestemmelsen i landsbyggeloens § 22, stk. 1, foreslås det i § 26, at udlægget af en privat fællesvej skal være godkendt, inden vejen anlægges eller tages i brug, og at forvaltningsmyndigheden endvidere for veje af klasse I-III skal have godkendt et detailprojekt til vejanlægget, herunder længde- og tværprofil, befæstelse, afvanding m. v. Baggrunden for denne bestemmelse er, at de foreslåede regler om vejudlæg, vejbredder m. v. ville kunne omgås, hvis lodsejerne kunne tage de pågældende veje i brug uden forvaltningsmyndighedens godkendelse.

I stk. 2 foreslås det udtrykkeligt fastslået, at forvaltningsmyndigheden kan tillade, at vejen midlertidigt anlægges efter et foreløbigt detailprojekt. Herved gives der bl. a. mulighed for midlertidigt at anlægge vejen i nedsat bredde. Når forvaltningsmyndigheden senere kræver vejen anlagt i dens fulde godkendte bredde, må det afgøres efter de almindelige regler i lovudkastets § 25, stk. 3-4, om der kan ydes erstatning for arealafståelsen.

Til § 27.

Efter den hidtidige retstilstand har den »istandsættelse«, der i henhold til vej vedtægterne er blevet krævet af kommunerne vedrørende ikke eller kun delvis anlagte veje, i mange tilfælde været så indgående, at der i realiteten har været tale om et nyanlæg. Ved disse anlæg har man anvendt vej vedtægternes almindelige regler om fordeling af udgifterne ved vedligeholdelse og istandsættelse af private veje mellem lods-

ejerne og om disses adgang til at opnå lån af kommunen eller mod kommunegaranti til dækning af udgifterne ved de pågældende arbejder. Da denne ordning skønnes at være hensigtsmæssig og at give et retfærdigt resultat, foreslås den udtrykkeligt lovfæstet i § 27.

Til § 28.

Såfremt udlægget af private fællesveje sker i henhold til landsbyggeloven samtidig med planlægning af bebyggelsen, må det anses for ufornødent tillige at iagttage udlægsreglerne i det her foreliggende lovudkast. En sådan fremgangsmåde ville også medføre en unødvendig administration.

Det foreslås derfor i stk. 1, at reglerne om vejudlæg i privatvej sloven ikke skal finde anvendelse, når fastlæggelsen af private veje sker ved retningsplan, reguleringsplan eller udrætningsplan i henhold til landsbyggeloven. Da de som klasse III betegnede veje som tidligere nævnt i særlig grad har sammenhæng med bebyggelsen, foreslås det for disse vejes vedkommende endvidere i udkastets § 28, stk. 2, at udlægsreglerne i den foreslåede privatvej slov ikke skal finde anvendelse, hvis vejene er omfattet af en bebyggelsesplan, der har været forelagt det i landsbyggeloens § 9 omhandlede bygningsråd i vedkommende kommune. Bestemmelsen i udkastets § 28 betyder imidlertid alene, at udlægsreglerne i den foreslåede privatvejslov ikke finder anvendelse, når vejudlægget sker i henhold til landsbyggeloven og ikke efter privatvej sloven. De øvrige regler i den foreslåede privatvejslov, f. eks. om klassificering, anlæg, istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje i byerne, gælder også for veje, der er udlagt i henhold til landsbyggeloven. Det foreslås derfor i stk. 3, at der i sådanne tilfælde skal gives underretning til forvaltningsmyndigheden (for så vidt denne ikke er identisk med bygningsmyndigheden) om det i henhold til landsbyggeloven stedfundne vejudlæg, hvorefter forvaltningsmyndigheden træffer bestemmelse om vejens fremtidige klasse og optager vejen på vej fortegnelsen. Ved den pågældende klassificering kan naturligvis ikke foretages ændring i de i henhold til landsbyggeloven trufne bestemmelser.

Tilsvarende undtagelse fra udlægsreglerne foreslås givet for de tilfælde, hvor vedkommende i henhold til forordning af 5. marts 1845 nedsatte besigtigelses- og ekspropriationskommission foretager udlæg af private fællesveje i forbindelse med statens ekspropriationer, f. eks.

i forbindelse med motorvejsanlæg eller jernbaneanlæg for at retablere de ved anlægget afbrudte forbindelser (§ 5 i forordning af 5. marts 1845, § 13 i lov nr. 186 af 4. juni 1964).

Derimod foreslås en sådan undtagelse ikke givet for de tilfælde, hvor private fællesveje er fastlagt ved byplanvedtægt, da en sådan fastlæggelse ikke anses for tilstrækkelig til at opfylde bestemmelserne i udstykningslovens § 4, stk. 3, om, at der ved enhver udstykning skal være sørget for adgang til offentlig vej. Det betyder naturligvis ikke, at der kan disponeres i strid med de ved byplanvedtægten forudsatte vejudlæg, og vejudlæg efter reglerne i det her foreliggende lovudkast må derfor respektere bestemmelserne i en byplanvedtægt, eller også må byplanvedtægten ændres.

Til kap. 5.

Forskellig råden over private fællesveje.

I dette kapitel foreslås optaget en række bestemmelser af tilsvarende karakter som bestemmelser, der hidtil har været optaget i lokale vejvedtægter, til dels med hjemmel i bygningslovgivningen. Det er som angivet i bemærkningerne til § 3 tanken, at de foreslåede bestemmelser skal afløse de lokale vejvedtægter, og at disse fremtidig alene skal indeholde udfyldende bestemmelser.

Til § 29.

Bestemmelsen svarer til § 27, stk. 3, i Københavns byggelov af 1939. Det foreslås overensstemmende med Københavns kommunes anvendelse af den pågældende bestemmelse udtrykkeligt angivet, at grundejerne ikke på egen hånd kan foretage forandringer ved de pågældende private fællesveje eller træffe bestemmelse om færdselsregulering eller færdselsindskrænkning på disse veje. Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er bl. a., at det, som forholdene har udviklet sig, er meget sjældent, at ejerne af private veje benytter den ret, de har efter den nuværende lovgivning til at afspærre de veje, som de bor ved. Den interesse, som ejendomsbesidderne har i at kunne færdes på andre private veje, bevirker, at de undlader at afspærre deres egne veje, og at det som regel føles som en naturlig gensidighedsakt at lade dem stå åbne for almindelig færdsel fra andre lignende veje. Så længe den færdsel, som de private veje udsættes for, i det væsentlige er af samme karakter som den, vejenes beboere udøver, dels på den pågældende vej, dels på andre

tilstødende private veje, vil det derfor være naturligt, at kommunalbestyrelsen har adgang til at bestemme, at vejen skal stilles til rådighed vederlagsfrit for en sådan trafik. Hvis kommunen ikke havde kompetencen til at bestemme, om der måtte gennemføres forbud mod gennemgående færdsel, måtte kommunen overtage sådanne private veje som offentlige, såfremt de faktisk benyttes som gennemfartsveje, hvilket i mange tilfælde kunne bevirke, at kommunen ikke kunne modsætte sig et krav om overtagelse af en række andre private veje, som var anlagt samtidig, men som ikke havde fået tilsvarende betydning som gennemfartsveje.

Som et modstykke til de beføjelser, der ved denne bestemmelse tillægges forvaltningsmyndigheden til at træffe afgørelse om, hvorvidt en privat fællesvej kan afspærres for uvedkommende færdsel, foreslås det i § 38, stk. 2, at vedkommende kommune skal betale merudgifterne ved det forøgede slid på en privat fællesvej, når forvaltningsmyndigheden modsætter sig, at der indføres et sådant forbud mod gennemkørsel.

Den foreslåede bestemmelse omfatter ikke private fællesveje af klasse III, da disse veje på grund af deres særlige tilknytning til bebyggelsen, i almindelighed vil være uegnede til gennemkørsel. Også private fællesveje af klasse IV, der alene skal betjene landbrug, skovbrug og gartneri, og som derfor normalt udføres med en mindre bredde og med en lettere befæstelse end de private fællesveje, som indgår i byernes almindelige gadenet, foreslås undtaget fra bestemmelsen.

Til § 30.

Den foreslåede bestemmelse svarer til § 8, stk. 6, i den københavnske gadelov af 14. december 1857 med senere ændringer og til de vej vedtægter, der er indført i købstæderne med gadeloven som forbillede. Ved den foreslåede bestemmelse ophæves den forskel, som i denne henseende under den nugældende retstilstand findes mellem købstæderne på den ene side og de bymæssige kommuner på den anden side, idet der i de sidstnævnte kommuner i henhold til lov nr. 90 af 23. marts 1932 udkræves grundejermajoritet for, at kommunen kan påbyde belysning på private fællesveje på grundejernes bekostning. Denne betingelse for at gennemføre påbud om belysning må anses for forældet og foreslås derfor ophævet. Bestemmelsen foreslås ligesom § 8, stk. 6, i gadeloven at skulle have gyldighed ikke alene for private fællesveje (ga-

der), men også for andre arealer, herunder gårdarealer, der benyttes som offentligt tilgængelige færdselsarealer.

Til § 31.

En række af de bestemmelser, der er optaget i udkastet til lov om bidrag til de offentlige veje m. m., er efter deres indhold i lige grad anvendelige på offentlige og private veje i byerne, selv om de som følge af begrænsningen i lovudkastets gyldighedsområde alene skal gælde for offentlige veje. Det gælder således bestemmelserne om vej navne, husnumre, hegn mod vej og om luftledninger. Det foreslås derfor, at disse bestemmelser får tilsvarende anvendelse på private fællesveje i byerne. De beføjelser, der efter § 12 i lovudkastet om bidrag til de offentlige veje m. m. udøves af vejbestyrelsen eller kommunalbestyrelsen, må efter nærværende lovudkast udøves af tilsynsmyndigheden.

Til § 32.

Da vejtræer i mange tilfælde kan være til ulempe for færdselen, foreslås det, at de kun må plantes, når tilsynsmyndigheden samtykker deri. Færdselshensyn såvel som vejens standsættelse og andre almene hensyn kan gøre en fjernelse af bestående vejtræer eller anden beplantning nødvendig, og der foreslås derfor givet tilsynsmyndigheden hjemmel til ud fra de nævnte hensyn at kræve sådanne vejtræer m. v. fjernet. Udgifterne ved bortfjernelsen foreslås fordelt mellem grundejerne efter de almindelige regler i § 41 om fordelingen af istandsættelses- og vedligeholdelsesudgifter.

Bestemmelsen foreslås kun at skulle omfatte veje af klasse I og II, idet veje af klasse III foreslås undtaget på grund af deres særlige sammenhæng med den omgivende bebyggelse, medens færdselen ad de rene landbrugs-, skovbrugs- og gartneriveje ikke skønnes at gøre reglen nødvendig på disse veje.

Til § 33.

I henhold til vejbestyrelseslovens §§ 33 og 34 udkræves vejbestyrelsens samtykke til etablering af nye overkørsler og overgange samt vej- og stitilslutninger til bestående offentlig vej, ligesom vejbestyrelsens samtykke er nødvendigt, hvis de nævnte adgange ønskes benyttet af udstykkede parceller eller af andre ejendomme end de oprindeligt forudsatte. Endvidere udkræves vejbestyrelsens samtykke til ændret anvendelse af bestående overkørsler og vejtilslutnin-

ger til offentlig vej, hvis disse er anlagt alene med henblik på jordens landbrugsmæssige drift. Disse bestemmelser giver ikke vejbestyrelserne hjemmel til at gennemføre hel eller delvis facadeløshed langs en offentlig vej (der må gennemføres efter reglerne i vejbestyrelseslovens §§ 32 og 35). Derimod giver de førstnævnte bestemmelser vejbestyrelsen beføjelse til at afgøre, om et konkret andragende om etablering af en ny adgang eller ændret benyttelse af en bestående adgang ud fra færdselsmæssige hensyn kan imødekommes, og i bekræftende fald, hvilke tekniske vilkår der bør stilles, f. eks. med hensyn til etablering af fri oversigt eller med hensyn til den nærmere placering og udformning af en overkørsel. Nægtelse af adgang til et areal bør kun ske, hvis de konkrete færdselsmæssige forhold i den pågældende sag afgørende taler derimod. Nægtes en sådan tilladelse, kan ejeren ud fra analogien af vejbestyrelseslovens § 37 kræve sit areal overtaget af vejbestyrelsen mod erstatning, såfremt nægtelsen efter taksationsmyndighedernes skøn afskærer ham fra at udnytte det på en efter ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed økonomisk rimelig og forsvarlig måde, svarende til den af de omliggende, til vejen stødende arealer faktisk stedfindende udnyttelse.

Københavns byggelovs § 24, stk. 3, indeholder regler om overkørsler også til private gader, og bestemmelser herom findes også i en række vejvedtægter. Da det må erkendes, at der på tilsvarende måde som for offentlige veje, for hvilke der ikke gennemføres adgangsbe-grænsning, er behov for regler, der giver vedkom-mende kommunale myndighed hjemmel til at bestemme, hvor de pågældende adgange til den private vej nærmere skal placeres, og til i visse tilfælde at tage stilling til ændret anvendelse af bestående overkørsler, foreslås det, at der for private fællesveje af klasse I-III gives tilsyns-myndighederne en udtrykkelig hjemmel i så henseende, idet det foreslås, at reglerne i vejbestyrelseslovens §§ 33 og 34 finder tilsvarende anvendelse. Samtidig foreslås der i stk. 3 givet hjemmel for de lodsejere, der ved en nægtelse af en tilladelse stilles særlig ugunstigt, en tilsvarende adgang til at kræve deres areal overtaget, som der i lignende tilfælde tilkommer dem efter vejbestyrelsesloven (jfr. ovenfor).

Veje af klasse IV foreslås på grund af deres ringe færdselsmæssige betydning undtaget fra paragraffens bestemmelser.

I de tilfælde, hvor vejudlæg ikke sker efter §§ 18 og 19, men efter andre lovregler, jfr. §

28, vil der normalt samtidig med vejudlægget være truffet bestemmelser om adgangsforholdene. Sådanne bestemmelser må naturligvis respekteres af vejmyndighederne.

Da der som foran nævnt skal indhentes tilladelse fra vejbestyrelsen, hvis udstykkede parceller benytter private fællesveje, der indmunder i en offentlig vej, foreslås det i stk. 2, at tilsynsmyndigheden ved meddelelse af tilladelser i henhold til denne paragraf skal påse, at fornøden tilladelse i henhold til vejbestyrelsesloven foreligger. Sådant tilladelse kan også være nødvendig i tilfælde af gennemførelse af adgangsbegrænsning efter vejbestyrelsesloven (navnlig dennes §§ 32, 35 og 38).

Til § 34.

Bestemmelsen i stk. 1 svarer til § 52, stk. 2, i vejbestyrelsesloven, der dog alene angår offentlige veje. Københavns byggelov indeholder i § 27, der angår både offentlige og private gader, en tilsvarende regel. En sådan regel skønnes også nødvendig for private fællesveje uden for Københavns kommune. På grund af de særlige forhold ved klasse III-veje (de såkaldte »interne boligveje«) og ved klasse IV-veje (landbrugs-, skovbrugs- og gartneriveje) foreslås disse to grupper af veje undtaget.

Til dels tilsvarende regler som den i stk. 2 foreslåede bestemmelse findes i vejbestyrelseslovens § 52, stk. 1, 2. og 3. pkt. (om offentlige veje), og i landsbyggelovens § 42, stk. 1, jfr. normalbygningsvedtægtens § 14. I modsætning til den nævnte bestemmelse i vejbestyrelsesloven har man ikke fundet det nødvendigt generelt at foreskrive en bestemt afstand fra vejen, inden for hvilken udgravning eller opfyldning ikke må foretages. Ligesom stk. 1 foreslås stk. 2 begrænset til alene at omfatte private fællesveje af klasse I og II.

Retspræsident Abitz kan ikke tiltræde, at der søges gennemført en regel af det i stk. 3 angivne indhold. Medens det er velmotiveret, at ejerne af de private fællesveje af klasse I og II ikke kan give tilladelser til benyttelse af vej arealerne til andet end færdsel uden tilsynsmyndighedens samtykke, findes det uden motivering, at spørgsmålet om betaling herfor skal vedrøre andre end dem, der har den private dispositionsret over vej arealerne. Tilsynsmyndigheden kan ikke meddele samtykke til benyttelsesformer som de i stk. 1 og 2 omhandlede, uden at også de private dispositionsberettigede samtykker. Det er for offentlige vejes vedkommende ofte fremhævet, at retten til at tage betaling for benyttelse af

vej arealerne til andet end færdsel hviler på ejendomsretten til disse, og således ikke er begrænset af de regler, der gælder for pålæggelse af offentlige afgifter. Såfremt dette synspunkt fastholdes, må det samme gælde for de private fællesvejes arealer, uanset at arealernes benyttelse til færdsel i begge tilfælde fører til stærke begrænsninger i de former for benyttelse, som kan tillades. Der er ingen saglig motivering for, at vederlaget for de i stk. 1 og 2 nævnte former for benyttelse bliver til fordel for andre grundejere, som ikke har haft grund til at forvente en nedgang i deres udgifter til vejvedligeholdelse af den anførte grund. Medens de nævnte vederlag undertiden vil kunne have en vis betydning for den enkelte ejer, der giver tilladelsen, vil de kun i meget sjældne tilfælde være af en sådan størrelse, at de vil kunne føre til en mærkbar reduktion af udgifterne for de øvrige grundejere, og det administrative arbejde med deres fordeling vil kun sjældent stå i et rimeligt forhold til disse ofte kun små afgifters betydning.

Udvalgets øvrige medlemmer har ikke kunnet tiltræde det af retspræsident Abitz anførte.

Til § 35.

Bestemmelserne i denne paragraf er ligesom lovudkastets § 35 begrænset til private fællesveje af klasse I og II.

Bestemmelsen i stk. 1 svarer til § 52, stk. 1, 1. pkt., i vejbestyrelsesloven, der alene angår offentlige veje.

Bestemmelsen i stk. 2 svarer til § 57, stk. 2 (om offentlige veje), i vejbestyrelsesloven. Den lovgivning, der tillader ledningsejeren uden forud indhentet samtykke at nedlægge ledninger i private eller offentlige veje, er bl. a. § 9 i lov nr. 84 af 11. maj 1897 om telegrafer og telefoner, §§ 9 og 10 i lovebekendtgørelse nr. 356 af 30. juli 1949 om elektriske stærkstrømsanlæg og § 94 i lov nr. 214 af 11. april 1949 om vandløb.

Da det i mange tilfælde kan være hensigtsmæssigt at lægge ledninger i arealer, der kun er udlagt, men endnu ikke anlagt som vej, foreslås der ved stk. 3 tillagt tilsynsmyndigheden beføjelse til at tillade ledninger anbragt i udlagte vejarealer mod erstatning fra ledningsejeren for eventuel skade.

Stk. 5 svarer til § 57, stk. 1, i vejbestyrelsesloven og er udformet med de ændringer, der følger af, at den her foreståede bestemmelse angår private og ikke offentlige veje.

Til § 36.

Regler om nedlæggelse af offentlige veje findes i vejbestyrelsesloven, bl. a. i § 20, og i samme lovs § 15 findes regler om nedlæggelse af almene veje. Bestemmelse om nedlæggelse af (offentlige og) private veje kan træffes ved retningsplan i henhold til landsbyggeloens § 25. Ved den ændring af landsbyggeloen, som forudsættes gennemført samtidig med nærværende lovudkast, skal en retningsplan imidlertid indeholde bestemmelser om både bebyggelses- og vejforhold. Også under hensyn til de i nærværende lovudkast indeholdte regler om retsvirkningen af udlæg af private fællesveje er der behov for særlige regler om nedlæggelse af private fællesveje.

De i bestemmelsen foreslåede regler er udformet med § 15 i vejbestyrelsesloven om nedlæggelse af almene veje som forbillede. I stk. 1 foreslås dog kredsen af dem, der kan rejse spørgsmålet om nedlæggelse eller forlægning, udvidet således, at ikke alene de lodsejere, over hvis ejendom vejen fører, kan rejse spørgsmål om dens nedlægning, og det foreslås udtrykkelig angivet, at også forvaltningsmyndigheden selv kan tage initiativet til nedlægning eller forlægning af vejen.

Ligesom efter vejbestyrelseslovens § 15 foreslås sagen behandlet ved en åstedsforretning, hvortil alle interesserede indkaldes, og ligeledes i overensstemmelse med vejbestyrelseslovens § 15 foreslås det fastslået, at ingen vej, der efter matrikelkortet er eneste adgang til en selvstændig beliggende lod, kan nedlægges. I modsætning til vejbestyrelseslovens § 15 er det endvidere i det foreliggende udkast udtrykkeligt fastslået, at der kan foretages ekspropriation til fremskaffelse af anden adgang til en lod og til forlægning af en privat fællesvej.

I stk. 3 foreslås optaget udtrykkelige regler om, hvorledes der skal forholdes med arealerne i nedlagte private fællesveje.

Reglerne i stk. 4 om appel til landvæsenkommission er udformet på tilsvarende måde som stk. 4 og 6 i vejbestyrelseslovens § 15.

På grund af klasse III-vejenes særlige sammenhæng med bebyggelsen foreslås disse undtaget fra bestemmelsen i § 36.

Til kap. 6.

Istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje.

I nærværende kapitel foreslås optaget regler om istandsættelse og vedligeholdelse af private

fællesveje til afløsning af de regler, der for Københavns kommunes vedkommende hidtil har været optaget i § 8 i den københavnske gadelov af 1857 og i købstæderne og en række bymæssige områder i de med gadelovens bestemmelser som forbillede udfærdigede gade- og vej vedtægter. Reglerne er foreslået moderniseret på grundlag af de erfaringer, som er indvundet: ved anvendelsen af gadelovens og vej vedtægternes bestemmelser.

Til § 37.

I stk. 1 foreslås det ligesom i gadelovens § 8 og i vej vedtægterne fastslået, at ejerne af de tilgrænsende grunde har en forpligtelse til at holde de private fællesveje i forsvarlig stand. Medens gadeloven af 1857 beskrev grundejernes forpligtelse som en pligt til at holde vejen i farbar stand, har de fleste vejvedtægter anvendt udtrykket »god og farbar stand«. Overensstemmende med den praksis, der har været fulgt af de fleste kommuner ved anvendelsen af vejvedtægterne, foreslås i lovudkastet fastslået, at det påhviler de pågældende grundejere at holde vejen i en under hensyn til færdselens art og størrelse god og forsvarlig stand.

I stk. 2 foreslås det i lighed med hidtidig retstilstand fastslået, at det er tilsynsmyndigheden, der bestemmer, i hvilket omfang og på hvilken måde de private fællesveje skal vedligeholdes, og at kommunen tillige, når hensynet til færdselen ad vejen tilsiger det, kan bestemme, at en vej skal istandsættes. Lovudkastet sonderer ligesom gadeloven af 1857 og vej vedtægterne mellem begreberne »istandsættelse« og »vedligeholdelse«, men for at tydeliggøre, at der er tale om to forskellige begreber, indeholder lovudkastet den nærmere angivelse af udtrykket »istandsættelse«, at der her er tale om en forbedring af vejen. Denne formulering er i overensstemmelse med ministeriets fortolkning af de hidtidige lov- og vejvedtægtsbestemmelser om »istandsættelse« modsat »vedligeholdelse«. Forudsat, at kommunen ved vejens anlæg har godkendt, at vejen midlertidigt anlægges i en mindre bredde end den fastsatte udlægsbredde, må tilsynsmyndigheden i forbindelse med beslutningen om vejens istandsættelse kunne bestemme, at vejen nu skal anlægges i sin fulde bredde.

Under den hidtidige retstilstand anvender nogle kommuner den praksis, at de som hovedregel pålægger de enkelte lodsejere hver at vedligeholde det vej stykke, der er beliggende ud for deres ejendom, medens andre kommuner i

almindelighed bestemmer, at istandsættelsen og vedligeholdelsen af private fællesveje skal ske som samlede arbejder under kommunens kontrol. Stk. 2 foreslås derfor udformet således, at det udtrykkeligt fremgår, at tilsynsmyndigheden frit kan vælge, hvilken af de to fremgangsmåder den vil foretrække i det enkelte tilfælde.

Da der har vist sig praktisk trang til at kunne træffe bestemmelse om istandsættelse eller vedligeholdelse af flere private fællesveje under ét, hvis disse udgør en færdselsmæssig enhed, foreslås der i stk. 3 givet udtrykkelig hjemmel dertil. Dette vil navnlig gælde flere veje, der forløber i forlængelse af hinanden.

Til § 38.

I stk. 1 foreslås en regel svarende til § 8, stk. 4, i den københavnske gadelov af 1857, hvorefter tilsynsmyndigheden kan bestemme, at andre brugere af en privat fællesvej end de tilgrænsende grundenes ejere skal inddrages under vedligeholdelsespligten, hvis deres benyttelse af vejen af tilsynsmyndigheden skønnes i særlig grad at medføre slid på vejen. Det foreslås udtrykkeligt angivet, at en sådan inddragelse af andre brugere af vejen også kan finde sted i tilfælde af midlertidig benyttelse af vejen, da en sådan benyttelse f. eks. i forbindelse med et byggeforetagende kan virke helt ødelæggende for vejen. Da der i lovudkastets § 29 foreslås indført en generel regel om, at det er den kommunale myndighed og politiet, der bestemmer om en privat fællesvej af klasse I og II kan afspærres for uvedkommende færdsel, er den ved stk. 1 foreslåede bestemmelse ikke således som den københavnske gadelovs § 8, stk. 4, knyttet til en beslutning fra kommunen om, at der ikke må indføres forbud mod uvedkommende færdsel.

Som et modstykke mod den nævnte regel i lovudkastets § 29, hvorefter færdselsregulering eller færdselsindskrænkninger på private fællesveje af klasse I og II ikke kan foretages af lodsjeerne på egen hånd, har man fundet det påkrævet, at det i stk. 2 bestemmes, at kommunen, såfremt lodsejerne ikke opnår tilladelse til at gennemføre et sådant færdselsforbud, og den gennemgående færdsel i særlig grad medfører slid på vejen, skal afholde en hertil svarende del af udgifterne ved vejens vedligeholdelse og istandsættelse.

I mange tilfælde er andre end de tilgrænsende grundenes ejere ved servitutbestemmelser forpligtede til at vedligeholde private fællesveje i udstykningsområder, eventuelt mod en nærme-

re fastsat afgift fra grundejerne. En del kommuner har i sådanne tilfælde (med tvivlsom hjemmel) direkte pålagt de servitutforpligtede at foretage den fornødne istandsættelse og vedligeholdelse, idet kommunerne da har undladt at benytte den i vej vedtægterne foreskrevne fremgangsmåde, hvorefter kommunen skal holde sig til ejerne af de tilgrænsende grunde. Da det må erkendes, at det vil medføre en forenkling, hvis kommunerne kan holde sig direkte til de servitutforpligtede i stedet for at skulle stille krav til lodsejerne, der herefter må søge deres udgifter dækket hos de servitutforpligtede, foreslås der ved stk. 3 givet udtrykkelig hjemmel hertil. Det må dog naturligvis være en forudsætning, at den pågældende forpligtelse er ganske klar og utvetydig. Hvis den efter kommunens opfattelse vedligeholdelsespligtige mener, at en sådan forpligtelse ikke påhviler ham eller ikke i det af kommunen hævdede omfang, må den pågældende indbringe sagen for domstolene. Servitutforpligtelser af den her omhandlede art har i øvrigt undertiden et mindre vidtgående omfang end den forpligtelse, der i henhold til udkastets § 37 påhviler ejerne af de tilgrænsende grunde.

Da servitutforpligtelser af den her omhandlede art undertiden kan virke urimeligt tyngende for den efter servituten forpligtede, hvis forpligtelsen er af ældre dato og indgået under et helt andet prisniveau og helt andre færdselsforhold end de nuværende, foreslås det i stk. 4, at den, der har vedligeholdelsespligt efter en mere end 20 år gammel servitut, skal kunne kræve afgørelse af spørgsmålet om, hvorvidt den økonomiske byrde ved vedligeholdelsesforpligtelsen er steget i så væsentlig grad ud over, hvad man kunne påregne ved servitutbestemmelsens stiftelse, at forpligtelsen helt eller delvis bør bortfalde, eventuelt mod erstatning. Denne afgørelse foreslås henlagt til en landvæsenskommission med mulighed for appel til en overlandvæsenskommission (stk. 5).

Som et modstykke til den vedligeholdelsesforpligtigedes adgang til at kræve spørgsmålet om vedligeholdelsespligtens bortfald forelagt en landvæsenskommission foreslås det, at der tillægges de grundejere, som i henhold til servitutbestemmelse skal betale »vejafgift« til den oprindelige grundejer, adgang til at kræve spørgsmålet om bortfald af denne afgift forelagt en landvæsenskommission, når servituten er mere end 20 år gammel (udkastets stk. 4). Det må i øvrigt være en selvfølge, at kommissionen tager stilling til spørgsmålet om afgif-

tens bortfald, når den servitutforpligtede rejser spørgsmål om afløsning af vedligeholdelsesforpligtelsen. Ligeledes bør der gøres op med spørgsmålet om vedligeholdelsesforpligtelsen, når der rejses spørgsmål om bortfald af afgiften.

Til § 39.

Da der har vist sig praktisk trang til, at kommunerne i visse tilfælde kan bestemme, at konkrete (navnlig større) vedligeholdelsesarbejder eller istandsættelsesarbejder skal udføres af kommunen med dennes tekniske materiel for lodsejernes regning, foreslås der i stk. 1 givet tilsynsmyndigheden udtrykkelig hjemmel til at træffe sådan bestemmelse, hvis omstændighederne særlig taler derfor. Det er naturligvis en forudsætning, at det drejer sig om arbejder, der i henhold til § 37, stk. 2, skal udføres som samlede arbejder.

Overensstemmende med reglerne i § 8, stk. 5, i den københavnske gadelov og de tilsvarende regler i vej vedtægterne, foreslås der i stk. 3-4 givet regler om, at kommunen efter overenskomst med grundejerne helt eller delvis kan overtage den fremtidige istandsættelse og vedligeholdelse af en privat fællesvej for lods ejernes regning, og at en sådan overenskomst er bindende for samtlige lodsejere, hvis en kvalificeret majoritet af disse går ind for ordningen.

Bestemmelsen i stk. 2, 1. pkt., om, at kommunen kan udføre et påbudt istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejde, hvis lodsejerne ikke udfører det rettidigt, er overensstemmende med den københavnske gadelovs § 8, stk. 1, og de tilsvarende bestemmelser i vej vedtægterne. Dog er tilsynsmyndigheden ikke efter den foreslåede bestemmelse således som efter de hidtidige regler pligtig at foranledige, at det af lodsejerne ikke rettidigt fuldførte arbejde bliver bragt til udførelse.

Til § 40.

I mange vejvedtægter findes bestemmelser om vej syn. Efter disse bestemmelser skal der afholdes årlige vejsyn, og vejsyn kan endvidere afholdes, når der træffes konkrete beslutninger om udførelse af istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejder. Sådanne bestemmelser findes overensstemmende med lov nr. 90 af 23. marts 1932 i de fleste vej vedtægter for bymæssige områder, jfr. også den af Dansk Byplanlaboratorium udarbejdede normal vej vedtægt, § 8. Tilsvarende regler findes derimod ikke i den

københavnske gadelov, og kun ganske enkelte købstæder har regler om vej syn i deres vejvedtægter.

De hidtidige regler om årlige vej syn er i mange kommuner ikke blevet overholdt i praksis, og der er i flere kommuner modstand mod sådanne årlige vejsyn. Der er derfor ikke stillet forslag om, at samtlige af udkastets afsnit III omfattede kommuner skal holde vej syn, men ved stk. 4 foreslås det, at de kommuner, der ønsker regler om årlige vej syn, kan få sådanne regler optaget i den lokale vej vedtægt.

Derimod foreslås det i stk. 1, at der skal afholdes vej syn, inden der træffes bestemmelse om udførelsen af samlede istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejder i henhold til udkastets § 37, da disse arbejder ikke sjældent er af betydeligt omfang. Ved denne fremgangsmåde gives der de berørte grundejere lejlighed til at fremsætte deres synspunkter, inden endelig beslutning træffes. Derimod har man ikke fundet en tilsvarende procedure nødvendig, når der kun er tale om mindre arbejder, der udføres af ejerne af de tilgrænsende grunde, hver ud for sin ejendom.

Da det må anses for lige så betryggende, at grundejerne skriftligt bliver gjort bekendt med tilsynsmyndighedens påtænkte beslutning, som at dette sker ved et vej syn, foreslås det i stk. 2, at tilsynsmyndigheden kan vælge at gøre lodsejerne bekendt med den påtænkte beslutning ved anbefalet brev.

Til § 41.

Såfremt istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejder udføres ved foranstaltning af de enkelte grundejere, hver ud for sin ejendom, opstår der ikke noget problem om fordelingen af udgifterne ved de pågældende arbejder. Et sådant problem opstår derimod, hvis istandsættelsen eller vedligeholdelsen bliver udført som et samlet arbejde. Den københavnske gadelov og mange vejvedtægter indeholder ikke bestemte kriterier for, hvorledes disse udgifter skal fordeles mellem lodsejerne. Mange kommuner har imidlertid i så henseende anvendt de samme fordelingsregler, som i vej vedtægten er fastsat for fordeling af vejbidrag til offentlige veje, og ministeriet for offentlige arbejder har i flere klagesager henvist kommunerne til at bruge denne fremgangsmåde. Nogle vej vedtægter er udformet overensstemmende hermed. Da denne praksis forekommer hensigtsmæssig, foreslås den direkte lovfæstet i stk. 1, således at reglerne i § 6 i loven om vejbidrag skal anven-

des. Undtagelse foreslås dog gjort, hvis andet følger af servitutbestemmelser eller lignende. Også med hensyn til kommunens adgang til at medregne administrationsudgifter ved de af kommunen udførte arbejder, henvises til reglerne i lovudkastet om vejbidrag m. m.

I lighed med reglerne i lov nr. 90 af 23. marts 1932 (men i modsætning til den københavnske gadelov, der ikke har tilsvarende regler) foreslås der i stk. 2 givet udtrykkelige regler om afdrag af lån, som kommunen stiller til rådighed for lodsejerne til udførelse af samlede istandsættelses- eller vedligeholdelsesarbejder, eller som kommunen garanterer for. Det understreges herved, at det kan være en kommunal opgave enten selv at yde lån til eller garantere for lån til sådanne arbejder. Afdragstiden foreslås sat til indtil 15 år, ligesom for udgifter til de ved kommunens egen foranstaltning udførte arbejder. Bestemmelserne om renter er udformet på tilsvarende måde som § 8 i det samtidige udarbejdede lovudkast vedrørende grundejerbidrag til offentlige veje.

Til § 42.

Bestemmelsen i den københavnske gadelovs § 6 giver kommunen hjemmel til at inddrive skyldige beløb med renter ved udpantning med fortrinsret som for kommunale skatter. Tilsvarende regler findes i vejvedtægterne.

I nogle vej vedtægter er der tillige givet fortrinsret og udpantningsret for krav, kommunen har fået ved indfriet kaution for grundejernes forpligtelser efter vej vedtægten, da kommunerne ikke sjældent påtager sig sådanne kautionforpligtelser i stedet for selv at yde lån til de pågældende arbejder. Overensstemmende med et af kæmnerforeningen fremsat ønske foreslås denne bestemmelse udtrykkeligt lovfæstet, idet den foreslåede bestemmelse i øvrigt stemmer med hidtidig retstilstand.

De tilfælde, hvor der efter lovudkastet kan blive tale om udpantning, er navnlig § 14 (kommunens udførelse af påbudte arbejder på landet), § 25, stk. 2 (forvaltningsmyndighedens udførelse af anlægget af private fællesveje), § 27 (lån til anlæg af private fællesveje), § 30 (belysning), § 32 (udgifter vedrørende vejtræer), § 37 (udgifter ved nedlæggelse af private fællesveje), § 39 (kommunens udførelse af private fællesvejes istandsættelse m. v.) og § 41 (kommunelån).

Til § 43.

Bestemmelser om hjørneafskæring findes un-

der den nugældende lovgivning i vejbestyrelseslovens § 40, stk. 3, i § 23 i landsbyggeloven og i § 20 i Københavns byggelov. Den fornævnte bestemmelse i vejbestyrelsesloven har gyldighed ved siden af de nævnte bestemmelser i henholdsvis landsbyggeloven og Københavns byggelov, men afviger fra disse bestemmelser bl. a. ved, at den kun kommer til anvendelse på hjørnearealer ved skæringer mellem offentlige veje indbyrdes og ved skæringer mellem offentlige og private veje, medens den ikke således som de tilsvarende bestemmelser i de to byggelove gælder for hjørnearealer ved skæringen mellem to private veje.

Det foreliggende udkast til § 43 forudsættes at skulle afløse såvel vejbestyrelseslovens § 40, stk. 3, som § 23 i landsbyggeloven. Bestemmelsen forudsættes derimod, jfr. § 4, stk. 4, ikke at skulle gælde i Københavns kommune, hvor reglerne om hjørneafskæring herefter alene vil findes i. Københavns byggelovs § 20.

Som angivet i ministeriet for offentlige arbejders cirkulære af 3. august 1957 finder bestemmelsen om hjørneafskæring i vejbestyrelseslovens § 40, stk. 3, kun anvendelse i tilfælde af udstykning eller i tilfælde af bebyggelse af grunden. Overensstemmende hermed er stk. 1-3 udformet.

I stk. 1, der bestemmer, at hjørneafskæring skal foretages i tilfælde af bebyggelse af en hjørnegrund, er det udtrykkeligt angivet, at bestemmelsen omfatter alle skæringer mellem offentlige veje indbyrdes, offentlige veje og private fællesveje, private fællesveje indbyrdes, offentlige veje og udlagte private fællesveje, private fællesveje og udlagte private fællesveje samt udlagte private fællesveje indbyrdes.

Ved formuleringen af stk. 2 er det overensstemmende med hidtidig praksis udtrykkeligt fastslået, at hjørneafskæring skal foretages i alle tilfælde af udstykning af hjørnegrunde, d.v.s., både når en parcel udstykkes ved et vejhjørne, og når der fra en ejendom, som grænser op til et vejhjørne, udstykkes én eller flere parceller i nærheden af hjørnet. Derimod forudsættes bestemmelsen i stk. 2 ikke bragt til anvendelse, når der fra en hjørneejendom udstykkes parceller i større afstand fra vejhjørnet. Når en ejendom omfatter flere lodder, forudsættes bestemmelsen kun bragt til anvendelse, for så vidt udstykningen berører den ved vejhjørnet liggende lod.

Stk. 3 omfatter tilfælde, hvor udstykning foretages til en privat fællesvej, og hvor de parceller, der udstykkes, ikke ligger i umiddelbar

nærhed af vejhjørnet. Denne bestemmelse er udformet overensstemmende med ministeriet for offentlige arbejders praksis ved udstykning af parceller med adgang til private fællesveje (og udlagte private fællesveje), der indmunder i en offentlig vej. Som følge af paragraffens udvidede anvendelsesområde, jfr. bemærkningerne til stk. 1, foreslås bestemmelsen i stk. 3 bragt til anvendelse på private fællesveje (og udlagte private fællesveje) også, når de indmunder i en anden privat fællesvej. Overensstemmende med hidtidig praksis er det udtrykkelig angivet, at kravet om hjørneafskæring kun gælder den ejendom, der er genstand for udstykning, og at kravet ej heller gælder udstykning af mark- eller skovarealer, der ikke samtidig overgår til anden anvendelse. Som markarealer anses i denne sammenhæng også engarealer,

Hvis hjørneafskæring af det offentlige ønskes foretaget i andre tilfælde end i de i stk. 1-3 omhandlede, må det ske ved ekspropriation, jfr. stk. 9.

Bestemmelsen i stk. 4 svarer til hidtidig retstilstand, og stk. 5 er foreslået udformet overensstemmende med hidtidig administrativ praksis og i overensstemmelse med landsbyggelovent § 23, stk. 4.

Ministeriet for offentlige arbejder har undertiden i tilfælde af større, samlede udstykninger med tilhørende vejudlæg tilladt, at hjørneafskæringen fik en anden udformning end angivet i vejbestyrelseslovens § 40, stk. 3 (se nu stk. 1 og 4 i det foreliggende lovudkast). Lovudkastet giver ganske vist i § 7 mulighed for, at ministeriet (i sognekommuner amtsrådet) kunne fortsætte denne dispensationspraksis, men man har imidlertid fundet det praktisk, at vedkommende vejbestyrelse og for private fællesveje forvaltningsmyndigheden selv træffer bestemmelse om den ændrede udformning af hjørneafskæringen i sådanne tilfælde. Stk. 6 er udformet i overensstemmelse hermed.

I stk. 7 og 8 er givet udtrykkelige regler om anlæg af afskærpe hjørnearealer som vej til afløsning af bestemmelserne i landsbyggelovent § 23, stk. 1, sidste punktum, og stk. 4. Man har i så henseende fundet det rimeligt, at anlægsomkostningerne for hjørnearealer, der grænser op til en offentlig vej, skal afholdes af vedkommende vejbestyrelse, da hjørnearealet, uanset om det tillige grænser til en privat vej, indgår som en del af den offentlige vejs areal. Det fremgår af vejbestyrelseslovens § 12, stk. 2, at det påhviler vejbestyrelsen at sikre det offent-

liges ejendomsret også til sådanne afskærpe hjørnearealer. Anlægsudgifterne for hjørnearealer, der alene grænser til private fællesveje, må afholdes af lodsejerne, og man har i så henseende fundet det mest rimeligt, at disse udgifter fordeles mellem ejerne af de til vejene grænsende grunde.

Da det undertiden kan være hensigtsmæssigt at kræve foretaget hjørneafskæring i tilfælde, hvor en sådan ikke er påbudt i stk. 1-3, foreslås der givet vedkommende kommunale myndighed (d.v.s. forvaltningsmyndigheden) bemyndigelse til ved ekspropriation at gennemføre hjørneafskæring i sådanne tilfælde. Bestemmelsen har kun betydning for hjørnearealer ved private fællesveje, da fornøden ekspropriationshjemmel for offentlige vejes vedkommende findes i vejbestyrelseslovens § 23.

Bestemmelsen i stk. 10 om ejerens adgang til at kunne begære et areal overtaget, hvis hjørneafskæringen hindrer en økonomisk rimelig og forsvarlig udnyttelse af arealet, svarende til udnyttelsen af omliggende arealer, er i overensstemmelse med § 23, stk. 5, i landsbyggeloven, som samtidig forudsættes at skulle bortfalde.

Til § 44.

Bestemmelsen, der er udformet med forbillende i vejbestyrelseslovens § 58 og landsbyggelovent § 64, må anses for nødvendig for at håndhæve bestemmelserne i den foreslåede lov og de beslutninger, de kommunale myndigheder træffer med hjemmel i denne.

Til § 45.

Ved stk. 1 foreslås der givet: ministeren bemyndigelse til at give nærmere regler om lovens gennemførelse. I henhold til denne bestemmelse vil ministeren således kunne træffe bestemmelse om ophævelsen af ældre vej vedtægtsbestemmelser og fastsatte frister for indsendelse af forslag til nye vej vedtægter i henhold til udkastets § 3.

Samtidig med lovens ikrafttræden må bestemmelserne i den københavnske gadelov om private veje bortfalde. Ved lovudkastet om vejbidrag m. m., der forudsættes at skulle træde i kraft samtidig med nærværende lovudkast, forudsættes bestemmelserne i den københavnske gadelov om offentlige veje ophævet. Af bestemmelserne i den københavnske gadelov vil herefter alene vandløbsbestemmelserne i § 6, § 8, stk. 1, og §§ 13-17 forblive i kraft. Også bemyndigelsen for henholdsvis ministeren for

offentlige arbejder og amtsrådene til at udfærdige vej vedtægter efter de hidtidige regler bortfalder ifølge forslaget. Efter en af ministeren i medfør af stk. 1 fastsat overgangsordning vil de hidtidige vejvedtægter med deres bestemmelser om offentlige og private veje endvidere ophøre med at have gyldighed.

særlige lovforslag

Ved lovudkastets ikrafttræden vil også reglerne i loven af 1865 om private veje på landet bortfalde.

Om de som følge af nærværende lovudkast nødvendige ændringer i landsbyggeloven og Frederiksberg byggelov forudsættes der fremsat

lovforslag, ligesom der også jordsættes fremsat forslag om ny formulering af § 8, stk. i, i den københavnske gadelov

UDKAST

til lov om grundejerbi drag m. m. til offentlige veje.

§ 1.

Definitioner.

Stk. 1. Ved offentlige veje forstås i denne lov de veje, gader, broer eller pladser, der er optaget på det i § 8 i lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje (vejbestyrelsesloven) omhandlede vej register. Ved offentlige stier forstås de i samme lovs § 47 omhandlede stier.

Stk. 2. Ved private fællesveje forstås de i § 1, stk. 2, i lov om private fællesveje (privatvejsloven) omhandlede veje, gader, broer eller pladser.

Stk. 3. Ved vejbidrag forstås de bidrag, der pålægges grundejere i henhold til denne lov.

§ 2.

Lovens omrade.

Stk. 1. Reglerne i denne lov finder anvendelse på offentlige veje i købstæderne, Københavns og Frederiksberg kommuner samt i sådanne andre kommuner eller dele af kommuner, for hvilke der i medfør af privatvej sloven tilvejebringes en vejvedtægt.

Stk. 2. For de af amtsrådene bestyrede hovedlandeveje og landeveje kan bestemmelserne tillige anvendes uden for de i stk. 1 omhandlede områder på steder, hvor der forefindes en samlet bebyggelse, eller en samlet bebyggelse kan forventes. Vej bidrag kan i disse tilfælde kun kræves dels til udførelse af nye fortovsanlæg, dog ikke ud over 2,5 m i hver side, dels til holdebane- og parkeringsanlæg inden for en bredde af i alt 6 m.

Stk. 3. Indtil kundgørelse i henhold til § 35 i vejbestyrelsesloven er udfærdiget for en strækning af en hovedlandevej eller landevej, kan lovens bestemmelser uden for Københavns og Frederiksberg kommuner kun med ministeren for offentlige arbejders samtykke bringes til anvendelse på en sådan vejstrækning.

Stk. 4. Lovens regler om veje finder også anvendelse på stier.

Stk. 5. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Pålæg af vejbidrag.

Stk. 1. Når en ny offentlig vej anlægges, bestemmer vejbestyrelsen (i København kommunalbestyrelsen), hvorvidt de i § 6 omhandlede grundejere helt eller delvis skal afholde de udgifter, der medgår til vejens anlæg.

Stk. 2. Når en privat fællesvej overtages som offentlig vej i henhold til vejbestyrelseslovens § 14 eller § 16, bestemmer vejbestyrelsen (i København kommunalbestyrelsen), hvorvidt de i § 6 omhandlede grundejere helt eller delvis skal afholde udgifterne ved vejens udbygning i forbindelse med overtagelsen.

Stk. 3. Når en offentlig vej, der er anlagt i mindre bredde end angivet i § 4, udvides til den i § 4 angivne maksimale bredde eller derudover, bestemmer vejbestyrelsen (i København kommunalbestyrelsen), hvorvidt de i § 6 omhandlede grundejere helt eller delvis skal afholde de beløb, der medgår til udvidelse af de befæstede arealer fra den eksisterende bredde til den i § 4 angivne maksimale bredde, herunder bl. a. til fornødne jordarbejder.

Stk. 4. Beslutning om pålæg af vej bidrag kan træffes og opkrævning af bidraget påbegyndes, inden de foran omhandlede anlægsarbejder er udført. I så fald foretages endelig regulering af bidraget efter anlægsarbejdernes afslutning.

§ 4.

Vejbidragets omfang.

Stk. 1. Blandt de i •§ 3 omhandlede anlægsudgifter kan vejbestyrelsen (i København kommunalbestyrelsen) ved opgørelse af vejbidraget medregne et administrationstillæg på højst 5 %

af anlægsudgifterne. Derimod kan renter ikke medregnes. Eventuelle udgifter til bistand af rådgivende ingeniør kan medregnes efter regning, men administrationstillæg vil da ikke kunne beregnes for den del af arbejdet, hvortil rådgivende ingeniørbistand har været benyttet. Stk. 2. Ved veje eller vejstrækninger, hvor de tilgrænsende arealer i henhold til byplan eller anden af kommunalbestyrelsen eller vejbestyrelsen håndhævet bestemmelse er forbeholdt til åben og lav boligbebyggelse, kan vej bidrag ikke kræves til den del af udgifterne til arbejdet vedrørende kørebanen, der angår en større bredde end 6 m, og til den del af udgifterne til arbejdet vedrørende vejens øvrige dele, der angår en større bredde end i alt 6 m. Ved andre veje kan vej bidrag ikke kræves til den del af udgifterne, der vedrører en større bredde end 20 m.

Stk. 3. Vejbidrag kan ikke kræves til dækning af udgifter til arealerhvervelse eller til erstatning for servitutpålæg eller ulemper. Det samme gælder udgifter til større reguleringer af vejens længdeprofil, herunder udgifter til anlæg af støttemure.

Stk. 4. Af udgifter vedrørende vandafledning medregnes udgifter til dræn, nedløbsbrønde med tilhørende stikledninger samt vejgrøfter og sådanne kloakker, der udelukkende tjener til en vejs afvanding. Andre udgifter, som er nødvendige for afledning af en vejs overfladevand, kan kun medregnes, når de særskilt er pålagt vejarealet ved kendelse i henhold til §§ 22, 32 og 74, stk. 5, jfr. §§ 94 og 100, i lov nr. 214 af 11. april 1949 om vandløb eller i henhold til § 1, jfr. § 18, i lov nr. 123 af 28. april 1906 om vandløb i København.

Særlige begrænsninger i grundejernes bidragspligt.

Stk. 1. Ved pålæg af bidrag i henhold til nærværende lov bortses fra vandarealer, for så vidt disse ikke er ansat til ejendomsværdi.

Stk. 2. Ved pålæg af bidrag bortses endvidere fra de til vejen stødende offentlige veje og private fællesveje. Når omstændighederne taler derfor, kan vejbestyrelsen (i København kommunalbestyrelsen) dog i bidragsmæssig henseende behandle en kort privat fællesvej, der alene udmunder i den pågældende offentlige vej, som en til denne grænsende ejendom, således at det fællesvejen pålagte bidrag fordeles mellem ejerne af de til fællesvejen grænsende ejendomme efter de i § 6 angivne regler.

Stk. 3. Bortset fra de i stk. 2 omhandlede tilfælde kan intet vej bidrag pålægges grundejere ved vejstrækninger, hvortil der i henhold til lovgivningen eller en af vejbestyrelsen eller kommunalbestyrelsen håndhævet deklaration ikke kan opnås direkte adgang fra de tilgrænsende ejendomme, for så vidt disse ikke på anden måde i særlig grad udnytter beliggenheden ved vejen, jfr. stk. 4.

Stk. 4. Såfremt ejeren af en ejendom uanset et adgangsforbud af den i stk. 3 omhandlede karakter i særlig grad udnytter ejendommens beliggenhed ved den pågældende vej, f. eks. gennem reglerne om tillægsareal ved bebyggelse, passende reduceret vejbidrag pålægges, idet der ved udstillingsvinduer eller lignende, kan et ved bidragets fastsættelse tages hensyn til omfanget af ejendommens udnyttelse i tilknytning til vejen.

Stk. 5. Når en om en ejendoms adgangsforhold truffen bestemmelse foreskriver en begrænsning i, men ikke et fuldstændigt forbud mod adgang fra ejendommen til vejen, skal vejbidraget reduceres i det omfang, den trufne bestemmelse bevirker en begrænsning i ejendommens udnyttelsesmuligheder.

Stk. 6. Såfremt der i henhold til lovgivningen eller en af vejbestyrelsen eller kommunalbestyrelsen håndhævet deklaration måtte blive truffet bestemmelse om, at en ejendom, for hvilken der tidligere i henhold til § 3 er pålagt vej bidrag, ikke kan opnå adgang til vejen eller kun opnå en i væsentlig grad begrænset adgang til denne, skal resterende vej bidrag bortfalde eller nedsættes i samme forhold, som reglerne i stk. 3-5 ville have medført bortfald eller nedsættelse af vejbidraget. I samme forhold skal der ydes sådanne grundejere, der straks efter vejanlæggets udførelse eller senere har betalt vej bidraget kontant, en hel eller delvis refusion af det kontant erlagte vej bidrag med rente 5 % p. a., således at disse grundejere så vidt muligt sidestilles med de ejere, der i medfør af foranstående fritages for resterende vej bidrag. Refusion ydes dog kun af beløb, der er erlagt kontant inden for de sidste 20 år, og kun af beløb, der overstiger 200 kr.

Stk. 7. Såfremt reglerne i stk. 3-6 medfører, at vejbidrag ikke kan pålægges samtlige ejere af de til en vejstrækning grænsende ejendomme, eller at bidraget for én eller flere ejendomme ved vejen reduceres, afholder kommunen det beløb, hvormed de pålagte vejbidrag er reduceret. Såfremt en grundejer, der i medfør af stk. 3-6 helt eller delvis er blevet fritaget for et vejbidrag, herefter ikke kan opkræves.

bidrag, inden udløbet af en periode på 20 år efter, at opkrævning af vejbidraget er påbegyndt, opnår en sådan adgang for ejendommen til vejen eller udnytter ejendommens beliggenhed ved vejen på en sådan måde, at vejbidrag kunne pålægges helt eller delvis efter foranstående bestemmelser, kan vejbestyrelsen pålægge ejeren vejbidrag efter disse regler, idet bidraget yderligere vil være at reducere, svarende til den forløbne del af den fornævnte 20-årsperiode.

§ 6.

Fordeling af vejbidrag.

Stk. 1. De udgifter til vejanlægget, som i henhold til vejbestyrelsens (i København kommunalbestyrelsens) beslutning efter § 3 helt eller delvis skal dækkes ved vej bidrag, pålægges ejerne af de til den pågældende vej eller vejstrækning grænsende ejendomme. Når vej bidrag samtidig pålægges for flere veje, der i færdselsmæssig henseende udgør en enhed, kan pålægget ske for disse veje under ét.

Stk. 2. Fordelingen af vejbidraget mellem de i stk. 1 omhandlede grundejere foretages af vejbestyrelsen (i København kommunalbestyrelsen), der herved skal tage hensyn til ejendommens facadelængder mod vejen, størrelsen af ejendommens arealer samt måden, hvorpå ejendommene benyttes eller forventes benyttet. Ved fordelingen skal det førstnævnte kriterium indgå med en vægt af mindst 10 %, medens hvert af de øvrige kriterier skal indgå med en vægt af mindst 25 %, jfr. dog stk. 3 og 4. I stedet for det sidstnævnte kriterium kan der tages hensyn til ejendommens vurdering til ejendomsværdi. I så fald skal der, såfremt arbejdet udføres skyldes betydelig eller tung færdsel til eller fra enkelte ejendomme ved vejen, forlods pålægges ejerne af disse et passende særligt bidrag, inden grundejernes andel af de øvrige udgifter fordeles. Såfremt vej bidraget fordeles med hensyntagen til ejendommens vurdering til ejendomsværdi, skal der for sådanne ejendomme, som er fritaget for vurdering eller ikke er ansat til ejendomsværdi, tages hensyn til måden, hvorpå ejendommene benyttes.

Stk. 3. Når der i henhold til byplan- eller byglovgivningen kun vil blive tilladt en ganske ensartet benyttelse af de ejendomme, for hvilke vejbidrag fordeles mellem de i stk. 1 omhandlede grundejere, kan fordelingen foretages alene under hensyntagen til ejendommens arealer.

Stk. 4. For hjørnegrunde og sådanne andre grunde, der har facade mod mere end én vej,

beregnes kun et passende reduceret bidrag. Såfremt en grund i henhold til reglerne i § 5, stk. 3, har opnået fritagelse for erlæggelse af bidrag til en anden offentlig vej, bortses der ved bidragsberegningen fra grundens facade mod denne vej.

Stk. 5. Reglerne i nærværende paragraf kan fraviges ved aftale mellem vejbestyrelsen og samtlige de grundejere, der omfattes af et bidragspålæg.

Fremlæggelse og indkaldelse.

Stk. 1. Forinden en beslutning om pålæg af vejbidrag i henhold til §§ 3-6 eller om omfordeling i henhold til § 8, stk. 4, endeligt vedtages af vejbestyrelsen (i København kommunalbestyrelsen), skal forslag hertil fremlægges til almindeligt eftersyn på et for beboerne bekvemt sted i mindst 3 uger. Om fremlæggelsen skal der ske offentlig kundgørelse på den i kommunen brugelige måde, og i kundgørelsen skal angives en frist, ikke under 6 uger fra kundgørelsens dato, for adgang til at fremkomme med indsigelser mod og ændringsforslag til den påtænkte beslutning. Endvidere skal meddelelse om fremlæggelsen i anbefalet brev så vidt muligt tilsendes de af forslaget berørte grundejere, hvis adkomst fremgår af tingbogen.

Stk. 2. I det fremlagte forslag gøres rede for, hvilke arbejder der udføres, hvilken del af udgifterne der agtes pålagt grundejerne, og hvorledes bidraget agtes fordelt mellem disse. Det skal endvidere angives, om de pågældende arbejder udføres under ét, eller om de udføres til forskellig tid og i sidstnævnte tilfælde tillige, for hvilken del af arbejdet bidrag først senere vil blive opkrævet.

Stk. 3. I stedet for at fremlægge den påtænkte beslutning om vej bidrag kan vejbestyrelsen ved anbefalet brev med 14 dages varsel indkalde ejerne af de ejendomme, der vil blive berørt af beslutningen, til et møde, hvor der over for de fremmødte grundejere gøres rede for den påtænkte beslutning som angivet i stk. 2. Ved mødet fastsættes en frist, ikke under 3 uger, for grundejernes adgang til over for vejbestyrelsen at fremkomme med indsigelser mod og ændringsforslag til den påtænkte beslutning om pålæg af vejbidrag. Over det ved mødet passerede føres en protokol.

Stk. 4. Endelig beslutning om pålæg af vejbidrag kan først træffes, når de i henholdsvis stk. 1 og 3 omhandlede frister er udløbet. Om beslutningen sendes meddelelse i anbefalet brev

til de af beslutningen berørte grundejere, hvis adkomst fremgår af tingbogen.

§ 8.

Betaling af bidragene.

Stk. 1. Ejerne af ikke-udparcellerede arealer, der anvendes til landbrug, skovbrug eller frilandsgartneri, kan forlange, at den del af vejbidraget, der for deres ejendom overstiger bidraget for en almindelig bebygget parcelhusgrund i det pågældende område, først forfalder i det omfang, arealerne helt eller delvis overgår til anden anvendelse. Når vej bidrag i medfør af § 6, stk. 3, fordeles alene under hensyntagen til størrelsen af ejendommenes arealer, har ejerne af ubebyggede arealer, som ikke udnyttes erhvervsmæssigt, ret til at kræve, at betalingspligten for en trediedel af bidraget udskydes for et åremål af indtil 10 år. Samme ret har ejerne af grunde, der er bebygget med én- eller tofamilieshuse, for den del af arealet, der overstiger 1600 m², forudsat at ingen del af ejendommen udnyttes erhvervsmæssigt.

Stk. 2. Den del af vejbidraget for en ejendom, hvis betaling ikke udskydes i henhold til stk. 1, kan af vedkomende grundejer forlanges betalt over et af vejbestyrelsen (i København kommunalbestyrelsen) for hvert enkelt arbejde under hensyn til beløbets størrelse fastsat tidsrum på mellem 5 og 20 år. Beløb på under 200 kr. kan dog kræves betalt kontant. Det til enhver tid skyldige, ikke udskudte beløb forrentes med den rente, vedkommende kommune selv må betale ved optagelse af lån. Renten kan dog ikke sættes højere end 11/2 % over den til enhver tid gældende højeste indlånsrente i lokale sparekasser for beløb, indsat på 9 måneders opsigelse. Tilsvarende afdragsvilkår kan af grundejerne forlanges, når betalingspligten indtræder for den del af vejbidraget, hvis betaling måtte være udskudt i medfør af stk. 1.

Stk. 3. Såfremt en del af vejbidraget i medfør af § 6, stk. 2, fordeles under hensyn til ejendommenes vurdering til ejendomsværdi, kan vejbestyrelsen (i København kommunalbestyrelsen) bestemme, at denne del af bidraget skal betales ved ydelser, der for de enkelte ejendomme udgør en fast promille af den til enhver tid gældende vurdering til ejendomsværdi. Såfremt denne betalingsmåde som følge af stigning i ejendomsværdierne medfører, at den i medfør af stk. 2 fastsatte afdragsperiode bliver forkortet, kan vejbestyrelsen (i København kommunalbestyrelsen) bestemme, at bidrags-satsen omregnes således, at den oprindeligt fast-

satte afdragsperiode bliver iagttaget. Sådan omregning skal endvidere foretages efter begæring af en grundejer, hvis ydelse er blevet væsentligt forhøjet: siden vejbidragets fastsættelse som følge af stigning af ejendomsværdien for den pågældende ejendom.

Stk. 4. Viser det sig, at der ved en af vejbestyrelsen (i København kommunalbestyrelsen) foretagen fordeling af vej bidrag i medfør af § 6 er pålagt en ejer et forholdsvis større vejbidrag, end der under senere forandrede forhold rettelig bør påhvile ham, kan vejbestyrelsen (i København kommunalbestyrelsen) foretage en omfordeling af den da resterende del af vej bidraget på samtlige ejendomme.

§ 9.

Udpantning.

For de i medfør af denne lov pålagte vejbidrag haves fortrinsret i den pågældende ejendom som for kommunale ejendomsskatter. De pågældende beløb kan inddrives ved udpantning.

§ 10.

Vejnavne, luftledninger m. v.

Stk. 1. Offentlige vejes navne fastsættes af kommunalbestyrelsen, for de af amtsrådene bestyrede hovedlandeveje og landeveje efter forhandling med vedkommende amtsråd. Efter samme regler kan tidligere fastsatte vej navne senere ændres.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan lade skilte med angivelse af vej navne, færdselstavler og lyssignaler samt ledninger til lyssignaler anbringe på private tilhørende bygninger langs vejen. Det samme gælder de til vej belysningen og belysning af vej navneskilte og færdselstavler nødvendige belysningslegemer med tilhørende ledninger og de til ophængning af luftledninger i forbindelse med offentlige samfærdsels- eller forsyningsanlæg fornødne master, barduner og bæretråde samt mærker for nivellement, ledningsanlæg o. lign.

Stk. 3. Mindst 8 dage forud skal der gives de pågældende særlig underretning om, at sådanne arbejder agtes foretaget, hvorhos al derved forvoldt skade og ulempe bliver at ersatte. I mangel af almindelig overenskomst fastsættes erstatningen ved taksation.

Stk. 4. Nærværende paragraf medfører ingen ændringer i de beføjelser, der ved byggeloven af 29. marts 1939 for staden København er tillagt de deri omhandlede myndigheder.

Husnumre.

Stk. 1. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at alle bebyggede ejendomme med adgang til offentlig vej samt sådanne andre ejendomme, der er udstykket med bebyggelse for øje og med adgang til den pågældende vej, ved de enkelte grundejeres foranstaltning og på disses bekostning skal forsynes med skilte med angivelse af husnummer og matrikelnummer. Kommunalbestyrelsen fastsætter de enkelte husnumre og kan senere ændre disse.

Stk. 2. Nærmere regler herom og om tildeling af husnumre kan fastsættes ved vej vedtægt.

Hegn mod vej.

Stk. 1. I det omfang, vejtekniske eller færdselsmæssige hensyn tilsiger det, kan vejbestyrelsen bestemme, hvorvidt de til en offentlig vej grænsende grunde skal hegnes mod vejen. Såfremt en grund herefter skal hegnes mod vejen, kan vejbestyrelsen stille krav med hensyn til hegnets udformning begrundet i de ovennævnte hensyn.

Stk. 2. Såfremt en grund ikke hegnes mod vej, og grundens til vejen grænsende areal benyttes helt eller delvis til kørsel eller parkering for erhvervsbebyggelse eller boligbebyggelse med mere end 2 lejligheder, kan vejbestyrelsen i det omfang, vej tekniske eller færdselsmæssige hensyn tilsiger det, bestemme, at reglerne om istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje skal finde anvendelse på det til kørsel eller parkering benyttede areal.

Stk. 3. Såfremt det i henhold til lovgivningen måtte blive bestemt, at der fra de til en offentlig vejstrækning grænsende grunde ikke kan opnås direkte adgang til vejen, påhviler det vejbestyrelsen at opsætte og vedligeholde eventuelt fornødent hegn. I tilfælde af udstykning langs den pågældende vejstrækning, kan vejbestyrelsen dog stille krav om, at vedkommende grundejere skal opsætte forsvarligt, ubrudt hegn mod vejen.

Stk. 4. Bestemmelserne i denne paragraf kommer ikke til anvendelse i Københavns kommune.

8 1 3

Taksation.

Erstatningsfastsættelse efter denne lov foretages i mangel af mindelig overenskomst af de i §§ 27-30 i vejbestyrelsesloven omhandlede taksationsmyndigheder. I Københavns kommune foretages erstatningsfastsættelse dog af den i § 41 i Københavns bygge lov omhandlede taksationskommission.

Stk. 1. Afgørelser, truffet i henhold til denne lov, kan påankes i overensstemmelse med reglerne i stk. 2-7.

Stk. 2. Afgørelser, truffet af magistraten eller kommunalbestyrelsen i Københavns kommune samt af kommunalbestyrelserne i købstæderne, Frederiksberg kommune og de sønderjyske flækker kan indankes for ministeren for offentlige arbejder. Det samme gælder afgørelser, truffet af kommunalbestyrelserne i kommuner med styrelsesregler i henhold til § 34, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 328 af 6. juli 1950 af lov om købstadkommunernes styrelse som ændret ved § 1 i lov nr. 181 af 20. maj 1952.

Stk. 3. Afgørelser, truffet af kommunalbestyrelserne i sognekommuner, kan indankes for amtsrådet.

Stk. 4. Afgørelser, truffet af amtsrådene, herunder også afgørelser i henhold til stk. 3, kan indankes for ministeren.

Stk. 5. Når ikke andet er foreskrevet, er ankefristen 30 dage fra den dag, da afgørelsen er meddelt den pågældende tillige med oplysning om denne frist og om, til hvilken myndighed anke kan ske. For beslutninger, hvorom der er udfærdiget offentlig kundgørelse, regnes ankefristen fra offentliggørelsens dato.

Stk. 6. Anke af et af en kommunal myndighed givet pålæg fritager ikke for at efterkomme dette. Dog kan ankemyndigheden bestemme, at anke skal have opsættende virkning.

Stk. 7. Søgsmål til prøvelse af de af administrationen i medfør af loven truffet beslutninger skal anlægges inden 6 måneder efter den dag, da beslutningen er meddelt klageren.

Stk. 8. Tvistigheder mellem de kommunale myndigheder vedrørende spørgsmål, der omhandles i denne lov, afgøres af ministeren.

§ 15.

Ikrafttræden.

Stk. 1. Denne lov træder i kraft den Fra denne dato ophæves §§ 1-5, 7 og § 12 i lov af 14. december 1857 om gader, veje og vandløb i København med senere ændringer samt § 17, stk. 7, 2. og 3. pkt., i lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje. Ministeren for offentlige arbejder giver de nærmere regler for lovens gennemførelse.

Stk. 2. Reglerne i § 5, stk. 6, finder tilsvarende anvendelse på vej bidrag, pålagt forud for nærværende lovs ikrafttræden.

Bemærkninger til lovforslaget

Indledning.

Som angivet i betænkningen foran er lovgivningsgrundlaget for vejbidrag til offentlige veje forskelligt i de tre områder: Københavns kommune, købstæderne og de bymæssige kommuner, og uden for Københavns kommune er det en betingelse for pålæg af vejbidrag, at der er indført vej vedtægt i kommunen.

Såvel den københavnske gadelov af 1857 som de vej vedtægter, der med denne lov som forbillede er blevet indført uden for Københavns kommune, indeholder foruden regler om vejbidrag til offentlige veje tillige regler om bl. a. istandsættelse og vedligeholdelse af private fællesveje (gader). Det her foreliggende lovudkast og den samtidig hermed foreslåede nye lov

om private fællesveje tilsigter en afløsning og modernisering af de hidtidige regler om offentlige og private veje i gadeloven og vej vedtægterne, og efter begge lovudkast foreslås de principielle regler fra vej vedtægterne optaget i selve loven, hvorved den hidtidige, ikke altid lokalt begrundede uensartethed i disse bestemmelser ophæves. Lovbestemmelserne foreslås samtidig suppleret med nye vej vedtægter med mere specielt indhold. Da bestemmelserne i gadeloven og i vej vedtægterne således foreslås afløst af bestemmelserne i de to lovudkast og af de nye vej vedtægter, vil det være hensigtsmæssigt, at de to lovudkast gennemføres samtidig.

Til de enkelte paragraffer bemærkes:

Til § 1.

Ved definitionen af begrebet »offentlig vej« henholder udkastet sig ligesom § 1 i den foreslåede lov om private fællesveje til den definition, der er givet i § 1 i lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje (vejbestyrelsesloven). Stk. 1 definerer ligeledes offentlige stier i overensstemmelse med vejbestyrelseslovens definition, og det fremgår af § 2, stk. 4, at udkastets bestemmelser også finder anvendelse på offentlige stier.

Ved definitionen af begrebet »privat fællesvej« henholder udkastet sig til § 1, stk. 2, i det samtidig udarbejdede udkast til lov om private fællesveje. Der henvises derfor i så henseende til bemærkningerne til denne lovbestemmelse.

Stk. 3 definerer begrebet »vejbidrag« som de bidrag, der pålægges lodsejere i henhold til

denne lov. Det klargøres herved, at begrebet ikke omfatter de ydelser, som lodsejerne i henhold til den foreslåede privatvej slov skal præstere til private fællesveje, og dette gælder uanset, om de arbejder, der bestemmes i henhold til privatvej sloven, skal udføres ved lods ejernes egen foranstaltning eller eventuelt af kommunen mod refusion af udgifterne fra lodsejerne. Begrebet »vejbidrag« omfatter således kun lodsejernes ydelser til offentlige veje og kun, når de ydes i henhold til det her foreliggende lovudkast.

Til § 2.

Under den nuværende retstilstand gælder i Københavns kommune loven af 14. december 1857 om gader, veje og vandløb i København. Denne lov giver bl. a. kommunen beføjelse til

at pålægge grundejerne vej bidrag til visse foranstaltninger på offentlige veje. Efter den hidtil gældende lovgivning har det været en forudsætning for anvendelse uden for Københavns kommune af reglerne om vejbidrag, at disse regler blev indført ved vej vedtægt i de enkelte kommuner. Vej vedtægt har dog kun kunnet indføres i købstæderne (og Frederiksberg kommune) samt i bymæssige områder, jfr. nærmere de indledende bemærkninger til lovudkastet og betænkningen foran, pag. 9-11.

I overensstemmelse med hovedreglen i § 4, stk. 3, jfr. afsnit III, i den samtidig foreslåede lov om private fællesveje skal lovudkastets bestemmelser umiddelbart have gyldighed i Frederiksberg kommune og i købstæderne. Lovens bestemmelser finder endvidere (bortset fra § 12) anvendelse i Københavns kommune. Ligeledes overensstemmende med hovedreglen i § 4, stk. 3, jfr. afsnit III i den foreslåede lov om private fællesveje, skal det her foreliggende lovudkast tillige finde anvendelse i de sønderjyske flækker og i de kommuner, der har indført den særlige status, der er omhandlet i købstadkommunallovens § 34, stk. 3, de såkaldte »borgmesterkommuner«, samt i sognekommuner, som har en samlet bebyggelse med mere end 1.000 indbyggere. Alle disse kommuner (bortset fra Københavns kommune) skal nemlig i henhold til den foreslåede privatvejslovs § 3 tilvejebringe vej vedtægt. Endelig omfatter loven sådanne andre sognekommuner, som i henhold til den foreslåede privatvejslov har indført vejvedtægt. Også på dette punkt er det foreliggende udkast overensstemmende med hovedreglen i § 4, stk. 3, jfr. afsnit III i privatvejslovudkastet.

Inden for lovens gyldighedsområde omfatter lovens bestemmelser samtlige offentlige veje, uanset om de er klassificerede som hovedlandeveje, landeveje eller biveje. Dette er overensstemmende med hidtidig retstilstand for så vidt angår de af købstadkommunerne bestyrede offentlige veje. De hidtidige regler i vej vedtægterne har derimod ikke givet hjemmel til pålæg af vejbidrag til arbejder på de af amtsrådene bestyrede hovedlandeveje og landeveje. Dog har vejbestyrelseslovens § 17, stk. 7, givet en speciel hjemmel for amtsrådene til gennem vedkommende primærkommune at pålægge vejbidrag til fortovsanlæg på disse veje. Da det inden for købstadskommuner ofte er historisk betinget, om en given hovedlandevejs- eller landevejsstrækning bestyres af byrådet eller af et amtsråd, og da der heller ikke inden for de

bymæssige kommuners område ses at være anledning til at fritage lodsejerne for at betale vej bidrag til amtsveje, hvis der ikke gælder nogen form for adgangsbegrænsning for disse, og de betjener bebyggelsen ligesom andre gader og veje, foreslås det, at vej bidrag kan pålægges til arbejder på amtsveje ligesom til arbejder på andre offentlige veje. Gælder der derimod adgangsbegrænsning for en amtsvej, følger det af udkastets § 5, at vej bidraget skal nedsættes eller eventuelt helt bortfalde. Dette gælder imidlertid ikke alene for de af amtsrådene bestyrede veje, men også for andre offentlige veje. Som følge heraf vil vej bidrag derfor som hidtil ikke blive opkrævet til arbejder på de af staten bestyrede motorveje.

Uden for de områder, hvor der gælder vejvedtægt, har amtsrådene under den nugældende retstilstand i henhold til § 17, stk. 7, i vejbestyrelsesloven hjemmel til at bestemme, at udgifterne til udførelse af nye fortovsanlæg, ændring af bestående fortove samt til tilvejebringelse eller ændring af kantbegrænsning for fortove på de af amtsrådene bestyrede hovedlandeveje og landeveje gennem byer og bebyggelser helt eller delvis skal afholdes af vedkommende primærkommune. Da sådanne anlæg i høj grad tjener de lokale grundejere, foreslås det, at amtsrådene inden for områder, hvor der findes en samlet bebyggelse, eller en samlet bebyggelse kan forventes, fremtidig kan pålægge lodsejerne vej bidrag til sådanne anlæg, dog ikke over 2,5 m i hver side. Herudover foreslås der tillagt amtsrådene beføjelse til at pålægge vej bidrag til holdebane- og parkeringsanlæg inden for en bredde af i alt 6 m, da disse anlæg i lige så høj grad som fortovsanlæg betjener de lokale grundejere. I § 15 foreslås det samtidig, at amtsrådenes hidtidige adgang til i medfør af vejbestyrelseslovens § 17, stk. 7, at pålægge primærkommunen udgifterne bortfalder.

Da gennemførelsen af adgangsbegrænsning som foran nævnt efter udkastets § 5 medfører bortfald eller i hvert fald en væsentlig begrænsning af vejbestyrelsens beføjelse til at pålægge vejbidrag, foreslås det istk. 3, at vejbidrag ikke kan pålægges for hovedlandeveje eller landeveje, før kundgørelse efter vejbestyrelseslovens § 35 foreligger. Først da kan det nemlig overskues, i hvilket omfang en eventuel adgangsbegrænsning vil være til hinder for pålæg af vejbidrag. Ministeren for offentlige arbejder kan dog, inden kundgørelse foreligger, give tilfaldelse til pålæg af vejbidrag. Da bestemmel-

serne i vejbestyrelseslovens § 35 ikke gælder i Københavns og Frederiksberg kommuner, omfatter undtagelsesbestemmelsen i stk. 3 ikke disse to kommuner.

Til § 3.

Den foreslåede bestemmelse i § 3 indeholder den principielle hjemmel for vejbestyrelserne til at træffe beslutning om pålæg af vej bidrag til offentlige veje, som hidtil har været indeholdt i §§ 2 og 3 i den københavnske gadelov af 1857 og i de tilsvarende bestemmelser i vejvedtægterne. I modsætning til hidtidig lovgivning indeholder den her foreslåede bestemmelse ingen angivelse af, hvilken kreds af grundejere der kan blive omfattet af vejbidraget. Sådan angivelse findes i udkastets § 6, hvorefter bidrag principielt som hidtil skal pålægges ejerne af de til vejen grænsende grunde. Bestemmelsen indeholder heller ikke således som §§ 2 og 3 i gadeloven nogen angivelse af, til hvilke dele af vejen der kan pålægges vej bidrag. Udførlig angivelse heraf findes i udkastets § 4.

Stk. 1 indeholder en bestemmelse, svarende til § 2, sidste stk., i den københavnske gadelov, hvorefter vejbestyrelsen kan bestemme, at grundejerne helt eller delvis skal afholde udgifterne ved anlægget af nye veje (gader, pladser eller stier).

Stk. 2 indeholder en til § 2, stk. 1, i gadeloven af 1857 svarende bestemmelse, hvorefter vejbestyrelsen, når en privat fællesvej overtages som offentlig, bestemmer, hvorvidt grundejerne helt eller delvis skal afholde udgifterne ved vejens udbygning i forbindelse med overtagelsen. Derimod indeholder den her foreslåede bestemmelse ikke, således som § 2, stk. 1, i 1857-loven og de hertil svarende bestemmelser i vejvedtægterne, en udtrykkelig hjemmel for vejbestyrelsen til at afgøre, hvorledes den overtagne vej nærmere skal indrettes. En sådan hjemmel har vejbestyrelsen nemlig i forvejen i vejbestyrelsesloven, kap. I (jfr. denne lovs § 16 for biveje i købstæderne og § 18 om biveje i bymæssige kommuner og sognekommuner). Den her foreslåede bestemmelse indeholder heller ikke således som § 1 i 1857-loven og de tilsvarende bestemmelser i vejvedtægterne udtrykkelig hjemmel for vejbestyrelsen til at erklære enhver gade, vej, plads eller sti for offentlig, når den i forvejen har været til brug for flere særskilt matrikulerede og i særlig eje værende ejendomme (d.v.s. opfylder betingelserne for at kunne anses for en privat fællesvej). For nøden hjemmel i så henseende findes nemlig nu

i kap. I i vejbestyrelsesloven (jfr. § 14 i denne lov for biveje i sognekommuner og bymæssige kommuner og § 16 for biveje i købstæderne).

Bestemmelsen i stk. 3 foreslås at skulle afløse § 3 om vej bidrag til endelig belægning i den københavnske gadelov og de tilsvarende bestemmelser i vejvedtægterne. Da de hidtidige regler herom på forskellig måde har givet anledning til kritik, jfr. nærmere betænkningen foran, pag. 57, har man overvejet, om denne form for vejbidrag helt kunne afskaffes. Man har dog næret betænkelighed ved at foreslå en så radikal ændring i den hidtidige retstilstand under hensyn til, at de hidtidige regler i vidt omfang er blevet anvendt af kommunerne, og til, at en afskaffelse af den hidtidige, særlige adgang til at pålægge vejbidrag til endelig belægning som nævnt i betænkningen ville friste kommunerne til straks at udbygge de pågældende offentlige veje til deres endelige standard, selv om færdselen i virkeligheden kun kræver et mere beskedent vejanlæg i de første år.

Man har derimod foreslået en omlægning af den pågældende forpligtelse, således at denne skulle blive lettere forståelig for lodsejerne og give anledning til færre tvivlsspørgsmål; man har herved tillige lagt vægt på, at reglerne ikke må animere kommunerne til en unødigt hurtig udbygning af de pågældende veje. Reglerne om endelig belægning foreslås derfor erstattet af en regel om, at vejbestyrelsen til enhver tid kan pålægge grundejerne bidrag til udvidelse af bestående offentlige veje, der er anlagt i mindre bredder end angivet i § 4, i det omfang, vejens samlede bredde ikke herved overstiger de fastsatte maksimale bredder. De pågældende største bredder er for veje, der forbeholdes åben og lav bebyggelse, 12 m (6 m for kørebaner og 6 m for vejens øvrige dele), og for andre veje 20 m, jfr. udkastets § 4, stk. 2. Hvis vejarbejdet foruden en udvidelse af vejen tillige omfatter en omprofilering af den bestående del af vejen, kan en forholdsmæssig andel af de samlede udgifter pålægges lodsjerne. De foreslåede regler sonderer ikke imellem, om der tidligere er pålagt vej bidrag til den offentlige vej, eller om dette ikke er tilfældet, og de giver ikke kommunen hjemmel til at pålægge vej bidrag til en forbedring af den bestående belægning, uanset hvor midlertidig denne er, hvis der ikke er taget særligt forbehold herom ved vejens anlæg eller overtagelse som offentlig, jfr. nærmere § 7.

I stk. 4 foreslås det udtrykkeligt angivet, at vejbestyrelsen kan opkræve acontovejbidrag, in-

den anlægsarbejderne er udført, idet bidragets størrelse i disse tilfælde endelig fastsættes efter arbejdets afslutning.

Til § 4.

Bestemmelsen i stk. 1 er udformet overensstemmende med reglerne i ministeriet for offentlige arbejders cirkulære af 7. oktober 1959 om administrationsudgifter ved vejarbejder, hvortil der ydes vejfondstilskud.

I lighed med bestemmelsen i § 2, stk. 2, i den københavnske gadelov foreslås det i stk. 2, at vej bidrag ikke kan kræves til den del af udgifterne ved vejarbejdet, der vedrører en større bredde end 20 m, da meget store vejbredder snarere må anses for begrundet i hensynet til den gennemgående færdsel end i udnyttelsen af de tilgrænsende arealer. En særlig begrænsning foreslås gjort for ejendomme, der er belagt med servitut om åben og lav bebyggelse, da ejendommenes anvendelse til parcelhusbebyggelse kun nødvendiggør tilvejebringelse af en almindelig boligvej. For sådanne vejes vedkommende foreslås det, at vej bidrag kun kan kræves til den del af udgifterne, der vedrører en bredde af i alt 12 m, og der foreslås yderligere gjort den begrænsning, at højst 6 m kan vedrøre kørebanen og højst 6 m vejens øvrige dele (fortove, cykelstier, græsrabatter m. m.).

Overensstemmende med hidtidig praksis foreslås det i stk. 3 udtrykkeligt angivet, at vejbidrag ikke kan kræves til arealerhvervelser eller servitutpålæg. Ligeledes i overensstemmelse med hidtidig praksis, jfr. bl. a. U.f.R. 1928-843, foreslås det udtrykkeligt angivet, at vejbidrag ikke kan kræves til større reguleringer af vejens længdeprofil, da sådanne reguleringer må antages i særlig grad at skulle tjene den gennemgående færdsel og ikke udnyttelsen af de tilgrænsende grunde.

Bestemmelsen i stk. 4 er udformet overensstemmende med § 2, stk. 1, i lov nr. 194 af 7. juni 1958 om tilskud til de offentlige veje.

Til § 5.

I den her foreliggende bestemmelse foreslås optaget en række udtrykkelige bestemmelser om begrænsninger i grundejernes bidragspligt. Bestemmelserne er i alt væsentligt overensstemmende med hidtidig administrativ praksis.

Det foreslås således i stk. 1, at der ved pålæg af vejbidrag skal bortses fra sådanne vandarealer, som ikke er ansat til ejendomsværdi. Dette vil navnlig gælde offentlige vandløb.

Overensstemmende med hidtidig praksis fo-

reslås det i stk. 2 fastslået, at vejbidrag ikke kan pålægges arealer af offentlige veje eller private fællesveje, der støder op til (d.v.s. indmunder i eller krydser) den offentlige vej, på hvilken anlægsforanstaltningerne udføres. Begrundelsen for denne begrænsning er den, at selvstændig beslutning om vejbidrag vil kunne træffes for de tilstødende offentlige veje, og at det påhviler grundejerne ved de indmundende private fællesveje at vedligeholde disse, ligesom vejbidrag til disse vejes udbygning vil kunne pålægges efter reglerne for offentlige veje, hvis fællesvejene overtages som offentlige. Derimod må vej bidrag kunne pålægges sådanne færdselsarealer, som ikke i henhold til § 1 i den samtidig foreslåede lov om private fællesveje kan karakteriseres som private fællesveje. Det vil bl. a. gælde sådanne færdselsarealer, som ikke tjener til brug for flere særskilte ejendomme og ikke betjener mere end 7 parcelhuse eller sommerhuse eller mere end 12 beboelseslejligheder eller er under 40 m lange. Da færdselsforholdene ved helt korte, blinde, private fællesveje, der betjener flere ejendomme, vil være af tilsvarende karakter som ved de her omhandlede færdselsarealer, der ikke kan henregnes til private fællesveje, og da der i almindelighed kun er ringe sandsynlighed for, at korte, blinde, private fællesveje overtages som offentlige, foreslås det, at sådanne private fællesveje i bidragsmæssig henseende kan behandles som en tilgrænsende ejendom. Bidraget foreslås pålagt selve fællesvejen efter de i § 6, stk. 2, angivne kriterier, og bidraget foreslås fordelt mellem ejerne af de til fællesvejen grænsende ejendomme, ligeledes efter de i § 6 angivne fordelingskriterier.

Overensstemmende med hidtidig administrativ praksis fastslås det udtrykkeligt i stk. 3, at vejbidrag til helt facadeløse veje ikke kan pålægges ejerne af de tilgrænsende grunde. Dette gælder uanset, om de pågældende veje er klassificerede som hovedlandeveje, landeveje eller biveje. Undtagelse foreslås dog i stk. 4 gjort for de tilfælde, hvor ejerne på anden måde i særlig grad udnytter ejendommenes beliggenhed ved den facadeløse vej, f. eks. i form af udnyttelse af tillægsareal ved bebyggelse, ved udstillingsvinduer eller lignende. I sådanne tilfælde vil dog kun et reduceret bidrag kunne opkræves. Bidragets størrelse foreslås fastsat under hensyn til, i hvilket omfang ejeren faktisk udnytter ejendommens beliggenhed ved den facadeløse vej. Bestemmelserne i stk. 3 og 4 forudsættes ikke at omfatte sådanne tilfælde,

hvor ejeren af en grund, der grænser mod to ikke-facadeløse veje, kun kan opnå overkørsel til den ene af disse.

Er der vel indført bestemmelser om adgangs-begrænsning for en offentlig vej, f. eks. efter vejbestyrelseslovens § 35, ved ekspropriation eller i henhold til byplanvedtægt, men vejen ikke er helt facadeløs, foreslås det i stk. 5, at bidraget kun skal reduceres i det omfang, bestemmelsen bevirker en begrænsning i ejendommens udnyttelsesmuligheder. Også denne bestemmelse er overensstemmende med hidtidig administrativ praksis.

I stk. 6 foreslås regler om reduktion efter reglerne i stk. 3-5 af tidligere pålagte vejbidrag i de tilfælde, hvor der senere gennemføres adgangsbegrænsende bestemmelser. Forslaget må anses for en konsekvens af de foreslåede bestemmelser i stk. 3-5. For de ejendomme, hvis ejere har opnået af drags vis betaling af vej bidraget, skal efter udkastet kun de ved adgangsbegrænsningens indførelse resterende vej bidrag helt eller delvis bortfalde, da ulemperne ved adgangsbegrænsningen først herefter indtræder, jfr. herved også bestemmelserne i udkastets § 8, stk. 1, om udskydelse af betalingspligten for en del af vej bidraget i de tilfælde, hvor de tilgrænsende arealer er undergivet en mindre intensiv udnyttelse. De grundejere, der har betalt vejbidraget kontant, skal efter udkastet så vidt muligt sidestilles med de grundejere, der har opnået af dragsvis betaling. Af praktiske grunde foreslås der for tilbagebetaling af kontant erlagte vej bidrag fastsat en frist af 20 år, således at bidrag, der er erlagt tidligere, ikke tilbagebetales. Det samme gælder bidrag under 200 kr. Tilsvarende regler foreslås i stk. 7 for de tilfælde, hvor en grundejer, der i første omgang er blevet helt eller delvis fritaget for vej bidraget, senere opnår en sådan adgang til vejen eller udnyttelse af ejendommen, at vejbidrag helt eller delvis kunne pålægges ham efter de almindelige regler.

Overensstemmende med hidtidig praksis foreslås det i stk. 7, at kommunen beregner, men selv afholder de vejbidrag, der ikke pålægges efter stk. 3-6 som følge af adgangsbegrænsende bestemmelser. Derimod fordeles de bidrag, der ikke kan pålægges efter stk. 1 eller 2, mellem de øvrige grundejere.

Til § 6.

Bestemmelsen svarer til § 4, jfr. §§ 2 og 3, i den københavnske gadelov af 1857 og de med

denne som forbillede udfærdigede fordelingsregler i vej vedtægterne.

Overensstemmende med 1857-loven (og vejvedtægterne) foreslås det i stk. 1, at vejbidraget skal pålægges ejerne af de til vejen grænsende grunde. Da der i praksis har vist sig trang til i visse tilfælde at kunne pålægge vej bidrag for flere veje under ét, foreslås der i modsætning til, hvad der gælder efter 1857-loven, gjort en undtagelse fra hovedreglen således, at vej bidrag kan pålægges for flere veje under ét, men kun, når disse færdselsmæssigt udgør en enhed. Begrundelsen for den foreslåede ændring er dels den dermed forbundne administrative lettelse, dels at det i mange tilfælde beror på tilfældigheder, om sådanne veje, som udgør en færdselsmæssig enhed, betragtes som én eller flere veje.

Med hensyn til den nærmere fordeling mellem lodsejerne af vej bidragene foreskriver § 4 i 1857-loven, at kommunen herved bør tage hensyn til ejendommenes facadelængde og ejendomsværdi. De fleste vej vedtægter for købstæderne foreskriver tillige, at der bør tages hensyn til måden, hvorpå ejendommene benyttes, medens en del vej vedtægter for bymæssige kommuner endvidere angiver, at der bør henses til størrelsen af ejendommenes arealer.

Da størrelsen af vejbidraget for de enkelte ejendomme bør afhænge af den betydning, vejen har for disse, foreslås det i stk. 2, at vejbidraget skal fordeles efter ejendommenes facadelængder, størrelsen af ejendommenes arealer og måden, hvorpå ejendommene benyttes. Da ejendommenes udnyttelse normalt også gives sig udslag i ejendomsværdien, foreslås der givet kommunerne valgfrihed mellem at anvende udnyttelseskriteriet og ejendomsværdikriteriet. Dette gælder dog naturligvis ikke de ejendomme, der er fritaget for vurdering eller ikke er ansat til ejendomsværdi. Hvis ejendomsværdikriteriet i øvrigt benyttes, foreslås der også gjort undtagelse for de tilfælde, hvor arbejdets udførelse skyldes betydelig eller tung færdsel fra enkelte ejendomme ved vejen, da ejendomsværdikriteriet i sådanne tilfælde ikke altid vil give de fornødne korrektioner i bidragsfordelingen. Det foreslås derfor, at der, hvis ejendomsværdikriteriet i sådanne tilfælde anvendes, forlods skal pålægges ejerne af de pågældende ejendomme med betydelig eller tung færdsel et passende særligt bidrag, inden grund-ejernes anpart af de øvrige udgifter fordeles.

Efter den hidtidige lovgivning har det været overladt til kommunerne selv at fastsætte, i

hvilket forhold de ville anvende de forskellige i loven og vej vedtægterne fastsætte fordelingskriterier. Det har således ikke været ulovligt, hvis en kommune nøjedes med at anvende et enkelt af disse kriterier, jfr. U.f.R. 1922-411 og VLT 1929-171. Ministeriet og amtsrådene har dog som klageinstanser undertiden pålagt kommunerne at ændre fordelingen således, at flere kriterier blev bragt til anvendelse, idet benyttelse alene af et enkelt fordelingskriterium ikke sjældent giver uretfærdige resultater. Under hensyn hertil foreslås det, at de tre ovenfor angivne fordelingskriterier, areal, facadelængde og benyttelse (ejendomsværdi), principielt bør anvendes i alle sager. Da det ikke kan anses for muligt at fastsætte en ganske bestemt vægt, hvormed disse kriterier undtagelsesfrit skal indgå i bidragsfordelingen, foreslås det, at vejbestyrelserne skal være pligtige at anvende de enkelte kriterier med en vis mindste vægt (facadelængde 10 %, benyttelse 25 % og areal 25 %).

I visse tilfælde må det dog anses for unødvendigt at anvende en flerhed af kriterier, da det hyppigt følger af bestemmelser i henhold til byplan- eller byggelovgivningen, at samtlige ejendomme ved en vej skal udnyttes på ganske ensartet måde. Det foreslås derfor i stk. 3, at vejbestyrelserne i sådanne tilfælde kan nøjes med et enkelt kriterium ved bidragsfordelingen, nemlig størrelsen af ejendommens arealer. Det foreslås samtidig i udkastets § 8, stk. 1, at ejerne af ubebyggede grunde, der ikke udnyttes erhvervsmæssigt, i sådanne tilfælde kan forlange, at betalingspligten for en trediedel af bidraget udskydes for et åremål af indtil 10 år. Samme ret foreslås i § 8, stk. 1, tillagt ejerne af grunde, der er bebygget med én- eller to-familieshuse, for den del af arealet, der overstiger 1600 m².

Overensstemmende med ministeriets hidtidige praksis som klageinstans foreslås det i stk. 4, at der for hjørnegrunde og sådanne andre grunde, som har facade mod mere end én vej, kun beregnes et passende reduceret vej bidrag. Pålæg af fuldt bidrag til de to eller flere veje, hvortil en sådan ejendom grænser, ville nemlig blive for tyngende for ejendommens ejer. På grund af forholdenes forskellighed i de enkelte tilfælde er der ikke stillet forslag om nogen fast procentsats, hvormed bidraget i alle tilfælde skal nedsættes. Ligeledes i overensstemmelse med hidtidig praksis foreslås det, at »hjørnegrundsreglen« ikke skal komme til anvendelse med hensyn til facadeløse veje, hvortil

der i henhold til udkastets § 5, stk. 3, ikke opkræves vej bidrag, da de reale grunde, som har ført til, at bidraget som hovedregel bør lempes for ejendomme, der har facade mod flere veje, ikke gør sig gældende her.

I stk. 5 foreslås det udtrykkeligt angivet, at reglerne om bidragsfordeling i en konkret sag kan fraviges ved aftale mellem vejbestyrelsen og samtlige de lodsejere, der omfattes af bidragspålægget.

Til § 7.

Under den hidtidige retstilstand har kommunerne ikke haft nogen pligt til at forhandle med lodsejere eller give disse mulighed for at rejse indsigelse, inden kommunen traf beslutning om pålæg af vej bidrag.

Da det må anses for hensigtsmæssigt og i overensstemmelse med principperne om parts-offentlighed, at grundejerne, inden endelig beslutning af bidragspålæg træffes, får klar besked om baggrunden for pålægget og om fordelingen mellem lodsejerne, foreslås det i stk. 2, at vejbestyrelsen, inden den endelige beslutning træffes, over for lodsejerne skal gøre rede for, hvilke arbejder der agtes udført eller er udført, hvilken andel der agtes pålagt grundejerne, og hvorledes bidraget agtes fordelt mellem disse. Hvis arbejdet udføres i flere tempi, f. eks. med en foreløbig belægning i første omgang og senere med en endelig belægning, skal dette angives, og efter de ændrede regler i § 3, stk. 3, om vej bidrag til bestående offentlige veje kan bidrag til senere endelig belægning kun pålægges, hvis det udtrykkeligt er angivet i den i stk. 2 omhandlede redegørelse, at sådant bidrag senere vil blive pålagt. Hvis der i den i stk. 2 omhandlede redegørelse tages forbehold om senere pålæg af bidrag til endelig belægning, gælder der ikke efter udkastet således som efter § 3 i den københavnske gadelov nogen begrænsning med hensyn til, hvilken procent af udgifterne til den endelige belægning der kan pålægges lodsejerne.

Efter udkastet kan vejbestyrelsen vælge, om den vil fremlægge den i stk. 2 omhandlede redegørelse til almindeligt eftersyn, suppleret med underretning om fremlæggelsen ved anbefalet brev (stk. 1), eller om den, ligeledes ved anbefalet brev, vil indkalde grundejerne til møde om sagen (stk. 3). I begge tilfælde foreslås der givet grundejerne en vis frist til at fremkomme med indsigelser, og inden disse frister udløber, kan efter stk. 4 endelig beslutning om vej bidrag ikke træffes.

Til § 8.

Da frilandsgartnerier samt landbrugs- og skovbrugsejendomme og lignende ekstensivt udnyttede ejendomme set i forhold til arealets størrelse ikke i første omgang vil have samme interesse i kostbare offentlige vejanlæg som industrivirksomheder, parcelhuse og lignende, foreslås det i stk. 1, 1. pkt., at ejerne af sådanne ejendomme kan forlange, at den del af vej bidraget, der for deres ejendom overstiger bidraget for en almindelig parcelhusgrund i det pågældende område, først forfalder i det omfang, arealerne helt eller delvis overgår til anden anvendelse. Det er herved en forudsætning, at arealerne ikke er udparcellerede. Det er derimod efter udkastets 1. pkt. uden betydning, efter hvilke kriterier bidraget fordeles. Til dels tilsvarende regler findes i dag i byplanlaboratoriets normal vej vedtægt (§ 19).

Da reglen i § 6, stk. 3, om, at vejbidrag i visse tilfælde kan fordeles alene under hensyntagen til størrelsen af ejendommenes arealer, kan virke hård, når nogle af grundene, men ikke alle disse, er ubebyggede eller anvendes som særligt store parcelhusgrunde, foreslås det i stk. 1, 2.-3. pkt., at ejerne af sådanne grunde kan kræve, at betalingspligten for en trediedel af bidraget først indtræder efter en periode af 10 år. Det er imidlertid som nævnt en forudsætning, at bidraget fordeles alene efter arealkriteriet.

På tilsvarende måde som efter § 5, stk. 2, i den københavnske gadelov og efter vej vedtægterne foreslås der i stk. 2 givet grundejerne ret til at kræve, at den del af vej bidraget, hvis betaling ikke udskydes efter stk. 1, afdrages over en årrække. I lighed med bestemmelserne i visse nyere vej vedtægter foreslås af dragstiden fastsat af vejbestyrelsen for hvert enkelt arbejde under hensyn til beløbets størrelse, idet beløb på under 200 kr. kan kræves betalt kontant. Afdragstiden kan dog efter forslaget ikke være under 5 år og ikke over 20 år.

De beløb, der efter reglerne i det foreslåede stk. 1 først forfalder på et senere tidspunkt, forrentes ikke. Derimod foreslås de beløb, der afdrages efter reglerne i stk. 2, forrentet med samme rente, som kommunen selv må betale ved optagelse af lån. Dette gælder også i de tilfælde, hvor kommunen rent faktisk undlader at optage lån til det pågældende arbejde. Der foreslås endvidere fastsat den begrænsning, at renten ikke kan sættes højere end 11/2 % over den til enhver tid gældende højeste indlånsrente i lokale sparekasser for beløb på 9 må-

neds opsigelse, hvilket svarer til de rentebestemmelser, der i nyere vejvedtægter er godkendt af ministeriet, efter forslag fra Danmarks Nationalbank.

Overensstemmende med den af Københavns kommune hidtil anvendte praksis foreslås der i stk. 3 for de tilfælde, hvor en del af vej bidraget fordeles under hensyn til ejendomsværdien, tillagt kommunen ret til at fastsætte, at denne del af bidraget skal betales i form af en bestemt promille af de enkelte ejendommers ejendomsværdi til enhver tid. Da en stigning i ejendomsværdierne kan bevirke en stigning i ydelserne og dermed en forkortelse af den fastsatte afdragsperiode, foreslås der tillagt de grundejere, hvis ydelse på grund af en stigning i ejendomsværdien forhøjes i væsentlig grad, ret til at forlange, at bidragssatsen omregnes således, at den oprindeligt fastsatte afdragsperiode opretholdes.

Ved § 16 i den københavnske gadelov er der tillagt magistraten beføjelse til at foretage omfordeling af de ydelser, der er pålagt en grundejer til istandsættelse eller vedligeholdelse af private gader (fællesveje), når forholdene senere ændrer sig således, at hans andel bliver uforholdsmæssig stor i forhold til de andre lodsejeres. Da der er praktisk trang til også at kunne foretage en sådan omfordeling med hensyn til vejbidrag til offentlige veje, foreslås der i stk. 4 givet vejbestyrelsen hjemmel hertil i lighed med, hvad der allerede er fastsat i flere nyere vej vedtægter.

Til § 9.

Bestemmelsen svarer til § 6 i den københavnske gadelov, hvorefter kommunen kan inddrive-skyldige beløb med renter ved udpantning med fortrinsret som for kommunale skatter.

Til § 10.

Stk. 1 svarer til § 9 i den københavnske gadelov af 1857 med senere ændringer og til de vej vedtægter, der er indført med gadeloven som forbillede. I modsætning til § 9 omfatter bestemmelsen alene offentlige veje, men ved § 31 i det samtidig forelagte udkast til lov om private fællesveje foreslås bestemmelsen tillige bragt til anvendelse på private fællesveje. Kompetencen til at fastsætte gadenavne foreslås i alle tilfælde tillagt primærkommunen, også for de hovedlandeveje og landeveje, der bestyres af amtsrådene. For veje af sidstnævnte karakter skal primærkommunens kommunalbestyrelse dog efter udkastet forhandle med amts-

rådet. De af staten bestyrede motorveje vil i almindelighed ikke få vej navne.

Da der har vist sig praktisk trang dertil, foreslås der i stk. 2 givet primærkommunen beføjelse til på private bygninger at anbringe ikke alene vej navneskilte, men også de i afmærkningsbekendtgørelsen af 1. juli 1955 omhandlede færdselstavler og lyssignaler samt ledninger hertil og endvidere belyningslegemer til vejbelysning og til belysning af vej navneskilte og færdselstavler og ledninger hertil såvel som master, barduner og bæretråde til ophængning af luftledninger i forbindelse med offentlige samfærdsels- eller forsyningsanlæg samt mærker for nivellement, ledningsanlæg og lign. For så vidt anbringelsen medfører skade eller ulempe for ejeren, foreslås der i stk. 3 ydet erstatning herfor, hvilken erstatning i mangel af mindelig overenskomst fastsættes ved taksation efter reglerne i vejbestyrelseslovens kap. II, i Københavns kommune dog efter § 41 i Københavns byggelov, jfr. § 13.

Til § 11.

Til afløsning af de hidtidige bestemmelser om husnumre i politivedtægterne foreslås der tillagt primærkommunen beføjelse til at pålægge grundejerne at opsætte skilte med angivelse af husnummer og matrikelnummer. Forpligtelsen omfatter efter udkastet alene bebyggede ejendomme og ejendomme, der er udstykket med bebyggelse for øje, og det er efter udkastet en forudsætning for forpligtelsen, at de pågældende ejendomme har (eller kan få) adgang til den pågældende vej. Det foreslås udtrykkeligt angivet, at kommunalbestyrelsen ikke alene kan fastsætte de enkelte husnumre, men også senere ændre disse.

Til § 12.

I modsætning til de øvrige bestemmelser i udkastet foreslås denne bestemmelse ikke at skulle gælde i Københavns kommune, da fornødne regler om hegn her findes i § 26 i Københavns byggelov af 1939.

Bestemmelsen foreslås i øvrigt at skulle supplere de med hjemmel i § 26 i landsbyggelovent udfærdigede bestemmelser i bygningsvedtægterne.

Da færdselsmæssige og vej tekniske hensyn i nogle tilfælde kan tilsige, at en grund hegnes mod vejen, medens det i andre tilfælde, f. eks. af hensyn til sikring af fri oversigt, kan være uønskeligt, at hegn ikke opsættes, foreslås der i stk. 1 tillagt vejbestyrelsen beføjelse til ud fra

disse hensyn at bestemme, hvorvidt grundene ved en offentlig vej skal hegnes, og i bekræftende fald hvorledes hegnet nærmere skal udformes.

Hvis en grund ikke hegnes mod offentlig vej, anvendes det mellem vejen og bebyggelsen på grunden liggende areal hyppigt til parkering og tilkørsel. Navnlig ved erhvervsbebyggelse og ved boligbebyggelser med flere lejligheder er der behov for, at kommunen kan træffe bestemmelse om istandsættelse og vedligeholdelse af sådanne arealer efter tilsvarende regler som for private fællesveje. Det foreslås derfor i stk. 2, at de om private fællesveje i så henseende gældende regler i sådanne tilfælde kan bringes til anvendelse, når vej tekniske eller færdselsmæssige hensyn tilsiger det.

Når der gennemføres adgangsbegrænsning for en offentlig vej, påhviler det som hovedregel vejbestyrelsen selv at sikre overholdelsen af adgangsbestemmelserne, eventuelt ved opsætning af hegn. Efter administrativ praksis kan vejbestyrelsen dog kræve, at grundejerne skal opsætte hegn langs en sådan vej, når der sker udstykning af grunde langs vejen. Disse regler foreslås udtrykkeligt lovfæstet i stk. 3.

Til § 13.

I de ret få tilfælde, hvor der kan blive tale om tilkendelse af erstatning efter lovudkastet (jfr. navnlig § 10, stk. 3), forekommer det naturligt, at erstatningsfastsættelsen i mangel af mindelig overenskomst foretages af de i henhold til vejbestyrelsesloven nedsatte taksations- og overtaksationskommissioner, der i øvrigt også foretager erstatningsfastsættelse i henhold til landsbyggelovent, jfr. dennes § 59. Da de i henhold til vejbestyrelsesloven nedsatte taksations- og overtaksationskommissioner ikke finder anvendelse i Københavns kommune, foreslås det dog, at erstatningsfastsættelse i denne kommune foretages af den i henhold til Københavns byggelov af 1939 nedsatte taksationskommission.

Til § 14.

Bestemmelsen bygger på samme princip som vejbestyrelseslovens § 22, hvorefter alle klager over de kommunale vejbestyrelser i sidste instans kan indbringes for ministeren for offentlige arbejder, selv om visse klager i første instans skal indbringes for amtsrådet, hvis afgørelse som klageinstans i alle tilfælde kan påklages til ministeren. Bestemmelsen er i øvrigt udformet i nøje overensstemmelse med § 6 i udkastet til lov om private fællesveje. Der henvi-

ses derfor til bemærkningerne til denne bestemmelse.

Til § 15.

Ved stk. 1 foreslås der givet ministeren bemyndigelse til at give nærmere regler om lovens gennemførelse. I henhold til denne bemyndigelse vil ministeren således kunne træffe bestemmelse om ophævelse af ældre vej vedtægtsbestemmelser.

Samtidig med lovens ikrafttræden må bestemmelserne i den københavnske gadelov af 1857 om offentlige veje bortfalde. Ved lovudkastet om private fællesveje, der forudsættes at skulle ^{træde} i kraft, samtidig med nærværende lovudkast, forudsættes bestemmelserne i den københavnske gadelov om private fællesveje (gader) ophævet, jfr. nærmere bemærkningerne til § 45 i udkastet til lov om private fællesveje.

UDKAST TIL VEJVEDTÆGT

afgivet den 15. marts 1957 af et udvalg
nedsat i december 1955 af Københavns
amts sognerådsforening.

Afsnit I.

Indledning

§ i.

Gyldighedsområde m. m.

Stk. 1. De i nærværende vedtægt indeholdte bestemmelser gælder for hele kommunen (alternativt: for de på hosstående kort viste områder).

Stk. 2. Under vej henregnes i denne vedtægt veje, gader, stier, torve og pladser.

Stk. 3. Ved offentlig vej forstås i denne vedtægt ethvert areal, der er optaget på en i henhold til lovgivningen om de offentlige veje og stier udfærdiget landeveis-, bivejs- eller stifortegnelse.

Vedtægts bestemmelser kommer ikke til anvendelse på landeveje.)*

Stk. 4. Ved privat vej forstås i nærværende vedtægt ethvert areal, som uden at være offentlig vej

- a) tjener som færdselsareal for flere særskilt matrikulerede og i særskilt eje værende ejendomme eller
- b) i henhold til byplan eller en med kommunalbestyrelsens godkendelse pålagt deklaration er sikret ved tinglysning eller notering i matriklen til fremtidig anvendelse som færdselsareal for flere ejendomme (udlagt vej).

Bestemmelserne i §§ 5 samt 8-15 kommer dog ikke til anvendelse på de under b) omhandlede veje.

Afsnit II.

Private veje

§ 2.

Fortegnelse og klasseinddeling.

Stk. 1. En fortegnelse over samtlige private veje inden for gyldighedsområdet skal til enhver tid forefindes på kommunalbestyrelsens kontor.

Stk. 2. Ved hver vej anføres i fortegnelsen dens ende-

punkter, dens længde og bredde, om dens arealudlæg er godkendt af kommunalbestyrelsen i medfør af § 3, og om detailprojekt til dens anlæg er godkendt i henhold til § 4. I sidstnævnte tilfælde angives endvidere, om anlægsforanstaltningerne er bragt til udførelse. For veje, der er taget i brug inden nærværende vedtægts ikrafttræden, anføres, om de helt eller delvis fyldestgør vedtægts fordringer om retningslinie, bredde, længde- og tværprofil, befæstelse, afvanding m. v.

Stk. 3. Fortegnelsen skal være inddelt således:

Klasse I omfatter veje, som har eller kan få be-

*) Når den nye vejbestyrelseslov træder i kraft den 1. august 1957, affattes sidste punktum således: »Vedtægts bestemmelser kommer kun til anvendelse på landeveje i det omfang, der er angivet i § 17, stk. 7, i lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje«.

tydning for færdselen ud over det lokale område, hvorigennem de forløber (fordelingsveje).

Klasse II omfatter sådanne veje i bymæssige bebyggelser, som ikke har eller skønnes at kunne få betydning for færdselen ud over det lokale område, hvorigennem de forløber (herunder dog ikke stier).

Klasse III omfatter veje, der alene anvendes som driftsveje for landbruget (herunder dog ikke stier).

Klasse IV omfatter stier.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen afgør, til hvilken klasse en vej skal regnes, og kan, når forholdene taler derfor, forandre vejens klassebestemmelse.

§ 3.

Udlæg af areal til nye private veje.

Stk. 1. Forinden en ny privat vej udlægges, skal projekt til dens retning, bredde og længdeprofil være godkendt af kommunalbestyrelsen. Projektet indsendes i 3 eksemplarer.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan herunder bl. a. forlange,

at der ved fastlæggelsen af vejens beliggenhed i terrænet ikke alene tages hensyn til forholdene på selve grundstykket, der udparcelleres, men også til hele det system af veje, som af kommunalbestyrelsen efter forholdene på vedkommende sted skønnes at være hensigtsmæssigt,

at der ikke alene tages hensyn til eksisterende veje, men også til, at hensigtsmæssige vejforhold og parcel-former kan tilvejebringes såvel på det pågældende grundstykke som på de tilstødende arealer, selv om disse hører under andre ejendomme eller er beliggende i andre kommuner,

at antallet af sidevejs umundinger i veje med større gennemgående færdsel indskrænkes mest muligt, samt at ministeriet for offentlige arbejders vejregler overholdes.

Stk. 3. Nye veje af klasse I skal efter kommunalbestyrelsens nærmere bestemmelse udlægges med 18-22 m bredde og nye veje af klasse II med 10-18 m bredde, jfr. dog stk. 6.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen kan endvidere forlange, at der ved veikryds (herunder vejforgrening og vejtilslutning) samt ved vejsving udlægges arealer til etablering af fri oversigt og hjørneafskæring, overensstemmende med ministeriet for offentlige arbejders vejregler, ligesom det kan kræves, at der udlægges de til vejens anlæg nødvendige skråningsarealer.

Stk. 5. Ved blinde veje, og hvor forholdene i øvrigt gør det ønskeligt, skal der udlægges areal til passende vendepladser.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsen kan i forbindelse med godkendelsen af nye veje af klasse I og II kræve udlagt areal til parkeringsplads eller holdebane.

Stk. 7. Når projektet er godkendt, tilbagesendes de to eksemplarer til andrageren med en approbations-skrivelse, der indeholder angivelse af de af kommunalbestyrelsen eventuelt forlangte ændringer eller vilkår. Et eksemplar af projektet opbevares i kommunalbestyrelsens arkiv.

Stk. 8. Når udlægget af en privat vej er godkendt overensstemmende med foranstående, må der ikke opføres bygninger eller etableres andre anlæg af blivende karakter på de arealer, der er godkendt udlagt til vej.

Stk. 9. Inden eet år efter godkendelsens dato skal der

til kommunalbestyrelsen indsendes dokumentation for, at vejens udlæg er sikret ved tinglysning eller ved notering i matriklen. Indsendes sådan dokumentation ikke inden den angivne frist, der i særlige tilfælde kan forlænges, bortfalder godkendelsen.

Stk. 10. Kommunalbestyrelsen kan forbeholde sig ret til at anse godkendelsen for bortfaldet, når vejens anlæg ikke er påbegyndt inden 2 år efter godkendelsens dato.

Stk. 11. Når en vej udlægges i henhold til kommunens bygningsvedtægt eller -reglement, afgør kommunalbestyrelsen samtidig, til hvilken af de i § 2 nævnte klasser vejen skal henføres.

§ 4.

Anlæg af nye private veje.

Stk. 1. Kommunalbestyrelsen bestemmer i hvilket omfang, og til hvilke tidspunkter en udlagt vej skal anlægges, og påser, at der skabes sikkerhed for, at det samlede vejnet og det samlede afløbssystem inden for det pågældende område efterhånden kan blive udført.

Stk. 2. Forinden en ny vej anlægges eller tages i brug som færdselsareal, skal dens arealudlæg være godkendt af kommunalbestyrelsen i medfør af § 3, hvorhos kommunalbestyrelsen yderligere skal have godkendt et detailprojekt til vejanlægget, herunder længde- og tværprofil, befæstelse og afvanding m. v. Projektet indsendes i 3 eksemplarer.

Stk. 3. Længdeprofilet vil være at anlægge med passende afrundingsradier og så svage stigninger som muligt under hensyn til terrænforholdene, vejens betydning for færdselen og adgangsforholdene til de ved den beliggende eller projekterede ejendomme og parceller. Stigningerne bør dog så vidt muligt ikke være under 4‰, og de bør ikke overstige 50‰ (1:20); for veje i klasse I bør stigningen som regel ikke være over 30‰ (1:33). Kommunalbestyrelsen kan dog til-lade afvigelser fra de anførte stigninger.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen bestemmer vejens tværprofil, herunder tillige, om vejen skal forsynes med fortove, rabatter og cykelstier. Hvis vejen forsynes med cykelstier, vil disse i alle tilfælde være at anlægge i begge vejsider. Med hensyn til bredden af kørebane, cykelstier og fortove henvises til ministeriet for offentlige arbejders vejregler.

Stk. 5. Kørebane-befæstelse fastsættes i hvert enkelt tilfælde af kommunalbestyrelsen under hensyn-tagen til de stedlige forhold, trafik m. v.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsen kan give tilladelse til, at en vej midlertidigt anlægges i mindre bredde end den godkendte udlægsbredde og med smallere køre-bane og fortove og med lettere befæstelse end angivet i det godkendte detailprojekt, alt under forudsætning af, at dens arealudlæg er sikret i overensstemmelse med reglerne i § 3, stk. 9.

Stk. 7. Overkørsler skal befæstes fra kørebane til vej-skel efter kommunalbestyrelsens nærmere bestem-melse.

Stk. 8. Vejens afvanding vil være at foretage i overensstemmelse med den afvandingsplan, som på lov-lig måde, om fornødent i henhold til vandløbslovgiv-ningen, måtte være tilvejebragt for det pågældende område.

Stk. 9. Med hensyn til fordelingen af udgifterne ved anlægget af en privat vej mellem ejerne af de til vejen stødende ejendomme og om betalingen af grundejernes bidrag hertil samt adgangen til at opnå lån af kom-munen eller lån mod kommunegaranti til sådanne ar-bejder finder reglerne i § 13 tilsvarende anvendelse.

Belysning.

Stk. 1. Kommunalbestyrelsen kan påbyde, at private veje af de tilstødende arealers ejere skal holdes belyst på en efter kommunalbestyrelsens skøn tilbørlig måde i samme tidsrum, hvori de offentlige veje er belyst. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, på hvilken måde belysningen skal iværksættes, for at nævnte hensigt kan nås, og inden hvilken tid anlægget af den påbudte belysning skal være gennemført.

Stk. 2. Efterkommens pålægget ikke inden den af kommunalbestyrelsen fastsatte frist, belyses de pågældende private veje ved kommunens foranstaltning for grundejernes regning. Kommunalbestyrelsen fordelel såvel udgifterne til anlægget som de årlige udgifter til driften mellem de tilstødende ejendommers ejere og meddelel hver enkelt grundejer, hvor stort et beløb han skal betale, og inden for hvilken tid betalingen skal være erlagt.

§ 6.

Vejnavne m. m.

Stk. 1. For alle private veje, der udlægges efter ikrafttrædelsen af nærværende vedtægt, skal kommunalbestyrelsens godkendelse af vejens navn indhentes. Kommunalbestyrelsen kan påbyde, at de tilstødende arealers ejere skal søge navne godkendt for sådanne private veje, hvortil kommunalbestyrelsen ikke tidligere har godkendt navn. Kommunalbestyrelsen kan også på egen hånd fastsætte og forandre vejnavne, når den måtte finde anledning dertil. De af kommunalbestyrelsen vedtagne navne må ikke forandres uden dennes samtykke. Vejnavnene skal angives på særlige skilte.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan endvidere påbyde, at alle bebyggede ejendomme samt alle ejendomme, der er udstykket med bebyggelse for øje, skal forsynes med skilte med angivelse af hus-nr. og matr.nr. Kommunalbestyrelsen bestemmer, hvilke husnumre de enkelte ejendomme skal have, og kan senere forandre husnumrene, når den måtte finde anledning dertil. På skiltene må kun angives de af myndighederne fastsatte husnumre og matrikelnumre.

Stk. 3. De i stk. 1 og 2 nævnte skiltes materiale, udseende og placering skal godkendes af kommunalbestyrelsen. De skal udføres således, at de tydeligt adskiller sig fra den i bekendtgørelse nr. 225 af 1. juli 1955 omhandlede offentlige vejafmærkning.

Stk. 4. Skiltene skal være anbragt senest 6 uger efter, at påbud om deres anbringelse er bekendtgjort. Overskrides den nævnte frist, kan kommunalbestyrelsen lade de manglende skilte anbringe på grundejernes regning.

Stk. 5. Vedligeholdelsen af de i stk. 2 omhandlede skilte påhviler vedkommende grundens ejere, medens de i stk. 1 omhandlede skilte vedligeholdes af dem, hvem vejens vedligeholdelse i øvrigt påhviler. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at de i stk. 1 og 2 omhandlede skilte skal repareres eller udskiftes inden en af kommunalbestyrelsen fastsat frist. Overskrides denne frist, er kommunalbestyrelsen berettiget til at lade det forsømte arbejde udføre for de vedligeholdelsespligtiges regning.

Stk. 6. Kommunalbestyrelsen kan i et særligt regulativ fastsætte nærmere bestemmelser vedrørende de i stk. 1 og 2 omhandlede skilte.

Overkørsler.

Stk. 1. Til anlæg af overkørsler til private veje udkræves kommunalbestyrelsens samtykke. I det omfang, det skønnes påkrævet af vejtekniske og færdselsmæssige grunde, kan kommunalbestyrelsen stille betingelser med hensyn til den nærmere placering og udformning af sådanne anlæg. Der vil således kunne stilles krav om oversigt over hjørnearealer.

Stk. 2. Overkørsler må ikke uden kommunalbestyrelsens samtykke benyttes til adgang for andre ejendomme end dem, for hvilke de er anlagt. Såfremt overkørsler, der er anlagt alene med henblik på den for jordens landbrugsmæssige drift fornødne færdsel (markoverkørsler), ønskes benyttet til anden færdsel, udkræves kommunalbestyrelsens samtykke.

Stk. 3. Såfremt en ejendom udstykkes, kan de frastykkede parceller ikke uden kommunalbestyrelsens samtykke benytte eksisterende overkørsler.

Stk. 4. Ind- eller udkørsel uden for de godkendte overkørsler kan ikke tilladt uden kommunalbestyrelsens samtykke.

§ 8.

Vejtræer.

Vejtræer må ikke plantes på private veje uden kommunalbestyrelsens samtykke. Kommunalbestyrelsen kan til enhver tid kræve de på en privat vej anbragte vejtræer fjernet eller beskåret. Fjernelse eller beskæring af vejtræer må ikke ske uden kommunalbestyrelsens samtykke. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at der for grundejernes regning foretages beplantning i et af kommunalbestyrelsen nærmere fastsat omfang på private veje, for så vidt kvarterets udformning måtte tilsiqe det.

§ 9.

Ledninger, master, opgravninger m. m.

Stk. 1. Nedlægning af nye eller omlægning af bestående, underjordiske ledninger i private veje samt anbringelse eller flytning af stangrækker, lysstandere og lignende på sådanne veje skal forinden arbejdets påbegyndelse godkendes af kommunalbestyrelsen, for så vidt ikke andet undtagelsesvis følger af den herom gældende lovgivning. Dog skal ledningsejeren uden særlig tilladelse være berettiget til at lade udføre uopsættelige reparationsarbejder, når der snarest herom sker anmeldelse til kommunalbestyrelsen. Kommunalbestyrelsen er berettiget til at forlange, at de med ledningsarbejder forbundne vejarbejder udføres ved kommunalbestyrelsens foranstaltning, men på ledningsejernes bekostning.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsens samtykke udkræves endvidere til anden særlig benyttelse af private vejarealer, såsom til anbringelse af skure, boder, automater, skilte eller udhængsskabe. Kommunalbestyrelsens samtykke kan gøres betinget af, at der ydes en afgift, som indbetales til kommunen, men skal anvendes som bidrag til vejens vedligeholdelse m. v. Tilladelse kan dog kun meddeles for så vidt den ikke kommer i strid med vejens anvendelse som færdselsareal.

Stk. 3. Ingen må uden kommunalbestyrelsens samtykke foretage nogen forandring (herunder opgravning eller optagelse af befæstelse) i de til de private veje hørende arealer, jfr. dog stk. 1. Uden kommunalbestyrelsens samtykke må der ej heller foretages udgravning eller opfyldning nærmere vejens areal end 3 m, og gravens eller opfyldningens skråning mod

vejen må højst have et fald på 1:1,5, medmindre kommunalbestyrelsen tillader afvigelse herfra. Såfremt jordbundens art nødvendiggør det af hensyn til vejens stabilitet, kan kommunalbestyrelsen fastsætte en større afstand fra vejen, hvor udgravning eller opfyldning med nævnte fald må påbegyndes.

Stk. 4. Enhver, der i medfør af nærværende paragraf har fået tilladelse til foretagelse af midlertidige forandringer i private vejarealer, skal hurtigst muligt genoprette den tidligere tilstand og er endvidere pligtig til i et tidsrum af to år uden udgift for de vedligeholdelsespligtige grundejere at vedligeholde befæstelsen over opgravningen efter kommunalbestyrelsens nærmere anvisning. Foretages istandsættelsen ikke hurtigst muligt, eller udføres den ikke på en efter kommunalbestyrelsens skøn tilfredsstillende måde, kan kommunalbestyrelsen lade arbejdet udføre for vedkommendes regning. Samme ret har kommunalbestyrelsen, hvis den skønner, at befæstelsen over opgravningen ikke vedligeholdes forsvarligt.

Stk. 5. Kommunalbestyrelsen kan i et særligt regulativ fastsætte nærmere forskrifter med hensyn til opgravninger i private veje.

Stk. 6. Grundejerne kan ikke modsætte sig udførelsen af arbejder, der er godkendt af kommunalbestyrelsen i medfør af nærværende paragraf.

§ 10.

Renholdelse.

Hvis der i kommunen findes en vedtægt vedrørende renholdelsen af private veje, kan kommunalbestyrelsen lade renholdelsen udføre på grundejernes bekostning uden forudgående varsel, såfremt grundejeren ikke overholder disse bestemmelser.

§ 11.

Snerydning.

Stk. 1. Kommunalbestyrelsen bestemmer, hvorledes snerydning skal foretages på private veje, herunder hvilken andel af arbejdet hver enkelt lodsejer skal lade udføre.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan endvidere bestemme, at snerydning af private veje skal ske ved kommunens foranstaltning for lodsejernes regning. Kommunen bestemmer da samtidig, hvorledes udgifterne ved snerydningen af de private veje skal fordeles mellem lodsejerne, herunder om udgifterne vil være at fordele for hver vej for sig eller for samtlige private veje under eet.

§ 12.

Istandsættelse og vedligeholdelse af private veje.

Stk. 1. Private veje skal af de til vejen stødende grundens ejere holdes i en sådan stand, at de særlig under hensyn til den færdsel, der foregår på dem, til enhver tid er farbare og i forsvarlig og ordentlig stand samt forsynet med forsvarligt afløb.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at en privat vej, for at det i stk. 1 nævnte formål kan opnås, skal istandsættes således, at der samtidig med vejens udbedring sker en forbedring af denne. Kommunalbestyrelsen bestemmer endvidere, i hvilket omfang og på hvilken måde sådanne veje skal vedligeholdes samt holdes fri for ukrudt, hvilken andel af arbejdet hver enkelt ejer skal lade udføre, og inden hvilken tid det skal være tilendebragt. Kommunalbestyrelsen kan bestemme, at en vejs istandsættelse og vedligeholdelse vil være at udføre som et samlet ar-

bejde, også i regnskabsmæssig henseende, under kommunens kontrol.

Stk. 3. Fuldføres de i stk. 2 omhandlede arbejder ikke inden den af kommunalbestyrelsen fastsatte frist, kan kommunalbestyrelsen foranstalte dem udført for vedkommendes regning, dog at ejerne, for så vidt vejens vedligeholdelse efter indgåede overenskomster helt eller delvis påhviler andre, beholder deres ret over for disse.

Stk. 4. Når flere private veje i færdselsmæssig henseende udgør en enhed, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at de i §§ 12, 13 og 15 angivne regler om istandsættelse og vedligeholdelse af en enkelt privat vej og om udgiftsfordelingen herved skal komme til anvendelse på alle de pågældende veje under eet. Kommunalbestyrelsen kan endvidere inddrage andre brugere af en vej, uanset om de er bosiddende i en anden kommune, under bidragspligten, når deres benyttelse af vejen efter kommunalbestyrelsens skøn i kendelig grad medfører slid på denne.

Stk. 5. Private veje må hverken helt eller delvis spærres uden kommunalbestyrelsens samtykke.

§ 13.

Udgiftsfordelingen ved istandsættelse og vedligeholdelse af private veje.

Stk. 1. Når en privat vejs istandsættelse eller vedligeholdelse udføres som et samlet arbejde under kommunens kontrol eller ved kommunens foranstaltning for samtlige vedkommendes regning, bestemmer kommunalbestyrelsen, hvorledes udgifterne eller den del af disse, der ikke måtte blive dækket ved særlige bidrag i henhold til § 12, stk. 4, skal fordeles mellem ejerne af de ved vejen beliggende grunde.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan ved udgifternes fordeling tage hensyn til længden af ejendommens facade mod vejen og til ejendommens arealindhold. Kommunalbestyrelsen kan endvidere ved fordelingen tage hensyn til de enkelte ejendommers benyttelse og til deres vurdering til ejendomsskyld. For hjørnegrunde, større ubebyggede arealer samt sådanne grunde, som uden at være hjørnegrunde har facade til mere end en vej, bør bidraget reduceres eller eventuelt helt bortfalde, hvor omstændighederne taler derfor.

Stk. 3. Ved opgørelsen af udgifterne til de ved kommunens foranstaltning udførte arbejder kan medregnes samtlige kommunens udgifter til arbejdet, herunder udgifter til lån og til administration.

Stk. 4. Ønskes der henstand med betalingen af udgifterne ved de ved kommunens foranstaltning udførte arbejder, kan den af kommunalbestyrelsen efter anmodning fordeles på flere år, dog ikke ud over 15 år, idet det til enhver tid skyldige beløb forrentes med den rente, kommunalbestyrelsen fastsætter. Renten kan dog ikke sættes højere end 1 1/2 % p.a. over den til enhver tid gældende højeste indlånsrente i sparekasser i Københavns kommune eller Københavns amt for beløb, indsat på 9 måneders opsigelse.

Stk. 5. Når private veje efter reglerne i §§ 12 og 15 istandsættes ved grundejernes egen foranstaltning, og arbejdet har et så stort omfang, at der én gang for alle må udredes forholdsvis store beløb for den enkelte grundejer, kan kommunalbestyrelsen efter anmodning fra grundejerne bestemme, hvorvidt kommunen vil yde sin medvirkning til en ordning, hvorefter den enkelte grundejers bidrag gennem årlige eller halvårlige bidrag fordeles over et tidsrum af indtil 15 år, f. eks. således at de fornødne midler forskudtvis stilles til rådighed af kommunen mod en rente som i

stk. 4 angivet eller således, at midlerne tilvejebringes gennem et af kommunen garanteret lån.

§ 14.

Kommunens overtagelse af private vejes fremtidige vedligeholdelse m. m.

Efter overenskomst med de tilstødende grundenes ejere kan kommunalbestyrelsen helt eller delvis overtage den i §§ 5, 10 og 12 omhandlede fremtidige istandsættelse, vedligeholdelse, renholdelse m. m. af en privat vej mod vederlag af grundejerne. Vederlaget kan ydes efter reglerne i § 13 eller i form af et årligt bidrag, hvis størrelse fastsættes af kommunalbestyrelsen. Er ikke alle grundejere enige i ordningen, kan kommunalbestyrelsen, såfremt mindst to trediedele af de tilstødende grundenes ejere, repræsenterende mindst to trediedele af den samlede ejendomsskyld, måtte ønske at træffe en sådan overenskomst, bestemme, at ordningen skal være gældende for samtlige grundejere.

§ 15.

Vejsyn.

Stk. 1. Hvert forår lader kommunalbestyrelsen foretage et eftersyn på alle de på den i § 2 nævnte for-

tegnelse opførte private veje. Kommunalbestyrelsen kan desuden lade afholde sådant eftersyn, når den finder det nødvendigt.

Stk. 2. Til de årlige vejsyn indvarsles de til vejen stødende grundenes ejere ved offentlig bekendtgørelse på den i kommunen sædvanligt anvendte måde. Andre færdselsberettigede, der af kommunalbestyrelsen agtes inddraget under bidragspligten, skal dog altid indvarsles ved anbefalet brev.

Stk. 3. Ved vejsyn ud over det årlige indvarsles lods-ejerne ved anbefalet brev.

Stk. 4. Ved vejsynet gives der de fremmødte ejere og brugere lejlighed til at udtale sig, og kommunalbestyrelsen afsiger derefter kendelse, der skal indeholde en fortegnelse over de påtalte mangler med angivelse af, på hvilken måde vejen skal istandsættes og vedligeholdes samt holdes fri for ukrudt, hvorledes arbejdet henholdsvis udgifterne (jfr. § 13, stk. 1) skal fordeles, og inden for hvilke tidsfrister arbejdet skal være udført.

Stk. 5. Efter forudgående bekendtgørelse efter de i stk. 2 nævnte regler fremlægges kendelsen til almindeligt eftersyn på kommunkontoret eller den tekniske forvaltnings kontor.

Stk. 6. Hvis de foreskrevne arbejder ikke er udført inden den angivne tidsfrist, kan kommunalbestyrelsen foranledige dem udført for vedkommendes regning.

Afsnit III.

Offentlige veje

§ 16.

Overtagelse af private veje som offentlige og første hovedistandsættelse af overtagne veje.

Stk. 1. Kommunalbestyrelsen kan (jfr. § 21 a) med amtsrådets samtykke erklære enhver privat vej i kommunen eller en del af en sådan vej for offentlig.

Stk. 2. Når en hidtil privat vej overtages som offentlig, bestemmer kommunalbestyrelsen tillige, hvorledes den skal indrettes med hensyn til afløb, belægning og hele øvrige beskaffenhed, herunder bl. a. fornøden udvidelse og forlægning samt regulering af længde- og tværprofil m. v., samt om ejerne af de tilstødende grunde helt eller delvis skal afholde de dertil medgående udgifter, der foreløbigt afholdes af kommunens kasse. Udgifter til erhvervelse af de til en vejs udvidelse eller forlægning fornødne arealer m. v. kan ikke pålignes lodsejerne. Angående udgifternes fordeling henvises til § 19.

Stk. 3. Ved veje, hvis kørebane er bredere end 8 m, betaler kommunen udgifterne ved belægningen af den del af kørebanen, som overstiger 8 m. Ved veje, hvis øvrige dele — bortset fra kørebanen — har en samlet større bredde end 8 m, betaler kommunen en forholdsmæssig andel af udgifterne ved belægningen, svarende til den del af de pågældende arealer, hvorved disses samlede bredde overstiger 8 m. Omkostningerne ved anlægget af de arealer, som ikke benyttes til almindelig færdsel, kan ikke pålignes grundejerne.

Stk. 4. Belægningen kan udføres delvis og til forskel-

lig tid og skal være tilendebragt i løbet af højst 10 år efter den af kommunalbestyrelsen fastsatte overtagelsesdag.

Stk. 5. Efter overtagelsen er kommunen pligtig at sørge for den fremtidige vedligeholdelse og belysning af vejen i lighed med andre offentlige veje i kommunen.

§ 17.

Bidrag til anlæg af nye offentlige veje.

Reglerne i § 16 kan af kommunalbestyrelsen bringes til anvendelse på samtlige anlæg af nye offentlige veje m. v., som kommunalbestyrelsen måtte beslutte.

§ 17 a.*)

Udskillelse i matriklen af offentlige vejarealer.

Kommunens ejendomsret til nyerhvervede vejarealer, herunder også til overtagne, tidligere private vejes arealer, vil være at sikre ved disses udskillelse i matriklen.

§ 17 b.*)

Opmålinger m. v. i anledning af vejanlæg.

Stk. 1. Enhver grundejer er pligtig at tåle, at de opmålinger, nivellementer og andre tekniske forarbejder og undersøgelser, der er fornødne i anledning af et

*) Udgår, når den nye vejbestyrelseslov træder i kraft den 1. august 1957.

i denne vedtægt omhandlet anlæg, udføres på hans grund. De i dette øjemed anbragte mærker må ikke egenmægtigt borttages eller beskadiges.

Stk. 2. Dog skal der enten mindst 8 dage forud udgå bekendtgørelse i de i kommunen mest udbredte dagblade eller forud gives den pågældende særlig underretning om, at sådanne arbejder eller undersøgelser agtes foretaget, hvorhos al derved forvoldt skade bliver at erstatte. I mangel af mindelig overenskomst om erstatnings størrelse, fastsættes denne efter reglerne i § 21 a.

§ 18.

Endelig belægning af offentlige veje.

Stk. 1. Når en offentlig vej forsynes med en belægning, der er bedre end den hidtidige belægning, og som vejteknisk kan betegnes som permanent, eller når en offentlig vej, hvis belægning ikke er tilendebragt efter bestemmelse i § 16 i løbet af 10 år, forsynes med sådan belægning, kan kommunalbestyrelsen - under iagttagelse af den i § 16 fastsatte begrænsning med hensyn til vejens bredde — bestemme, at indtil halvdelen af de dermed forbundne udgifter skal godtgøres kommunen af de tilstødende grundes ejere. Bidrag til endelig belægning af en offentlig vejs kørebane og øvrige arealer kan kun pålægges lodsejerne een gang. Belægningen kan dog udføres delvis og til forskellig tid.

Stk. 2. Såfremt i sådanne tilfælde mindst to trediedele af de tilstødende grundes ejere, repræsenterende mindst to trediedele af den samlede ejendomsskyld, fremsætter ønske om en kostbarere belægning end den, kommunalbestyrelsen finder passende, kan kommunalbestyrelsen bestemme, at samtlige de tilstødende grundes ejere tillige skal betale hele den merudgift, der er forbundet med den kostbarere belægning. De samme regler gælder ved omlægning af offentlige veje.

§ 19.

Udgifternes fordeling.

Stk. 1. Fordelingen mellem grundejerne af de bi-

drag, som pålægges dem i henhold til §§ 16-18, sker efter de i § 13, stk. 2, angivne regler.

Stk. 2. Når de omhandlede arbejder er fuldført og udgifternes fordeling fastsat, bestemmer kommunalbestyrelsen tillige, hvorledes og hvornår betalingen for dette arbejde skal ydes.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan, når forholdene taler derfor, indrømme en lodsejer henstand med erlæggelsen af en del af bidraget, således at pligten til betaling af denne del af bidraget først helt eller delvis indtræder, når ejendommen gøres til genstand for en stigende udnyttelse ved bebyggelse, udstykning eller andet.

Stk. 4. Når bidrag er pålignet et ikke udparcelleret areal på over 6.000 m², der anvendes til landbrug, skovbrug, frilandsgartneri eller lignende, kan ejeren forlange, at betalingspligten med hensyn til den del af bidraget, som overstiger bidraget af en parcel med et areal af 2.500 m², udskydes, indtil arealet overgår til anden anvendelse eller bebygges i tilknytning til vejen. Ved udparcellering af arealet indtræder betalingspligten med hensyn til restbidraget for de parcellers vedkommende, hvis størrelse ikke overstiger 6.000 m².

Stk. 5. Den del af bidraget, med hvis betaling der gives henstand i medfør af stk. 3 og 4, forrentes overensstemmende med reglerne i § 13, stk. 4. Forrentningen ophører dog, når det samlede beløb, der er tillagt i renter, svarer til det pålignede beløb.

Stk. 6. Den del af bidraget, med hvis betaling der ikke gives henstand i medfør af stk. 3 og 4, kan vedkommende grundejer, såfremt beløbet overstiger 200 kr., forlange fordelt over et af kommunalbestyrelsen i hvert enkelt tilfælde fastsat tidsrum på mellem 5 og 20 år mod at forrente det til enhver tid skyldige beløb overensstemmende med reglerne i § 13, stk. 4. Kommunalbestyrelsen kan endvidere indrømme grundejerne en tilsvarende afdragsordning med hensyn til den del af bidraget, for hvis vedkommende betalingspligten i medfør af stk. 3 eller stk. 4 først indtræder på et senere tidspunkt.

Afsnit IV.

Fællesbestemmelser for private og offentlige veje

§ 20.

Omfordeling af udgifter.

Viser det sig, at der ved en af kommunalbestyrelsen fastsat fordeling af istandsættelses-, vedligeholdelses- og driftsudgifterne vedrørende de i §§ 5, 8, 12, 15, 16, 17 og 18 omhandlede anlæg og arbejder er pålagt én eller flere ejere en væsentlig større andel, end der under senere forandrede forhold rettelig bør påhvile dem, kan kommunalbestyrelsen, såfremt der inden 5 år efter, at den oprindelige fordeling er bekendtgjort for grundejerne, fremsættes begæring derom, foretage en omfordeling af de pågældende udgifter.

§ 21.

Betaling og inddrivelse af bidrag.

Når vedkommende ikke inden en af kommunalbestyrelsen fastsat frist godtgør kommunens kasse de af kommunen i henhold til foranstående gjorte udlæg med påløbne renter, herunder også krav i henhold til indfriet kaution, kan de inddrives ved udpantning med samme fortrinsret, som tilkommer de på faste ejendomme hvilende kommunale skatter og i overensstemmelse med de for disses inddrivelse gældende regler, uden hensyn til, om ejendommen senere måtte være overgået i andres eje.

Taksation.

Stk. 1. Til i de tilfælde, hvor forlig ikke er opnået, at bestemme, hvilken erstatning der skal gives de private vej- eller grundejere i de i denne vedtægts § 16, stk. 1, omhandlede tilfælde og til at foretage vurdering af de arealer m. v., som kommunalbestyrelsen i medfør af kommunens bygningsvedtægt eller -reglement eller lovgivningens almindelige bestemmelser i øvrigt måtte fordrø afstået til vej formål, anordnes en kommission på fire medlemmer, bestående af 2 af ministeriet for offentlige arbejder valgte medlemmer (hvoraf den ene fungerer som formand) og 2 af retten udmeldte medlemmer under medvirken af en landinspektør. Kommissionen tiltrædes i tilfælde af stemmelighed af en af ministeriet for offentlige arbejder for hele amtsråds kredsen udnævnt opmand. Ministeriet for offentlige arbejder og vedkommende dommer beskikker endvidere en suppleant for hver af de af dem udmeldte medlemmer, ligesom ministeriet beskikker en suppleant for opmanden. Alle valgene sker for 4 år ad gangen.

Stk. 2. De udnævnte taksationsmænd såvel som opmanden og suppleanterne skal én gang for alle afgive skriftlig forsikring på tro og love om at udføre de forefaldende forretninger med streng upartiskhed og opmærksomhed, overensstemmende med de her givne forskrifter. Erklæringen afgives til den myndighed, der har foretaget beskikkelsen.

Stk. 3. Med hensyn til taksationsmændenes honorar gælder, hvad derom til enhver tid fastsættes af ministeriet for offentlige arbejder.

Stk. 4. Kommissionen ansætter vedkommende arealer m. v. til sand værdi i handel og vandel; men ved er-

statningens fastsættelse bliver heri at afkorte den forøgelse i værdi, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå. Som følge deraf kan erstatning for afståelse endog ganske bortfalde, når den af kommunen trufne foranstaltning af kommissionen skønnes at medføre større fordel for ejeren, end det afståedes værdi udgør.

Stk. 5. For så vidt den tilbageblevne del af ejendommen måtte få en sådan størrelse, form eller beliggenhed eller på anden måde blive således beskaffen, at den af kommissionen ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bibeholdes som særlig ejendom, kan ejeren inden for en frist af 4 uger fra den dato, da han fra kommunalbestyrelsen har fået meddelelse herom, fordrø hele ejendommen overtaget af kommunen mod erstatning af dens fulde værdi efter kommissionens bestemmelse.

§ 22.

Indankning.

Klager over kommunalbestyrelsens kendelser og beslutninger, men ikke over vurderingskommissionens kendelser i henhold til § 21 a*), kan forelægges ministeriet for offentlige arbejder til afgørelse. Sådan påanke må for at komme i betragtning være indleveret i ministeriet inden 4 uger efter, at kommunalbestyrelsens beslutning er bekendtgjort. Klageren fritages dog ikke ved klagen for at efterkomme et ham givet pålæg.

§ 23.

Dispensation.

Ministeriet for offentlige arbejder kan efter indstilling fra kommunalbestyrelsen tillade afvigelser fra denne vedtægt.

Bemærkninger til udkast til vejvedtægt

Til § 1.

En til § 1 svarende bestemmelse findes ikke i stads- og haveingeniørforeningens normalvedtægt, og i fællesvedtægten for Københavns omegnskommuner findes kun en til stk. 2 i nærværende udkast svarende bestemmelse. Derimod findes bestemmelser af lignende indhold i § 1 i byplanlaboratoriets standardvedtægt, der dog afviger på flere punkter fra det her foreliggende udkast.

Medens byplanlaboratoriets udkast ikke i § 1 skelner mellem offentlige og private veje, har nærværende udvalg ment, at sondringen mellem disse to kategorier af veje er af så fundamental betydning inden for vejlovgivningen, at den bør komme til udtryk i selve definitionen af begrebet vej. Med hensyn til definitionen af offentlig vej har man stort set henholdt sig til den tilsvarende definition i § 1 i den nye lov om bestyrelsen af de offentlige veje, der som nævnt i beretningen træder i kraft den 1. august 1957. Dog har man af praktiske grunde medtaget stier under definitionen.

Ligesom i byplanlaboratoriets udkast bestemmes det

overensstemmende med den herskende retsopfattelse, at vedtægten ikke kommer til anvendelse på landeveje. Det betyder bl. a., at lodsejerne ikke kan tilpligtes at betale bidrag til anlæg, hovedstandsættelse eller endelig belægning (herunder fortovsbelægning) af landeveje. I § 17, stk. 7, i den nye vejbestyrelseslov er der imidlertid optaget en bestemmelse om lodsejers bidrag til fortovsanlæg ved (hovedlandeveje og) landeveje. Når denne bestemmelse træder i kraft, må bestemmelsen i vedtægtsens § 1, stk. 3, ændres som angivet i fodnoten.

Den i stk. 4 under a) optagne definition af privat vej svarer til den i § 1 i den københavnske gadelov af 14. december 1857 (med senere ændringer) angivne afgrænsning af de private veje, der kan overtages som offentlige efter reglerne i denne lov. Som det vil ses, omfatter definitionen i stk. 4 a) af privat vej ikke sådanne private veje, der alene er til brug for en enkelt ejendom, heller ikke, når vejen er åben for almindelig færdsel og følgelig er omfattet af færdselslovens bestemmelser. Da også definitionen i stk. 4 b) kun vedrører veje, der er sikret til fremti-

*) Udgår, når den nye vejbestyrelseslov træder i kraft den 1. august 1957.

*) Henvisningen til vurderingskommissionens kendelser i henhold til § 21 a) udgår, når den nye vejbestyrelseslov træder i kraft den 1. august 1957.

dig anvendelse for flere ejendomme, omfatter vedtægtens bestemmelser om private veje alene de såkaldte private fællesveje.

Man har i udvalget overvejet, om man burde foreslå, at reglerne om private fællesveje også skulle omfatte adgangsveje til boligblokke, uanset at disse veje ikke tjener som færdselsareal for flere særskilt matrikulerede ejendomme. Motiveringen for en sådan bestemmelse skulle være, at der hyppigt er lige så megen færdsel eller undertiden mere færdsel på veje af denne karakter end på egentlige private fællesveje. Man har dog ikke ment at burde stille et så vidtgående forslag (der i øvrigt ville udkræve lovændring), da overvejelserne om indførelse af en sådan bestemmelse efter udvalgets opfattelse naturligst henhører under vejlovsudvalget af 1951.

Bestemmelsen i stk. 4 b) om udlagte veje er i forhold til byplanlaboratoriets udkast begrænset til kun at omfatte sådanne arealer, som i henhold til en med kommunalbestyrelsens godkendelse pålagt deklaration eller i henhold til byplan er sikret til fremtidig anvendelse som færdselsareal for flere ejendomme, medens byplanlaboratoriets udkast efter sin ordlyd også omfatter arealer, der i henhold til private deklarationer er sikret til fremtidig anvendelse som vej. Endelig har man i modsætning til byplanlaboratoriets udkast udtrykkeligt præciseret, i hvilke tilfælde bestemmelserne i vejvedtægten kommer til anvendelse på udlagte veje.

Landsdommer Abitz har over for udvalget gjort opmærksom på, at veje, der alene er udlagt i henhold til byplan, næppe kan kræves anlagt under de i vedtægtens § 4, stk. 1, omhandlede omstændigheder, og at denne bestemmelse derfor formentlig kun kan gennemføres efter lovændring.

Den i byplanlaboratoriets udkast indeholdte definition af anlagte veje er udgået som overflødig.

Til § 2.

En til § 2 svarende bestemmelse findes ikke i stads- og havneingeniorforeningens normalvedtægt. Derimod findes bestemmelser af tilsvarende indhold såvel i § 2 i omegnskommunernes fællesvedtægt som i § 2 i byplanlaboratoriets standardvedtægt.

Til stk. 1. Bestemmelsen er identisk med § 2, stk. 1, i byplanlaboratoriets udkast og svarer nøje til § 2, stk. 1, i omegnskommunernes fællesvedtægt. Landsdommer Abitz har over for udvalget gjort opmærksom på, at selve optagelsen af en privat vej på den her omhandlede fortegnelse ikke i sig selv har nogen retlig betydning og navnlig ikke — således som optagelse af en gade på den i § 16 i Københavns bygge- og 29. marts 1939 omhandlede fortegnelse — betyder en godkendelse af vejen til bebyggelse. Dette kan formentlig tiltrædes. Bestemmelsen har imidlertid betydning som en ordensforskrift, og den klassificering i henhold til stk. 3 foretages af vejene, har betydning for, hvilke krav der vil blive stillet med hensyn til deres udbygning.

Til stk. 2. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i omegnskommunernes fællesvedtægt, men derimod i § 2, stk. 2, i byplanlaboratoriets udkast. Bestemmelsen er i forhold til sidstnævnte bestemmelse ændret således, at de på fortegnelsen optagne veje opdeles i to hovedgrupper, af hvilke den første gruppe omfatter veje, der udlægges og anlægges efter vedtægtens ikrafttræden, og den anden gruppe omfatter veje, der er taget i brug inden dette tidspunkt. Inden for den førstnævnte hovedgruppe sondres der igen imel-

lem, om kun arealudlægget er godkendt, om tillige detailprojekt til dens anlæg er godkendt, eller om endelig anlægsforanstaltningerne er bragt til udførelse.

Til stk. 3. Bestemmelsen svarer til § 2, stk. 2, i omegnskommunernes fællesvedtægt og til § 2, stk. 3, i byplanlaboratoriets udkast, og klasseinddelingen svarer stort set til byplanlaboratoriets inddeling, medens den afviger noget mere fra fællesvedtægten. Dog er der i forhold til byplanlaboratoriets udkast foretaget visse sproglige ændringer i betegnelsen af de enkelte klasser, ligesom der er tilføjet en ny klasse IV, omfattende stier.

Til stk. 4. Bestemmelsen er overensstemmende med § 2, stk. 3, i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 2, stk. 4, i byplanlaboratoriets standardvedtægt.

Til §§ 3 og 4.

I købstædernes normalvedtægt findes kun få og ikke særligt detaljerede regler om udlæg og anlæg af private veje (§§ 13 og 16). Derimod findes mere indgående regler herom såvel i omegnskommunernes fællesvedtægt (§§ 4–7, 8, stk. 1, samt til dels § 10) som i byplanlaboratoriets standardvedtægt (§§ 3 og 4). I lighed med byplanlaboratoriets vedtægt, men i modsætning til omegnskommunernes hidtidige fællesvedtægt har man i det her foreliggende udkast søgt så vidt muligt at adskille reglerne om udlæg og om anlæg af private veje. Bestemmelserne i § 3 gælder derfor alene udlæg og § 4 alene anlæg af private veje. Ligesom i fællesvedtægten (modsat byplanlaboratoriets vedtægt) er det udtrykkeligt angivet, at visse af reglerne om istandsættelse af private veje også gælder anlæg af private veje.

Med hensyn til spørgsmålet om hjemmelen til bestemmelserne i §§ 3 og 4 henvises til beretningen.

Til § 3.

Til stk. 1. Bestemmelsen svarer til § 3, stk. 1, i byplanlaboratoriets udkast og § 4, stk. 1, i omegnskommunernes fællesvedtægt, men adskiller sig fra den sidstnævnte vedtægt ved alene at omhandle udlæg og ikke anlæg af private veje. I forhold til byplanlaboratoriets vedtægt er udkastet ændret derved, at det projekt, der skal indsendes, ikke alene skal angive vejens længde og bredde, men også dens længdeprofil. Udvalget har ment at måtte foreslå, at de hidtidige bestemmelser om byggelinier udgår, da der herved sigtes til de særlige bygningslinier, der pålægges i henhold til bygningslovgivningen og ikke naturligvis hører hjemme i en vejvedtægt.

Til stk. 2. Bestemmelsen svarer til § 5 i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 3, stk. 1, i byplanlaboratoriets udkast, men der er foretaget forskellige, navnlig sproglige ændringer. Således er ordet »hovedveje«, der anvendes i byplanlaboratoriets udkast, erstattet med »veje med større gennemgående færdsel« for at undgå forveksling med færdselslovens hovedvejsbegreb. Bestemmelsen forudsætter ligesom byplanlaboratoriets udkast, at der kan stilles krav om, at ministeriet for offentlige arbejders vejregler overholdes. Disse vejregler indeholder imidlertid alene regler om offentlige veje. Det er dog nærværende udvalg bekendt, at det af ministeriet for offentlige arbejder nedsatte vejregludvalg overvejer ved den forestående revision af vejreglerne tillige at foreslå indført bestemmelser om private veje.

Til stk. 3. Bestemmelsen svarer til § 6, stk. 2, 1. punktum, i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 3, stk. 3, 1. punktum, i byplanlaboratoriets udkast.

Dog er udlægsbredden for nye veje af klasse I ændret fra mindst 20 m til 18-22 m under hensyn til muligheden for at få et tidssvarende tværprofil, jfr. vejreglernes bestemmelse om færdselsbaners bredde.

I denne forbindelse bemærkes, at der næppe i den nugældende bygningslovgivning er hjemmel til at kræve, at nye veje udlægges i større bredde end 20 m, medmindre der ydes ejerne erstatning for de overskydende arealer (jfr. Københavns bygge lov § 19, stk. 2). Bestemmelsen i sidste punktum i fællesvedtægten § 6, stk. 2, og byplanlaboratoriets § 3, stk. 3, om midlertidigt *anlæg* af veje i mindre bredde end udlægsbredden er overført til § 4 om anlæg af private veje, hvor den naturligst synes at høre hjemme.

Til stk. 4. Bestemmelsen svarer til § 5, sidste punktum, i fællesvedtægten, der imidlertid alene omhandler hjørneafskæringer og ikke oversigtsarealer eller skråningsarealer. Bestemmelsen fremtræder i øvrigt som en samarbejdning og forenkling af de tidssvarende bestemmelser i § 3, stk. 5 og 10, i byplanlaboratoriets udkast. Med hensyn til spørgsmålet om hjemmelen til efter den nugældende lovgivning at kræve udlagt arealer til vej (herunder skråning m. m.), der sammenlagt for hele vejens længde ville overstige arealudlægget til en 20 m bred vej, henvises til bemærkningerne til stk. 3.

Til stk. 5. Bestemmelsen er i forhold til § 6, stk. 3, i fællesvedtægten og § 3, stk. 6, i byplanlaboratoriets udkast ændret således, at udlæg af vendepladser ikke alene skal ske ved blinde veje, men også, hvor forholdene i øvrigt gør det ønskeligt.

Til stk. 6. Bestemmelsen er ny.

Til stk. 5 og 6. Med hensyn til størrelsen af det samlede areal, der i henhold til den nugældende bygningslovgivning kan kræves udlagt til en vej med vendepladser, holdebaner m. m., henvises til bemærkningerne til stk. 3 og 4.

Til stk. 7. Bestemmelsen svarer til § 3, stk. 8, i byplanlaboratoriets standardudkast.

Til stk. 8. Bestemmelsen er ny, men skønnes nødvendig for at angive de juridiske retsvirkninger af godkendelsen af et vejudlæg.

Til stk. 9. Bestemmelsen svarer til § 3, stk. 11, i byplanlaboratoriets udkast.

Til stk. 10. Bestemmelsen svarer til § 4, stk. 3, i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 3, stk. 12, i byplanlaboratoriets udkast. Tidsfristen er som i byplanlaboratoriets udkast fastsat til 2 år, medens fællesvedtægten tidsfrist er eet år. Den i byplanlaboratoriets udkast, men ikke i fællesvedtægten indeholdte bestemmelse om, at der inden 2 år fra godkendelsens dato skal være tillagt erhververe af grunde færdselsret til vejen, er bortfaldet som overflødig, da det i § 12, stk. 5, i forslaget bestemmes, at private veje hverken helt eller delvis må afspærres af de tilstødende grundsejere uden kommunalbestyrelsens samtykke.

Til stk. 11. Bestemmelsen, der er ny, tilsigter at tilvejebringe fornøden koordinering mellem de tilfælde, hvor private veje udlægges i henhold til bygningslovgivningen, og de tilfælde, hvor de udlægges i henhold til vejvedtægten. Det bestemmes derfor, at i de tilfælde, hvor en vej udlægges efter bygningsvedtægten eller bygningsreglementets bestemmelser, skal der samtidig træffes bestemmelse om, til hvilken af de i vejvedtægten § 2 omhandlede klasser vejen skal henføres.

Til § 4.

Med hensyn til spørgsmålet om hjemmelen til be-

stemmelsen og om bestemmelsens forhold til stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt, omegnskommunernes fællesvedtægt samt byplanlaboratoriets standardudkast henvises til de indledende bemærkninger til §§ 3 og 4.

Til stk. 1. Bestemmelsen findes ikke i byplanlaboratoriets udkast, men svarer til en vis grad til den som midlertidig bestemmelse foreslåede regel i § 22 a, stk. 3, i det af bygge lovsudvalget udarbejdede forslag til ny landsbygge lov. En bestemmelse, der efter sin formulering er lige så vidtgående, findes i § 10 i omegnskommunernes fællesvedtægt, der sidestiller anlæg af en privat vej med istandsættelse og vedligeholdelse. Da en sådan bestemmelse imidlertid går langt ud over, hvad der er hjemlet i den københavnske gade lov og 1932-loven, har man i praksis været betænkelig ved at fortolke bestemmelsen i fællesvedtægten på den i den her foreslåede bestemmelse angivne måde. Landsdommer Abitz har da også gjort opmærksom på, at der formentlig ikke i den gældende lovgivning er fornøden hjemmel til bestemmelsen. Udvalget anser imidlertid den foreslåede bestemmelse for nødvendig under hensyn til den store betydning, det private vejnet har i mange af omegnskommunerne. Der er i flere tilfælde opstået problemer, som kunne være løst, hvis man havde haft en til den foreslåede bestemmelse svarende regel; således har f. eks. ejerne af nogle arealer, på hvilke der ved tinglyst byplan var udlagt en vej, nægtet at afgive de fornødne arealer til vejens anlæg. Såfremt de pågældende grundejere ikke ønsker at bygge ud til den omhandlede vej, har kommunalbestyrelsen efter den hidtidige lovgivning kun haft valget imellem at anlægge vejen som offentlig vej, hvad der af hensyn til konsekvenserne kan være betænkeligt, eller helt at opgive vejens anlæg, selv om dette er færdselsmæssigt påkrævet. (I særlige tilfælde kan problemer af den pågældende karakter dog løses efter reglerne i lov nr. 143 af 13. april 1938 om private vejrettigheder).

Til stk. 2. Bestemmelsen svarer til § 4, stk. 1, i såvel omegnskommunernes fællesvedtægt som byplanlaboratoriets standardudkast. Den førstnævnte bestemmelse omhandler imidlertid både udlæg og anlæg af veje, medens nærværende forslag ligesom byplanlaboratoriets udkast alene omhandler anlæg af private veje. Forslaget adskiller sig fra begge de nævnte tidligere standardvedtægter derved, at det ikke alene som i disse vedtægter er en forudsætning for anlægget af en vej, at dens arealudlæg, længde- og tværprofil m. m. skal være godkendt af kommunalbestyrelsen, men at denne forudsætning også skal være opfyldt, forinden en vej tages i brug som færdselsareal. Det fremgår nu endvidere udtrykkeligt af bestemmelsen, at et egentligt detailprojekt skal være godkendt.

Til stk. 3. Bestemmelsen svarer til § 6, stk. 1, i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 4, stk. 2, i byplanlaboratoriets udkast. Dog er der af hensyn til vejenes afvanding indsat den nye bestemmelse, at stigningerne så vidt muligt ikke bør være under 4 ‰.

Til stk. 4. Bestemmelsen svarer til § 6, stk. 4 og 5, i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 4, stk. 3 og 4, i byplanlaboratoriets udkast. Medens disse vedtægter angiver bredden for kørebane og fortov (byplanlaboratoriets udkast også for cykelstier), henviser nærværende forslag i så henseende til ministeriet for offentlige arbejders vejregler. (Med hensyn til vejreglernes forhold til private veje henvises til bemærkningerne til § 3, stk. 4).

Til stk. 5. Bestemmelsen svarer ganske til § 6, stk.

6, i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 4, stk. 5, i byplanlaboratoriets udkast. Derimod er bestemmelserne i fællesvedtægtens § 6, stk. 7-9, og i byplanlaboratoriets udkast § 4, stk. 6, 7, 9 og 10, der indeholder nærmere forskrifter for befæstelsen, ikke optaget i det her foreliggende udkast.

Til stk. 6. Bestemmelsen svarer til § 4, stk. 8, i byplanlaboratoriets udkast. I bestemmelsen er indføjet en til § 6, stk. 2, 2. punktum, i omegnskommunernes fællesvedtægt og til § 3, stk. 3, sidste punktum, i byplanlaboratoriets standardudkast svarende bestemmelse, hvorefter en vej midlertidigt kan tillades anlagt i mindre bredde end den godkendte udlægsbredde.

Til stk. 7 og 8. Bestemmelserne svarer til § 7 og § 8, stk. 2, i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 4, stk. 11 og 12, i byplanlaboratoriets udkast. Dog er de nærmere tekniske forskrifter for overkørslernes befæstelse og afvandingens udførelse udgået som overflødige.

Til stk. 9. Bestemmelsen er ny, men en tilsvarende regel kan udledes af § 10 i omegnskommunernes fællesvedtægt om private vejes istandsættelse, der sidestiller anlæg af sådanne veje med istandsættelse og vedligeholdelse og således giver mulighed for anvendelse af reglerne om udgiftsfordeling, optagelse af lån m. m. også på anlæg af private veje.

Til § 5.

Bestemmelsen svarer til § 14 i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 12 i byplanlaboratoriets udkast, hvilke bestemmelser er affattet overensstemmende med stk. 5 i lov nr. 90 af 23. marts 1932 om vejvedtægter for landkommuner med bymæssig bebyggelse. Den her foreliggende bestemmelse er derimod ligesom § 10 i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt udformet på grundlag af § 8, stk. 6, i den københavnske gadelov af 1857 som ændret i 1926. Den væsentligste forskel mellem de to bestemmelser består i, at det efter 1932-loven, men ikke efter 1857-loven er en betingelse for kommunalbestyrelsens påbud om vejbelysning, at en grundejermajoritet går ind for dette krav. Efter den nugældende lovgivning kan den her foreslåede bestemmelse kun indføres efter de for købstadkommunale vedtægter gældende regler.

Til § 6.

Bestemmelsen svarer til § 3 i omegnskommunernes fællesvedtægt, § 13 i byplanlaboratoriets udkast samt § 14 i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt. Med hensyn til lovhjemmelen til denne paragraf henvises til indledningen til nærværende beretning.

Til stk. 1. Bestemmelsen er i modsætning til fællesvedtægten og byplanlaboratoriets udkast, men i lighed med stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt formuleret på grundlag af § 9 i den københavnske gadelov af 1857 som ændret i 1926.

Til stk. 2. Bestemmelsen svarer til § 13, stk. 3, i byplanlaboratoriets udkast, men adskiller sig derfra ved, at også matrikelnummer kan kræves angivet på skilte med husnumre. Det er endvidere udtrykkeligt angivet, at sådanne skilte kan kræves opsat på alle bebyggede ejendomme og ejendomme, der er udstykket med bebyggelse for øje, og at der på skiltene kun må angives de af myndighederne fastsatte husnumre og matrikelnumre. Den sidstnævnte bestemmelse betyder bl. a., at skiltene ikke kan kombineres med reklareskilte.

Til stk. 3. Bestemmelsen i 1. punktum svarer til en

vis grad til § 3, stk. 3, i omegnskommunernes fællesvedtægt, § 13, stk. 2, i byplanlaboratoriets udkast samt § 14, stk. 4, i købstædernes normalvedtægt, men omfatter i modsætning til disse bestemmelser ikke alene skilte med vejnavne, men også skilte med husnumre og matrikelnumre. Det angives endvidere udtrykkeligt, at ikke alene skiltens materiale, men også deres udseende og placering skal godkendes af kommunalbestyrelsen. Bestemmelsen i 2. punktum er udformet på grundlag af § 88, stk. 2, i vejafmærkningsbekendtgørelsen af 1. juli 1955. Selv om bestemmelsen således allerede findes i afmærkningsbekendtgørelsen, har man fundet det hensigtsmæssigt, at den også optages i vejvedtægten.

Til stk. 4 og 5. Disse bestemmelser svarer til de i bemærkningerne til stk. 3 omhandlede bestemmelser, men er noget mere detaljerede end disse, og medens sidstnævnte bestemmelser alene omfatter vejnavneskilte, omfatter de her foreslåede bestemmelser tillige skilte med husnumre og matrikelnumre. Endvidere sondres nu mellem den første anbringelse af skiltene (stk. 4) og den senere vedligeholdelse og udskiftning af disse (stk. 5). Endelig er det blevet udtrykkeligt fastslået, at vedligeholdelsen af vejnavneskilte påhviler dem, som i øvrigt er pligtige at vedligeholde vejen.

Til stk. 6. Bestemmelsen er ny, men må anses for påkrævet under hensyn til, at de nærmere regler om de her omhandlede skilte bør findes i et regulativ, der let kan ændres, når forholdene gør det påkrævet.

Til § 7.

En tilsvarende bestemmelse findes ikke i omegnskommunernes fællesvedtægt, men derimod i § 19, stk. 1, i byplanlaboratoriets udkast og § 17 i købstædernes normalvedtægt. Den her foreliggende bestemmelse er langt mere detaljeret end de tilsvarende regler i de to sidstnævnte bestemmelser. Medens disse omfatter både offentlige og private veje, er den her foreslåede bestemmelse begrænset til private veje, idet den nye vejbestyrelseslov, der i sin helhed træder i kraft den 1. august 1957, i kap. III indeholder regler, der løser de hidtil noget omdiskuterede problemer vedrørende overkørsler til offentlige veje. De i loven indeholdte regler giver mulighed for at gøre offentlige vejstrækninger helt eller delvis facadeløse (§§ 35 og 38) og fastslår samtidig for ikke-facadeløse vejstrækningers vedkommende vejbestyrelsens beføjelse til at stille sagligt begrundede tekniske betingelser for tilladelser til etablering af overkørsler (§§ 33-34). De sidstnævnte regler er allerede trådt i kraft.

De her foreslåede regler er bygget over de sidstnævnte to paragraffer; dog har man ikke medtaget bestemmelsen i § 33, stk. 1, om, at det ved udstykning kan kræves, at flere parceller benytter samme adgangsvej. Denne beføjelse må dog formentlig i forvejen tilkomme kommunalbestyrelsen i medfør af §§ 3 og 4 i det foreliggende udkast. Man har heller ikke medtaget bestemmelsen i § 33, stk. 1, sidste punktum, hvorefter kommunalbestyrelsen kan kræve selv at udføre anlægget mod godtgørelse af de dermed forbundne udgifter.

Som anført i den som bilag 5 citerede skrivelse af 18. september 1956 til vejlovsudvalget, er baggrunden for nærværende udvalgs ønske om at medtage bestemmelsen bl. a. den, at mange private veje senere overtages som offentlige, hvorfor det må anses for ønskeligt, at der med hensyn til overkørsler, der anlægges, medens vejen er privat, stilles tilsvarende vilkår som efter vejens overtagelse som offentlig. Også under

hensyn til den risiko, der er forbundet med udkørsel fra overkørsler, som ikke er anlagt på en færdselsmæssig betryggende måde, må det anses for påkrævet, at de nævnte bestemmelser om overkørsler ligesom færdselslovens regler bliver gældende ikke alene for offentlige veje, men også for sådanne private fællesveje, som er åbne for almindelig færdsel.

Lige så lidt som §§ 33 og 34 i vejbestyrelseslovsforslaget vil den her foreslåede bestemmelse give kommunalbestyrelsen mulighed for at gøre en vejstrækning facadeløs. Derimod kan kommunalbestyrelsen stille sagligt begrundede tekniske betingelser med hensyn til anlæggets nærmere placering og udformning som vilkår for at imødekomme et andragende om etablering af en overkørsel. Hvis en grund grænser op til flere veje, kan ejeren næppe forlange at få overkørsel til alle disse, og kommunalbestyrelsen må kunne bestemme, til hvilken af vejene overkørslen skal anbringes. Ligesom efter § 33, stk. 1, i vejbestyrelseslovsforslaget er bestemmelsen formuleret således, at lodsejerne ikke har noget ubetinget retskrav på at få etableret en overkørsel. Normalt bør lodsejerne ved private veje dog have tilladelse til at få mindst een overkørsel til deres ejendom. Hvis færdselsmæssige grunde undtagelsesvis afgørende skulle tale imod, at der gives nogensomhelst overkørselstilladelse, end ikke til en privat vej til en ejendom, må tilladelsen formentlig kunne nægtes. Hvis en sådan nægtelse skulle afskære ejeren fra en naturlig og rimelig udnyttelse af ejendommen, og anden fornuften adgang ikke kan etableres, bør kommunalbestyrelsen formentlig på ejerens begæring overtage ejendommen mod erstatning (jfr. analogien af § 37, stk. 1, i vejbestyrelseslovsforslaget).

Landsdommer Abitz har henledt opmærksomheden på, at der under den nugældende lovgivning næppe er fornøden hjemmel til at indføre den i § 7 foreslåede bestemmelse.

Til § 8.

Bestemmelsen svarer til § 19, stk. 2 og 3, i byplanlaboratoriets standardudkast, medens tilsvarende bestemmelser ikke findes i omegnskommunernes fællesvedtægt eller stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt. Den her foreslåede bestemmelse omfatter i modsætning til byplanlaboratoriets standardudkast alene private veje, idet det må følge af almindelige retsgrundsætninger om vejbestyrelsens råden over de offentlige vejarealer, at nyplantning eller ændring af bestående plantning på offentlig vej kun kan foretages af vejbestyrelsen eller med dennes samtykke.

Den foreslåede bestemmelse fastslår i øvrigt klarere end byplanlaboratoriets udkast, at plantning af vejtræer på privat vej ikke må ske uden kommunalbestyrelsens samtykke. Endvidere foreslås indført to nye regler. For det første skal kommunalbestyrelsen til enhver tid kunne kræve de på en privat vej anbragte træer fjernet og beskåret, og for det andet skal kommunalbestyrelsen kunne bestemme, at der for grundejernes regning foretages beplantning i et af kommunalbestyrelsen nærmere fastsat omfang på private veje, for så vidt kvarterets udformning måtte tilsige det.

Landsdommer Abitz har over for udvalget henledt opmærksomheden på, at bestemmelsen næppe under den nugældende retstilstand har fornøden lov hjemmel.

Til § 9.

Bestemmelsen svarer til § 9 i omegnskommunernes fællesvedtægt, § 20 i byplanlaboratoriets udkast samt § 18 i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt, men omfatter i modsætning til disse vedtægter ikke offentlige veje. Det må nemlig følge af almindelige retsgrundsætninger om vejbestyrelsens råden over de offentlige vejarealer, at lodsejerne ikke på egen hånd kan foretage opgravninger eller nedlægge kabler eller andre ledninger i offentlige veje. I øvrigt forefindes i §§ 52 og 57 i den nye lov om bestyrelsen af de offentlige veje bestemmelser om råden over de offentlige vejarealer og om nedlægning og flytning af ledninger i eller over offentlige vejarealer.

I lov nr. 84 af 11. maj 1897 §§ 9 ff. jfr. § 16, og i lovekendtgørelse nr. 356 af 30. juli 1949 findes særlige regler om fremføring henholdsvis af telegraf- og telefonledninger og af elektriske stærkstrømsledninger. Efter disse regler kan sådanne ledninger anbringes over eller under såvel offentlig som privat vej, uden at kommunalbestyrelsen eller de private grundejere kan modsætte sig dette. Også vandløbsloven (lov nr. 214 af 11. april 1949) giver hjemmel til anbringelse af ledninger i vejene, og heller ikke her skal kommunalbestyrelsens samtykke indhentes. Dog er det ved offentlige veje vejbestyrelsen, der bestemmer, hvilke foranstaltninger der vil være at træffe af hensyn til trafikikkerheden og af hensyn til vejanlæggets udviklingsmuligheder, ligesom vejbestyrelsen kan forlange selv at udføre de arbejder, der berører vejens areal (vandløbslovens § 94).

T/7 stk. 1. Bestemmelsen svarer til § 57, stk. 2, samt § 57, stk. 1 sidste punktum, i lovforslaget om bestyrelsen af de offentlige veje. Bestemmelsen er noget videregående end bestemmelserne i byplanlaboratoriets normalvejvedtægts § 20, stk. 1-2, og § 9, stk. 3, i omegnskommunernes fællesvedtægt, idet den forudsætter, at alle projekter til anbringelse eller ændring af ledninger m.m. i eller over privat vej skal godkendes af kommunalbestyrelsen, medens de tilsvarende bestemmelser i de to andre vedtægter alene fastsætter, at kommunalbestyrelsen uden lodsejernes samtykke kan træffe aftale med ledningsejere om anbringelse af ledninger i eller over privat vej, og at aftaler mellem lodsejerne ved private veje og ledningsejeren om anbringelse af ledninger ikke er bindende for kommunen. Endvidere foreslås den nye regel, at kommunalbestyrelsen kan forlange selv at lade udføre de med ledningsanlægget forbundne vejarbejder på ledningsejerens bekostning. Endelig foreslås det nu udtrykkeligt angivet, at ledningsejeren skal være berettiget til uden særlig tilladelse at lade udføre uopsættelige reparationsarbejder.

T/7 stk. 2. Bestemmelsen findes ikke i nogen af de tre hidtidige standardvedtægter. Bestemmelsen har til en vis grad sit forbillede i Københavns byggelovs § 27, der også gør særlig råden over private gadearealer betinget af kommunens (magistratens) samtykke, hvilket samtykke også efter byggeloven kan gøres betinget af en afgift. Ligesom efter byggeloven bestemmes det, at en sådan afgift skal anvendes til vejens vedligeholdelse. Det er også overensstemmende med Københavns byggelov, når det foreslås, at tilladelse til særlig råden over vejareal ikke må komme i strid med vejens anvendelse som færdselsareal.

T/7 stk. 3. Bestemmelsen svarer til § 9, stk. 1, i omegnskommunernes fællesvedtægt, § 20, stk. 3, 1. led, i byplanlaboratoriets forslag og § 18 i stads- og hav-

neingeniørforeningens normalvedtægt, men er udformet overensstemmende med de tilsvarende bestemmelser i § 52, stk. 1, i forslaget til ny vejbestyrelseslov. Den væsentligste afvigelse fra de tidligere vedtægter er den, at der til beskyttelse af vejarealet er indføjet nye regler om sikkerhedsforanstaltninger mod udkridning.

Til stk. 4. Bestemmelsen svarer til § 9, stk. 1, sidste led, og stk. 2, i omegnskommunernes fællesvedtægt, § 20, stk. 3, sidste led, og stk. 4, i byplanlaboratoriets udkast samt § 18, sidste led, i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt.

Til stk. 5. Bestemmelsen, der er ny, må anses for hensigtsmæssig.

Til stk. 6. Bestemmelsen svarer til § 9, stk. 3, i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 20, stk. 1, i byplanlaboratoriets udkast, men medens disse bestemmelser kun omfatter kommunens adgang til at træffe aftale om nedlæggelse af ledninger i og anbringelse af master m. v. på private veje, omfatter den her foreslåede bestemmelse tillige kommunens beføjelse til i medfør af stk. 2 at tillade særlig råden over vejarealet, f. eks. opstilling af skure, boder m. m.

Landsdommer Abitz har over for udvalget henledt opmærksomheden på, at der efter hans opfattelse næppe i den nugældende lovgivning er tilstrækkelig hjemmel til at optage bestemmelser af det i § 9 omhandlede indhold i en vejvedtægt. Om ministeriet for offentlige arbejders stilling til dette spørgsmål henvises til beretningen, pag. 4.

Til § 10.

Bestemmelsen er helt overensstemmende med § 6 i byplanlaboratoriets udkast, men formuleringen afviger noget fra § 19 i købstædernes normalvedtægt, der svarer nøje til § 12 i den københavnske gadelov af 1857 med senere ændringer.

Landsdommer Abitz har gjort opmærksom på, at der ikke i loven af 23. marts 1932 er fornøden hjemmel til at optage den foreslåede bestemmelse i en af amtsrådet godkendt vejvedtægt. Derimod vil bestemmelsen kunne optages i en af ministeriet for offentlige arbejder efter de for købstæderne gældende regler godkendt vejvedtægt. Under den nugældende lovgivning ville landsdommeren dog finde det forsigtigst at ændre ordene »uden forudgående varsel« til »efter forudgående varsel«.

Til § 11.

Bestemmelserne om snerydning på offentlige veje findes i snekastningsloven. Endvidere findes regler om snerydning på såvel offentlige som private veje i politivedtægterne. Særlige regler om snerydning på private veje findes ikke i fællesvedtægten for Københavns omegnskommuner. Heller ikke i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt findes en særlig bestemmelse om snerydning på sådanne veje. Denne vedtægt indeholder dog i § 19 fælles regler om renholdelse og snerydning. En særlig snerydningsbestemmelse for private veje findes derimod i § 7 i byplanlaboratoriets udkast. Det her foreliggende udkast er dog på forskellige punkter ændret i forhold til dette. I stk. 1 er således bestemmelsen om, at der skal tildeles hver af de færdselsberettigede en bestemt part af vejen at ryddeliggøre, udgået, da man har ment at burde overlade det til kommunalbestyrelsens frie skøn, hvorledes arbejdet bør fordeles mellem lodsejerne. Også bestemmelsen i stk. 2 i byplanlaboratoriets udkast om, at snerydningen sædvanlig

udføres i en bredde af mindst 3 m er udgået, da det efter udvalgets opfattelse bør være kommunalbestyrelsen, der i hvert enkelt tilfælde må kunne bestemme, hvorledes snerydningen skal udføres, herunder i hvilken bredde.

Bestemmelsen i stk. 2 i det foreliggende udkast afviger stærkt fra stk. 3 i byplanlaboratoriets udkast, idet sidstnævnte bestemmelse alene giver kommunalbestyrelsen beføjelse til at lade snerydningen udføre på forsømmelige lodsejeres regning, medens det her foreliggende udkast indeholder hjemmel for kommunalbestyrelsen til frit at bestemme, at snerydning af private veje skal ske ved kommunens foranstaltning og for lodsejernes regning, uanset om de har forsømt deres rydningspligt. Den ændrede formulering skyldes, at det med det moderne snerydningsmateriel har vist sig mere praktisk at foretage snerydning af en hel vejstrækning i stedet for blot at rydde den på de steder, hvor enkelte lodsejere har forsømt deres rydningspligt. Endelig indeholder forslaget stk. 2 den særlige bestemmelse, at kommunen kan bestemme, om udgifterne ved kommunens snerydning på private veje skal fordeles på lodsejerne for hver vej for sig eller for samtlige private veje under eet. Denne bestemmelse skyldes det administrative besvær, der ville være forbundet med en udspecificering af kommunens snerydningsudgifter på hver enkelt privat vej.

Landsdommer Abitz har henledt opmærksomheden på, at der næppe i de for købstæderne gældende regler er fornøden hjemmel til at indføre en til § 11 svarende regel i en vejvedtægt, medens i hvert fald stk. 1 har hjemmel i snekastningslovens § 1, stk. 5, for så vidt angår bymæssige kommuner.

Til § 12.

Bestemmelsen svarer til § 10 i omegnskommunernes fællesvedtægt og den dermed næsten enslydende § 5 i byplanlaboratoriets udkast. § 6 i købstædernes normalvedtægt svarer nøje til de tre første led i disse paragraffer i de to andre normalvedtægter. Det her foreliggende udkast er dog på forskellige punkter ændret i forhold til de tidligere vedtægter, idet man navnlig har søgt at nå frem til en klarere adskillelse mellem reglerne i denne paragraf og bestemmelserne om udgiftsfordelingen ved istandsættelse og vedligeholdelse af private veje (§ 12 i omegnskommunernes fællesvedtægt, § 9 i byplanlaboratoriets udkast og § 13 i nærværende forslag). Endvidere har man i stk. 4 givet den nye regel, at reglerne i denne paragraf og i paragrafferne om vejsyn (§ 15) og om udgiftsfordelingen kan anvendes på flere veje under eet, når de udgør en færdselsmæssig enhed. Endelig har man som stk. 5 indsat den nye bestemmelse, at private veje ikke må afspærres uden kommunalbestyrelsens samtykke.

Til stk. 1. Bestemmelsen svarer ganske til § 5, stk. 1, i byplanlaboratoriets forslag samt til § 10, 1. punktum, i fællesvedtægten og § 6, 1. punktum, i købstædernes normalvedtægt. Dog er den udtrykkelige angivelse af, at bestemmelsen kun omfatter sådanne private veje, der tjener til brug for flere særskilte ejendomme, udgået under hensyn til, at det allerede af den ændrede affattelse af § 1 fremgår, at bestemmelsen kun omfatter sådanne veje. Endvidere er den i byplanlaboratoriets vedtægt indeholdte specielle angivelse af, at de private veje skal være farbare for de færdselsberettigede, udgået, da det nye stk. 5 forbyder, at de private veje uden kommunalbestyrelsens samtykke afspærres.

Til stk. 2. Bestemmelsen svarer til § 10, 2. punktum, i fællesvedtægten og § 6, 2. punktum, i stads- og havneingeniørforeningens vedtægt samt til § 5, stk. 2, 1. punktum, i byplanlaboratoriets udkast. Som nyt 1. punktum er indsat en bestemmelse, der definerer begrebet »istandsættelse« i modsætning til »vedligeholdelse«. Dette medfører dog ingen realitetsændring i forhold til de tidligere vedtægter. Medens reglerne i § 10 i omegnskommunernes fællesvedtægt også gælder anlæg af private veje, gælder nærværende bestemmelse ligesom de to andre normalvedtægter kun istandsættelse, vedligeholdelse og fjernelse af ukrudt. Som tidligere nævnt fremgår det dog af § 4, stk. 1 og 9, at i hvert fald til dels tilsvarende regler også efter nærværende forslag kommer til anvendelse på anlæg af private veje. Som nyt 3. punktum er indsat en til § 5, stk. 5, i byplanlaboratoriets udkast samt § 8, sidste punktum, i købstædernes normalvedtægt svarende bestemmelse. Medens de sidstnævnte bestemmelser kun i begrænset omfang hjemler, at istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder på en privat vej skal udføres som et samlet arbejde under kommunens kontrol, har man i det her foreliggende forslag af praktiske grunde ment at burde overlade det til kommunalbestyrelsens bestemmelse, i hvilket omfang istandsættelsen og vedligeholdelsen af en privat vej bør udføres som et samlet arbejde.

Til stk. 3. Bestemmelsen svarer til § 10, stk. 1, 3. punktum i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 6, 3. punktum, i købstædernes normalvedtægt: samt til § 5, stk. 2, 2. punktum, i byplanlaboratoriets udkast. Dog er der foretaget den ændring, at medens de tidligere vedtægter foreskriver, at kommunalbestyrelsen »foranstalter« vedligeholdelsesarbejdet m. v. udført for de forsømmelige lodsejeres regning, foreslås det i den her foreliggende bestemmelse, at kommunalbestyrelsen kan foranstalte arbejdet udført. Den ændrede formulering angiver i modsætning til den tidligere affattelse klart, at det ikke er nogen pligt for kommunalbestyrelsen at bringe istandsættelses- og vedligeholdelsesarbejder på private veje til udførelse, når lodsejerne forsømmer deres pligter i så henseende. Baggrunden for ændringen er østre landsrets dom af 5. januar 1956 i en sag mod Tikøb kommune, i hvilken sag kommunen blev dømt til at betale erstatning i anledning af et færdselsuheld på en privat vej. Sognerådet havde ved et vej syn påbudt forskellige vedligeholdelsesarbejder udført. De pågældende arbejder blev imidlertid ikke udført af grundejerne, og kommunen tog heller ikke skridt til at lade dem udføre. I dommen citeres kommunens vejvedtægt, der indeholder tilsvarende bestemmelser som den fornævnte regel i de hidtidige standardvedtægter om, at hvis lods-ejerne ikke udfører istandsættelsen og vedligeholdelsen, »foranstalter« kommunen arbejdet udført. Derimod blev erstatningsansvar ikke pålagt vedkommende grundejer, da retten fandt, at grundejeren havde været berettiget til at regne med, at sognerådet i overensstemmelse med vejvedtægtens bestemmelser selv ville afhjælpe mangler, som var konstateret ved vej-syn, og som grundejerne ikke afhjalp inden den fastsatte frist.

Til stk. 4. Bestemmelsen i 1. punktum, hvorefter kommunalbestyrelsen, når flere private veje i færdselsmæssig henseende udgør en enhed, kan bestemme, at reglerne om istandsættelse og vedligeholdelse m. m. (§ 12), og udgiftsfordeling (§ 13) samt om vejsyn (§ 15) skal komme til anvendelse på flere veje under eet, er ny. Bestemmelsen er begrundet med, at

det under den hidtidige retstilstand kan forekomme urimeligt, at kun de tilstødende lodsejere ved en privat vej med megen gennemgående færdsel skal bære udgifterne ved dens istandsættelse og vedligeholdelse. Den foreslåede nye bestemmelse vil formentlig ikke kunne indføres uden lovændring.

Bestemmelsen i 2. punktum, hvorefter kommunalbestyrelsen kan inddrage andre brugere end de tilstødende lodsejere af en vej under bidrags pligten, når deres benyttelse af vejen efter kommunalbestyrelsens skøn i kendelig grad medfører slid på vejen, har et vist forbillende i § 8, 2. punktum, i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt samt § 8, stk. 4, i den københavnske gadelov af 1857 med senere ændringer, hvilke bestemmelser kun kan indføres i købstæder og dermed ligestillede kommuner. Den her foreslåede bestemmelse er i øvrigt i forhold til de citerede bestemmelser i den københavnske gadelov og købstædernes normalvedtægt ændret derved, at det ikke som i disse er en forudsætning for bestemmelsens anvendelse, at kommunen har udstedt et specielt forbud mod afspærring af den pågældende vej. Ændringen er en følge af det nye stk. 5, hvorefter private veje ikke uden kommunalbestyrelsens samtykke kan afspærres. Den pågældende bestemmelse svarer i øvrigt også til § 10, stk. 2, i omegnskommunernes fællesvedtægt og til § 5, stk. 3, i byplanlaboratoriets udkast, men afviger på flere punkter fra disse. Efter de to sidstnævnte standardvedtægter er det en betingelse for at inddrage andre brugere end de ved vejen bosiddende under bidragspligten, at de pågældende »andre brugere« til stadighed benytter vejen og ikke ophører dermed, efter at kommunalbestyrelsen ved anbefalet brev har tilkendegivet dem, at de vil blive inddraget under bidragspligten, såfremt de ikke for fremtiden ophører med benyttelsen. Efter nærværende forslag kan de »andre brugere« som nævnt inddrages, når deres benyttelse af vejen efter kommunalbestyrelsens skøn i kendelig grad medfører slid på denne. Bestemmelsen i byplanlaboratoriets udkast svarer til bestemmelsen i stk. 3 i loven af 23. marts 1932 om vejvedtægter i bymæssige kommuner.

Til stk. 5. Landsdommer Abitz har henledt opmærksomheden på, at der efter hans opfattelse næppe er fornøden lov hjemmel til at indføre den pågældende bestemmelse, hvorefter private veje ikke kan afspærres uden kommunalbestyrelsens samtykke.

Efter udvalgets opfattelse indeholdes derimod en tilsvarende bestemmelse i Københavns byggelovs § 27, hvilken bestemmelse ved (byggnings-) vedtægt eller -reglement kan indføres i andre kommuner, jfr. byggelovens § 75. (Om ministeriet ior offentlige arbejders stilling til spørgsmålet henvises til beretningen, pag. 4-5).

Til § 13.

En tilsvarende bestemmelse findes ikke i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt under private veje. Derimod findes for offentlige veje tilsvarende bestemmelser i §§ 4 og 5. Bestemmelsen svarer til § 12 i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 9 i byplanlaboratoriets udkast til standardvedtægt, men er på forskellige punkter ændret i forhold til disse navnlig derved, at man som angivet i de indledende bemærkninger til § 12 nærmere har sammenholdt bestemmelserne i disse to paragraffer.

Til stk. 1. Bestemmelsen svarer til § 9, stk. 1, i byplanlaboratoriets udkast, men i modsætning til dette udkast fremhæves det udtrykkeligt, at det er kommunalbestyrelsen, der bestemmer, hvorledes udgifterne

skal fordeles, og det fremgår nu klart af sammenhængen, at de i paragraffens øvrige bestemmelser fastsatte kriterier for fordelingen kun er vejledende for kommunalbestyrelsen.

Til stk. 2. Bestemmelsen svarer til § 12, stk. 1, i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 9, stk. 2-5, i byplanlaboratoriets udkast og afviger ret stærkt fra byplanlaboratoriets udkast. Medens dette som den primære fordelingsnorm angiver grundskylden, og først i anden række som momenter, der eventuelt kan tages hensyn til, nævner ejendommens arealindhold, facadelængde og ejendomsskyld, nævner det her foreliggende udkast ligesom omegnskommunernes fællesvedtægt facadelængden og arealindholdet som de kriterier, der først og fremmest bør tages hensyn til. Det er sket ud fra den betragtning, at disse to faktorer i højere grad end grundskylden giver udtryk for, hvilket slid de enkelte ejendomme medfører eller kan medføre på vejen. Som sekundære momenter ved udgiftsfordelingen er sideordnet nævnt ejendomsskyld (herunder indgår både vurderingen af grunden og af bygningerne) og ejendommens benyttelse. De to sidste kriterier findes ikke i omegnskommunernes fællesvedtægt. Benyttelseskriteriet findes derimod i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt og er medtaget, fordi netop ejendommens benyttelse har en væsentlig indflydelse på sliddet på vejen. Således vil en stor vognmandsforretning bevirke et langt hårdere slid end almindelige villaejendomme. En noget tilsvarende bestemmelse findes i stk. 5 i byplanlaboratoriets udkast, der imidlertid kun giver hjemmel for kommunalbestyrelsen til at tage hensyn til benyttelsen i det omfang, en enkelt ejendoms benyttelse medførte særlig stærkt slid på vejen. Bestemmelsen giver derimod ikke således som den her foreslåede bestemmelse mulighed for en graduering af bidraget efter de enkelte ejendommers forskellige benyttelse.

Medens omegnskommunernes fællesvedtægt og byplanlaboratoriets udkast giver nogle ret detaljerede bestemmelser for påligningen af bidrag på hjørnegrunde, større ubebyggede arealer og grunde, der uden at være hjørnegrunde har facade til mere end een vej, har nærværende udvalg under hensyn til de mange forskelligartede tilfælde, der kan forekomme, ment det rettest i sådanne tilfælde at overlade fordelingen til kommunalbestyrelsens skøn og blot pege på, at bidraget for sådanne grunde bør nedsættes, når omstændighederne taler derfor. Endvidere giver bestemmelsen mulighed for i sådanne tilfælde helt at lade bidraget bortfalde; en sådan bestemmelse kan næppe gennemføres uden lovændring.

Til stk. 3. Bestemmelsen svarer til § 12, stk. 2, i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 9, stk. 6, i byplanlaboratoriets udkast. Disse bestemmelser opregner en række forskellige udgifter, som kommunen kan medregne ved fastsættelsen af udgifterne, herunder kommunens direkte konstaterede udgifter til indvarsling, møder, inkassation, særlige tilsyn med arbejde, kurstab, rentetab samt tillæg på 5-10 % af udgifterne til administration. Da det må anses for vanskeligt at foretage en udtømmende opregning af alle de udgifter, som bør kunne medregnes ved opgørelsen af udgifterne, og for at undgå modsætningslutninger har nærværende udvalg anset det for rettest at undlade at foretage en sådan opregning og har i stedet foreslået den mere almindeligt holdte bestemmelse, at samtlige kommunens udgifter til arbejde, herunder udgifter til lån og administration, kan medregnes. Efter den således formulerede bestem-

melse må ikke alene de ovenfor nærmere angivne udgifter kunne medregnes, men også andre udgifter, som kommunen har haft i anledning af arbejdet, og som med rimelighed bør kunne medregnes.

Til stk. 4. Bestemmelsen svarer til § 5, stk. 2, i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt (der dog kun omhandler offentlige veje), § 12, stk. 3, i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 9, stk. 7, i byplanlaboratoriets udkast. Medens sidstnævnte bestemmelse ikke indeholder regler om rentefodens størrelse for bidrag, der afdrages over en årrække, har udvalget ment, at der ligesom i de to andre normalvedtægter bør fastsættes en bestemt rentefod. Rentefoden foreslås på tilsvarende måde som i flere nyere købstadvedtægter fastsat til højst 1½ % over den højeste indlånsrente i lokale sparekasser. Samtidig er afdragstiden i forhold til byplanlaboratoriets udkast og fællesvedtægten forlænget fra maksimalt 10 år til 15 år, da en afdragsperiode på kun 10 år ved større istandsættelsesarbejder kan være for byrdefuld for lodsejerne. Det fremgår dog klart af bestemmelsen, at det i hvert enkelt tilfælde er kommunalbestyrelsen, der bestemmer, om bidraget overhovedet kan afdrages, og i bekræftende fald over hvilken periode inden for de 15 år. Bestemmelser om afdragsvis betaling for private veje findes ikke i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt.

Til stk. 3. Bestemmelsen svarer til § 15 i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 11 i byplanlaboratoriets standardudkast, hvilken sidstnævnte bestemmelse på de fleste punkter er overensstemmende med loven af 23. marts 1932 om indførelse af vejvedtægt i bymæssige kommuner. Tilsvarende bestemmelser findes ikke i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt. I forhold til de to førstnævnte standardvedtægter er bestemmelsen ændret derved, at afdragstiden ligesom i stk. 4 er ændret fra 10 til 15 år. Samtidig er rentefoden fastsat overensstemmende med de i stk. 4 angivne regler. Endvidere er det for tydelighedens skyld præciseret, at bestemmelsen kun omfatter de tilfælde, hvor private veje istandsættes ved grundejernes egen foranstaltning.

Til § 14.

Bestemmelsen svarer til § 13 i omegnskommunernes fællesvedtægt, § 10 i byplanlaboratoriets standardudkast samt § 9 i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt. Medens disse bestemmelser ligesom stk. 4 i loven af 23. marts 1932 og 1857-lovens § 8, stk. 5, alene omhandler kommunens overtagelse af en privat vejs istandsættelse og vedligeholdelse, er den her foreslåede bestemmelse udvidet til også at omfatte kommunens overtagelse af vejens belysning og renholdelse, da der har vist sig praktisk trang dertil. Derimod er bestemmelsen i nærværende forslags § 11 om snerydning ikke medtaget i den her foreslåede bestemmelse, da der allerede i § 11, stk. 2, findes særlig hjemmel for kommunens overtagelse af snerydningen på private veje. Medens omegnskommunernes fællesvedtægt og købstædernes normalvedtægt ingen regler indeholder med hensyn til udgiftsfordelingen mellem lodsejerne, og byplanlaboratoriets udkast alene henviser til reglerne i § 9 (nærværende forslags § 13), har man i den her foreliggende bestemmelse foreslået, at betalingen tillige kan ske i form af et årligt bidrag, hvis størrelse fastsættes af kommunalbestyrelsen. En sådan ordning vil nemlig i mange tilfælde kunne være mere hensigtsmæssig end en udgiftsfordeling efter reglerne i § 13.

Til § 15.

Bestemmelsen svarer til § 11 i omegnskommuner-
nes fællesvedtægt og til § 8 i byplanlaboratoriets
standardudkast. Bestemmelsen har en vis forudsæt-
ning i stk. 3 i loven af 23. marts 1932, medens en
tilsvarende bestemmelse ikke findes i den københavnske
gadelov af 1857 med senere ændringer og heller
ikke i købstædernes normalvedtægt.

Den nugældende lovgivning gør det ikke til nogen
pligt for kommunerne at afholde vejsyn, idet loven af
23. marts 1932 i stk. 3 blot udtaler, at de tilstødende
grundes ejere *kan* indkaldes til møde angående en
vejs vedligeholdelse, bidragspligten m. m. på en nær-
mere angiven måde, medens der som nævnt ikke i den
københavnske gadelov af 1857 med senere ændringer
findes bestemmelser om vejsyn.

Det fremgår af forarbejderne til den førstnævnte
lov, at de københavnske omegnskommuner, der i fe-
bruar 1930 rettede henvendelse til indenrigsmini-
stret om en ændring af den hidtidige vejvedtægtslov-
givning for de bymæssige kommuner, har forudsat,
at der afholdes årlige vejsyn.

I de fleste vedtægter, der er udfærdiget efter 1932-
loven findes bestemmelser om vejsyn, medens tilsva-
rende bestemmelser kun findes i enkelte købstadved-
tægter, således i Holbækvedtægten.

Man har i nærværende udvalg indgående drømt,
om en bestemmelse om vejsyn overhovedet bør bibehol-
des i vejvedtægten, og om det bør være en pligt
for kommunerne at afholde vejsyn.

Imod det pligtmæssige vejsyn er det blevet anført,
at de bestemmelser herom, der findes i mange kommu-
ners vej vedtægter, ikke overholdes i praksis. Endvidere
anføres det, at bestemmelsen om vejsyn må anses for
overflødig, *da* kommunerne også uden en udtrykkelig
bestemmelse herom må kunne afholde vej syn, hvis de
finder det påkrævet, og *da* kommunerne også uden af-
holdelse af formeligt vejsyn vil kunne træffe de be-
stemmelser om istandsættelse og vedligeholdelse af pri-
vate veje, som ellers forudsættes truffet ved vej synene,
jfr. herved bestemmelserne i §§ 12 og 13. Endelig er
det blevet fremhævet, at det har vist sig, at bestemmel-
ser i vedtægterne om pligten for kommunerne til at
holde vejsyn har medført uheldige konsekvenser for
kommunerne. Således er Tårnby kommune ved højeste-
retsdom af 25. november 1952 (U.f.R. 1953/45)
ifaldet erstatningsansvar for manglende vedligeholdelse
af en privat vej, idet det i præmisserne blev anført, at
kommunen ikke havde overholdt vedtægtsens bestem-
melse om, at der skulle afholdes årlige vejsyn.

Til støtte for bibeholdelsen af en bestemmelse om
pligt for kommunerne til at holde årlige vejsyn er det
navnlige blevet anført, at vejsynene i mange kommuner
er en foranstaltning, der bidrager til at højne de pri-
vate vejes standard.

Der var inden for udvalget enighed om, at bestem-
melsens affattelse bør være ensartet i de forskellige
kommuner inden for Københavns amtsrådskreds, og
da der var flertal for at bibeholde en bestemmelse
om pligtmæssigt årligt vejsyn, blev det vedtaget at
optage en bestemmelse herom i vedtægtsudkastet.

Der er dog foretaget forskellige ændringer i for-
hold til den hidtidige fællesvedtægt og byplanlabora-
toriets udkast.

Til stk. 1. Der er kun foretaget mindre ændringer,
og de er enten af sproglig karakter eller foranlediget
af ændringer i andre paragraffer.

Til stk. 2 og 3. Medens omegnskommunernes fæl-
lesvedtægt og byplanlaboratoriets udkast angiver be-

stemte former for indvarsling af lodsejerne og by-
planlaboratoriets udkast tillige en bestemt tidsfrist for
indvarslingen, har nærværende udvalg ment, at ind-
varslingen til de ordinære årlige vejsyn af de til vejen
stødende grundens ejere bør ske på den i kommunen
sædvanlig anvendte måde. Derimod bør indvarsling af
andre færdselsberettigede end lodsejerne ved vejen og
indvarsling til ekstraordinære vejsyn ligesom efter de
tidligere vedtægter altid ske ved anbefalet brev.

Til stk. 4. I modsætning til de tidligere standard-
vedtægter har man ment udtrykkeligt at burde angive,
at der ved vejsynet bør gives de fremmødte ejere og
brugere lejlighed til at udtale sig, medens man på den
anden side har ment at kunne undvære den i de hid-
tidige vedtægter optagne bestemmelse om, at der skal
affattes en beretning over det på hver vej afholdte
eftersyn. Bestemmelsen må anses for overflødig, når
der alligevel skal affiges en kendelse med en forteg-
nelse over de påtalte mangler og de foranstaltninger,
der skal bringes til udførelse. Reglerne i § 13 om ud-
giftsfordeling og betaling finder tilsvarende anvend-
else på arbejder, der udføres på grundlag af ken-
delse ved vejsyn.

Til stk. 5. Med hensyn til reglerne for fremlæg-
gelse af kendelsen er der i forhold til fællesvedtægten
og byplanlaboratoriets udkast sket den ændring, at be-
kendtgørelse om fremlæggelsen efter det foreliggende
udkast skal ske på den i kommunen sædvanlig an-
vendte måde, medens den efter de tidligere standard-
vedtægter skulle ske ved bekendtgørelse i bladene.

Til stk. 6. I denne bestemmelse er der i modsæt-
ning til de øvrige bestemmelser i nærværende paragraf
sket en egentlig realitetsændring i forhold til byplan-
laboratoriets udkast, men ikke i forhold til omegns-
kommunernes fællesvedtægt. Medens byplanlaboratori-
ets udkast med hensyn til de arbejder, som der bliver
truffet bestemmelse om ved vejsynet, men som ikke
rettidigt udføres af lodsejerne, foreskriver, at kom-
munalbestyrelsen »foranstalter« de pågældende arbej-
der udført for lodsejernes regning, foreslås det i det
her foreliggende udkast ligesom i § 12 i omegns-
kommunernes fællesvedtægt, at kommunalbestyrelsen
kan foranstalte arbejderne udført. Ændringen er fore-
taget af samme grunde som den tilsvarende ændring
af § 12, stk. 3, jfr. nærmere herom bemærkningerne
til denne bestemmelse (foran side 22-23).

Til § 16.

Bestemmelsen svarer til § 16 i omegnskommunernes
fællesvedtægt, § 14 i byplanlaboratoriets udkast, til
§§ 1 og 2 i den københavnske gadelov af 1857 med
senere ændringer samt til §§ 1 og 2 i stads- og havne-
ingeniørforeningens normalvedtægt.

Til stk. 1. Bestemmelsen er i forhold til bestemmel-
sen i omegnskommunernes fællesvedtægt og byplan-
laboratoriets udkast på to punkter tilnærmet affattel-
sen i den københavnske gadelovs § 1 og dermed stads-
og havneingeniørforeningens normalvedtægt. For det
første er der ligesom i loven indsat en henvisning til
bestemmelsen om vurderingskommissionen for at an-
give, at lodsejerne bør have mulighed for at fore-
lægge vurderingskommissionen spørgsmålet om, hvor-
vidt de har krav på erstatning for vejens overtagelse
som offentlig. Noget andet er, at vurderingskommis-
sionen som alt overvejende hovedregel vil fastsætte
erstatningen til 0. Dernæst er det i de to andre hid-
tidige vedtægter anvendte udtryk »af private anlæg-
eller sådanne tilhørende vej« ændret til »privat vej«,
da sidstnævnte udtryk i forvejen er defineret i § 1,

og der ikke ses nogen grund til at undtage private veje, der tidligere har været til brug for flere ejendomme, fra denne bestemmelse. Endelig har man i forhold til alle tre tidligere vedtægter foretaget den ændring, at ordene »når den (= vejen) i forvejen har været til brug for flere særskilt matrikulerede ejendomme« er udgået, da det følger af definitionen i § 1, at vejen skal være til brug for flere særskilte ejendomme for i denne vedtægt at kunne karakteriseres som privat vej.

Til stk. 2. I forhold til alle de tre hidtidige normalvedtægter er der sket den ændring, at det nu udtrykkeligt er angivet, at kommunalbestyrelsen ikke kan pålægge lodsejerne bidrag til dækning af udgifterne ved erhvervelse af arealer til vejens udvidelse. Dette er imidlertid i overensstemmelse med den måde, hvorpå såvel ministeriet som den juridiske teori har fortolket den pågældende bestemmelse, hvilket bl. a. er fastslået ved indenrigsministeriets skrivelse af 14. maj 1932, indenrigsministeriets lovsamling B 1932, side 208, og skrivelse af 10. marts 1930, indenrigsministeriets lovsamling B 1930, side 93, og E. A. Abitz »Vejenes Retsforhold«, side 279.

Landsdommer Abitz har endvidere henledt opmærksomheden på, at det ved Ø.L.D. U.f.R. 1928, 843, er fastslået, at der ikke i en vedtægt var hjemmel til at kræve bidrag til afgravning af en vej for at gøre den bedre egnet til at benyttes af *gennemgående færdsel*, hvilket ansås for en almindelig kommunal interesse. Landsdommeren har derfor henstillet, om bestemmelsen ikke burde klargøres også på dette punkt. Udvalget har kunnet tiltræde, at kommunernes adgang til at pålægge lodsejerbidrag til en vis grad må indskrænkes, når et vejarbejde fortrinsvis skyldes hensynet til den gennemgående færdsel. En sådan begrænsning svarer til den i stk. 3 angivne breddebegrænsning. Udvalget har imidlertid været betænkelig ved at angive denne begrænsning i selve vedtægten, dels fordi afgrænsningen af den omtalte indskrænkning i kommunernes beføjelser ikke helt har fæstnet sig i praksis, dels fordi den opregning af tilfælde, hvor bidrag ikke kan pålægges, som bestemmelsen herefter ville indeholde, alligevel ikke kunne blive udtømmende. Der gælder nemlig ifølge praksis også andre begrænsninger i kommunalbestyrelsens beføjelse til at pålægge lodsejerne vejbidrag (f. eks. når der ydes vejfondstilskud til den pågældende vej), og det vil ikke være muligt udtømmende at opregne disse. Når man har medtaget bestemmelsen om, at udgifterne til arealerhvervelser ikke kan pålægges lodsejerne, skyldes det, at man i særlig grad har fundet det påkrævet, at kommunernes opmærksomhed henledes på denne begrænsning i adgangen til at pålægge lodsejerbidrag.

Til stk. 3. Medens den tilsvarende bestemmelse i omegnskommunernes fællesvedtægt, og byplanlaboratoriets udkast er identisk med § 2, stk. 2, i den københavnske gadelov, har nærværende udvalg valgt en formulering, der i det væsentlige er overensstemmende med § 2, stk. 2, i købstædernes normalvedtægt, da denne formulering efter udvalgets opfattelse er klarere og mere hensigtsmæssig end lovens. I 2. punktum er dog foretaget en mindre ændring for yderligere at tydeliggøre bestemmelsen.

Både den københavnske gadelov, omegnskommunernes fællesvedtægt og byplanlaboratoriets udkast fastsætter kun for veje, der er bredere end 20 m, en pligt for kommunen til helt eller delvis at betale anlægget af en del af vejens arealer. Efter de nævnte bestemmelser skal kommunen ved veje, der er bredere

end 20 m, *dels* betale (samtlige) udgifter til anlægget af de arealer, der ikke benyttes til almindelig færdsel, *dels* en forholdsmæssig andel af *belægningen*, svarende til den del af de gadebelagte arealer, hvor med disses samlede bredde overstiger 10 m ud for ejendommens facader. Sidste led af bestemmelsen må forstås således, at der er hjemmel til at pålægge lodsejerne belægningsudgifter indtil en samlet bredde af 20 m (jfr. herved højesteretsdommen, U.f.R. 1951, 258).

Købstadnormalvedtægten sonderer for alle veje — uanset deres bredde — mellem bidrag til kørebane og til vejens øvrige dele, og for så vidt angår den sidstnævnte del af vejen sondres igen mellem de arealer, der benyttes til almindelig færdsel, og de arealer, der ikke benyttes til sådan færdsel. For så vidt angår kørebanen betaler kommunen udgifterne til belægning af den del, der overstiger 8 m. Heri må ligge, at der ikke er nogen breddebegrænsning for lodsejernes deltagelse i andre anlægsudgifter vedrørende kørebanen. For de øvrige dele af vejen gælder ubetinget, at samtlige anlægsomkostninger for de arealer, der ikke benyttes til almindelig færdsel (f. eks. rabatter), skal bæres af kommunen. For de færdselsarealer, der ikke henhører til kørebanen (f. eks. fortove og cykelstier), kan bidrag kun pålægges til belægningen af en større samlet bredde end 4 m. Derimod er der ingen begrænsning for lodsejernes deltagelse i andre anlægsudgifter med hensyn til disse arealer.

Det foreliggende forslag adskiller sig med hensyn til formuleringen kun uvæsentligt fra stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt. Dog har man fastsat breddebegrænsningen for lodsejernes bidragspligt til belægningen af færdselsarealer uden for kørebanen til 8 m i stedet for 4 m.

Til stk. 4 og 5. De pågældende bestemmelser er helt overensstemmende med de tilsvarende regler i den københavnske gadelov, omegnskommunernes fællesvedtægt, byplanlaboratoriets udkast og købstædernes normalvedtægt. Dog er i stk. 5 udtrykkeligt angivet, at kommunen efter vejens overtagelse som offentlig også overtager belysningen.

Til § 17.

Bestemmelsen svarer ganske til § 2, sidste stk., i den københavnske gadelov, § 17 i omegnskommunernes fællesvedtægt, § 15, stk. 1, i byplanlaboratoriets udkast og § 2, sidste stk., i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt.

Til § 17 a.

Bestemmelsen svarer til § 15, stk. 2, i byplanlaboratoriets udkast, medens lignende bestemmelser ikke findes i de to andre standardvedtægter. Formuleringen er dog tilnærmet den tilsvarende bestemmelse i § 12, stk. 2, i den nye vejbestyrelseslov. Når nævnte bestemmelse i den nye lov træder i kraft den 1. august 1957, vil nærværende vedtægtsbestemmelse blive overflødiggjort. Bestemmelsen er derfor karakteriseret som midlertidig.

Til § 17 b.

Bestemmelsen svarer til § 15, stk. 3, i byplanlaboratoriets udkast og til § 15 i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt, medens en tilsvarende bestemmelse ikke findes i omegnskommunernes normalvedtægt. Formuleringen er ændret således, at bestemmelsen nu helt er i overensstemmelse med § 24 i

den nye vejbestyrelseslov. Også nærværende bestemmelse er karakteriseret som midlertidig, da den vil blive overflødiggjort, når den nye lov træder i kraft den 1. august 1957.

Til § 18.

Bestemmelsen svarer til § 18 i omegnskommunernes fællesvedtægt, § 17 i byplanlaboratoriets udkast og § 3 i stads- og havneingeniørforeningens standardvedtægt.

Til stk. 1. Det her foreliggende udkast har på visse punkter en noget anden formulering end stk. 1 i de foran nævnte bestemmelser, uden at dog nogen realitetsændring er tilsigtet. Man har derimod fundet det påkrævet at søge at give en vis definition og nærmere afgrænsning af begrebet »endelig belægning«, hvis betydning ikke efter den tidligere formulering var helt entydig. Hovedsynspunktet har været dei: i E. A. Abitz »Vejenes Retsforhold«, pag. 285-286, anførte, at udgifterne til endelig belægning er engangsudgifter, efter hvis påligning på lodsejerne der ikke kan være tale om at opkræve yderligere bidrag hos disse. Dette har fundet direkte udtryk i bestemmelsens næstsidste punktum. Samtidig har man - i modsætning til de tidligere bestemmelser - ment udtrykkeligt at burde fastslå, at belægningen skal være bedre end den hidtidige. Endelig har man givet den tekniske afgrænsning af begrebet, at belægningen vejteknisk skal kunne betegnes som permanent.

Hovedsynspunktet - at bidrag til endelig belægning kun kan pålignes een gang - udelukker lige så lidt som efter de tidligere affattelser af bestemmelsen, at belægningen kan udføres delvis og til forskellig tid (jfr. bestemmelsens sidste punktum), f. eks. således, at belægningen af fortovet sker på et senere tidspunkt end udførelsen af kørebanelægningen. I sådanne tilfælde må bidrag kunne pålignes, både når kørebanelægningen og når fortovsbelægningen bringes til udførelse.

Ligesom efter de tidligere bestemmelser kan bidrag efter nærværende bestemmelse kun pålægges med 50 % af udgifterne og kun af belægningsudgifterne, medens bidrag efter § 16 i princippet kan pålignes med 100 % af udgifterne. Endelig gælder ligesom efter de tidligere affattelser af bestemmelsen, at reglerne i nærværende paragraf også kommer til anvendelse på vejarbejder, der er påbegyndt efter reglerne i § 16 (eller § 17), når belægningen ikke er tilendebragt inden 10 år. Det betyder med andre ord, at bidrag i så fald kun kan opkræves med indtil 50 % af belægningsudgifterne i stedet for med indtil 100 %.

Med hensyn til begrænsning af de vejbredder, inden for hvilke lodsejerbidrag kan pålignes, gælder samme regler som i § 16. Vedrørende den nærmere fortolkning af, hvad der kan henføres under »belægningsudgifter«, henvises til, hvad der er anført i ministeriet for offentlige arbejders skrivelse af 16. november 1956 til Sønderborg byråd (bilag 6).

I modsætning til fællesvedtægten for omegnskommunerne, men i lighed med de to andre hidtidige standardvedtægter er det ikke nogen betingelse for anvendelse af bestemmelsen om endelig belægning, at vejen er stærkt bymæssigt bebygget.

Til stk. 2. Bestemmelsen er kun på et enkelt punkt ændret i forhold til de i de indledende bemærkninger til nærværende paragraf omhandlede bestemmelser. Det foreslås nemlig, at den grundejermajoritet, der skal fremsætte ønske om en dyrere belægning, for at kommunalbestyrelsen kan påligne hele merudgiften på

samtlig lodsejere, skal være på to trediedele, medens de hidtidige bestemmelser har foreskrevet en majoritet på tre fjerdedele. Som hidtil skal majoriteten være til stede med hensyn til både antallet af grundejere og den ejendomsskyld, de repræsenterer.

Til § 19.

Bestemmelsen svarer til § 19 i omegnskommunernes fællesvedtægt, § 18 i byplanlaboratoriets normalvedtægt samt til §§ 4 og 5 i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt, men er på forskellige punkter ændret i forhold til disse bestemmelser.

Til stk. 1. Medens de fornævnte vedtægtsbestemmelser giver to sæt regler for fordeling af lodsejerbidrag mellem lodsejerne, et for private veje og et for offentlige veje, foreslås det i nærværende bestemmelse på tilsvarende måde som i vejvedtægten for Holbæk købstad, at de samme regler i så henseende skal komme til anvendelse ved offentlige og private veje, da man har ment, at det principielt må være de samme synspunkter, der bør lægges til grund i begge tilfælde. Nærværende bestemmelse indeholder derfor blot en henvisning til de i § 13, stk. 2, angivne regler.

§ 4, stk. 2, i den københavnske gadelov og den dermed enslydende bestemmelse i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt indeholder en særlig regel for fordeling af bidrag på bane- og sporvejsanlæg samt kirkegårde og lignende, idet det derom hedder, at bidrag kun skal betales for den strækning, hvor man benytter eller vil kunne benytte facadereten, og endvidere for de strækninger, der ligger mellem denne strækning og de nærmeste offentlige tværeveje til begge sider. En tilsvarende bestemmelse er ikke optaget i omegnskommunernes fællesvedtægt eller byplanlaboratoriets normalvedtægt, og nærværende udvalg har heller ikke ment at burde foreslå optaget en sådan bestemmelse i vedtægten, dels fordi den pågældende bestemmelse forekommer udvalget vanskelig forståelig, dels fordi allerede de i § 13, stk. 2, angivne regler indeholder en mulighed for at nedsætte bidraget for baneanlæg og lignende, når omstændighederne i øvrigt taler derfor.

Til stk. 2. Bestemmelsen svarer ganske til 1. led i § 19, stk. 3, i omegnskommunernes fællesvedtægt, 1. led i § 18, stk. 3, i byplanlaboratoriets udkast samt 1. led i § 5, stk. 1, i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt.

Til stk. 3. Bestemmelsens 1. punktum svarer til 2. led i de i bemærkningerne til stk. 2 omhandlede lov- og vedtægtsbestemmelser, men man har forsøgt nærmere at klargøre indholdet af reglen, idet det nu klart fremgår, at bestemmelsen ikke således som stk. 6 i nærværende paragraf (§ 5, stk. 2, i den københavnske gadelov og § 18, stk. 5, i byplanlaboratoriets normalvedtægt) omhandler lodsejernes adgang til at opnå en afdragsordning for de pålignede bidrag, men derimod kommunalbestyrelsens skønsmæssige adgang til at bestemme, at selve pligten til betaling af bidraget først indtræder helt eller delvis, når ejendommen gøres til genstand for en stigende udyntelse ved bebyggelse, udstykning eller lignende. Det fastsættes i nærværende forslag stk. 5 udtrykkeligt, at de pågældende beløb forrentes (jfr. herom nærmere nedenfor). Dette er overensstemmende med omegnskommunernes fællesvedtægt, men i modsætning til, hvad der ifølge ministeriet for offentlige arbejders praksis antages med hensyn til bidrag, for hvilke der gives henstand med betalingen, i henhold til § 5, stk. 2, i den kø-

benhavske gadelov og stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt.

Til stk. 4. Bestemmelsen svarer til § 18, stk. 4, i byplanlaboratoriets normalvedtægt og til en vis grad til § 19, stk. 3, 2. punktum, i omegnskommunernes fællesvedtægt, medens en tilsvarende bestemmelse ikke findes i den københavnske gadelov eller i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt. I forhold til de to andre standardvedtægter er der foretaget forskellige ændringer. For det første er bestemmelsens anvendelse efter det foreliggende forslag ligesom efter omegnskommunernes fællesvedtægt blevet obligatorisk, således at lodsejeren har ret til at opnå henstand, når hans ejendom opfylder de i bestemmelsen angivne betingelser. Ifølge byplanlaboratoriets udkast var det overladt til kommunalbestyrelsens frie skøn, om henstand kunne opnås, men den meget detaljerede bestemmelse blev herved i virkeligheden uden selvstændigt indhold, da den således kun fremtrådte som en speciel anvendelse af reglen om, at henstand kan gives, indtil en ejendom udnyttes mere intensivt ved bebyggelse, udstykning eller lignende. Dernæst er bestemmelsen (modsat begge de tidligere vedtægter) blevet indskrænket til kun at omfatte sådanne ejendomme, som anvendes til landbrug, skovbrug, frilandsgartneri eller lignende, idet man har ment, at de reale grunde for anvendelsen af bestemmelsen stærkest gør sig gældende ved sådanne ejendomme. Bestemmelsen i stk. 3 giver i forvejen kommunalbestyrelsen en fakultativ adgang til for en del af bidraget eller hele dette at fastsætte en senere forfaldstid for ejendomme af anden beskaffenhed end de nævnte. Endvidere har man i modsætning til omegnskommunernes fællesvedtægt, men i lighed med byplanlaboratoriets udkast fastsat en mindste størrelse for de ikke-udparcellerede arealer på 6.000 m². Ligesom efter sidstnævnte udkast, men i modsætning til fællesvedtægten forfalder en del af bidraget straks, men medens byplanlaboratoriets udkast blot siger, at denne del af bidraget er bidraget for en parcel af normal størrelse på det pågældende sted, har man i det foreliggende udkast fastsat størrelsen af »normalparcellen« til 2.500 m². Endelig kan man udtrykkeligt fastslået, at i tilfælde af udstykning indtræder betalingspligten først, når restparcellen bliver mindre end 6.000 m², eller den overgår til anden anvendelse.

Til stk. 5. Bestemmelsen svarer til § 19, stk. 3, sidste punktum, i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 18, stk. 4, 2. punktum, i byplanlaboratoriets udkast, men medens sidstnævnte bestemmelse kun omfatter forrentning af henstående restbidrag for ikke udparcellerede arealer på over 6.000 m², omfatter nærværende bestemmelse også andre bidrag, for hvilke betalingspligten først på et senere tidspunkt indtræder helt eller delvis (jfr. stk. 3 i nærværende paragraf). Til bidrag af denne karakter har der som foran nævnt ifølge ministeriets praksis med hensyn til den københavnske gadelovs § 5, stk. 1, og købstædernes normalvedtægt, § 5, stk. 1, hidtil ikke kunnet tillægges renter.

Til stk. 6. Bestemmelsens 1. punktum svarer til § 18, stk. 5, i byplanlaboratoriets udkast, § 19, stk. 4, i omegnskommunernes fællesvedtægt og § 5, stk. 2, i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt. I modsætning til de to sidstnævnte bestemmelser, men i lighed med byplanlaboratoriets udkast indeholder

den her foreliggende bestemmelse en begrænsning med hensyn til størrelsen af de bidrag, der kan forlanges afdraget over en årrække. Medens byplanlaboratoriets udkast fastsætter mindstebeløbet til 50 kr., har nærværende udvalg under hensyn til den stedfundne stigning i prisniveauet foreslået beløbet sat op til 200 kr. En eventuel fremtidig yderligere stigning i pristallet vil kunne motivere, at mindstebeløbet sættes yderligere i vejret. Medens de tilsvarende bestemmelser i den københavnske gadelov (§ 5, stk. 2), omegnskommunernes fællesvedtægt og byplanlaboratoriets udkast alle bestemmer, at grundejerne har en ubetinget ret til at forlange bidraget fordelt over indtil 20 år, fastsætter nærværende forslag i lighed med stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt en varierende afdragsperiode. Medens stads- og havneingeniørforeningens vedtægt fastsætter afdragsperioden til indtil 10 år, for særlig store bidrag dog indtil 20 år, bestemmer nærværende forslag, at afdragsperioden er et af kommunalbestyrelsen i hvert enkelt tilfælde fastsat tidsrum på mellem 5 og 20 år.

Bestemmelsen i sidste punktum svarer til sidste stykke i § 18 i byplanlaboratoriets udkast, men i modsætning til dette udkast indeholder det ikke den begrænsning, at afdragsperioden ikke må strække sig ud over den for de oprindelige bidrag fastsatte afdragsstid. Denne begrænsning vil nemlig i nogle tilfælde kunne blive for byrdefuld for de pågældende lodsejere, idet den kan medføre, at de skal betale hele bidraget uden mulighed for nogen afdragsordning, hvis bidragspligten i henhold til stk. 3 først indtræder samtidig med udløbet af afdragsperioden for de øvrige bidrag. En tilsvarende bestemmelse findes ikke i omegnskommunernes fællesvedtægt eller stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt.

Til § 20.

Bestemmelsen svarer til § 16 i den københavnske gadelov af 1857 og § 11 i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt. Derimod findes en tilsvarende bestemmelse ikke i omegnskommunernes fællesvedtægt eller byplanlaboratoriets udkast. Medens de tilsvarende bestemmelser i den københavnske gadelov og stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt kun kommer til anvendelse ved fordelingen af istandsættelses-, vedligeholdelses- og driftsudgifter for private veje, er den her foreslåede bestemmelse udvidet til også at omfatte offentlige veje, da man har ment, at de samme reale grunde taler for en senere omfordeling af udgifterne også ved offentlige veje.

Til § 21.

Bestemmelsen svarer til § 6 i den københavnske gadelov, § 20 i omegnskommunernes fællesvedtægt, § 20 i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt og § 21, stk. 2, i byplanlaboratoriets normalvedtægt. I forhold til disse bestemmelser er nærværende forslag ligesom flere nyere købstadvedtægter (bl. a. Holbækvedtægten) ændret således, at udpantning ikke alene kan foretages for kommunens egne udgifter, men også for krav i henhold til indfriet kaution. Det betyder, at kommunen kan foretage udpantning for ikke betalte ydelser, som kommunen må dække i de i § 13, stk. 5, i.f., omhandlede tilfælde, hvor midlerne til anlægget eller istandsættelsen af en privat vej tilvejebringes gennem et af kommunen garanteret lån.

Til § 21 a.

Bestemmelsen svarer til § 10 i den københavnske gadelov, § 21 i omegnskommunernes fællesvedtægt, § 22 i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt samt § 16 i byplanlaboratoriets udkast. Ud fra det i de indledende bemærkninger anførte grundsynspunkt, at vedtægten bør affattes efter de for købstæder gældende regler, er affattelsen stærkt tilnærmet stads- og havneingeniørforeningens vedtægt. I forhold til omegnskommunernes fællesvedtægt og byplanlaboratoriets udkast medfører dette den ændring, at to af kommissionens medlemmer med suppleanter skal beskikkes af ministeriet for offentlig arbejder og ikke som efter de to andre vedtægter af amtmændene. I konsekvens af denne ændring er det også i stk. 3 fastsat, at med hensyn til honorar til taksatorerne gælder, hvad der er fastsat af ministeriet for offentlige arbejder, medens byplanlaboratoriets udkast i så henseende henviste til bestemmelse, truffet af amtsrådet. (Det er derimod ingen reel afvigelse fra disse to vedtægter, når det bestemmes, at opmanden og dennes suppleant skal beskikkes af ministeriet for offentlige arbejder, medens det i byplanlaboratoriets udkast hedder, at de pågældende skal beskikkes af indenrigsministeriet. Den ændrede affattelse skyldes alene, at det pågældende sagsområde tidligere har henhørt under indenrigsministeriet, men i 1942 er overgået til ministeriet for offentlige arbejder. Stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt, der er ældre end 1942, skriver derfor også overalt »indenrigsministeriet« i stedet for »ministeriet for offentlige arbejder«).

I forhold til § 22 i stads- og havneingeniørforeningens vedtægt er sket den ændring, at den særlige regel i stk. 5, hvorefter der ved erstatningsfastsættelsen bl. a. skal tages hensyn til den eventuelt større byggefrihed m. m. for ejendommen efter anlæggets udførelse, er udgået. Man har nemlig ment, at grundlovens § 73 i og for sig angiver formålet for vurderingen ved bestemmelsen om, at der skal ydes fuldstændig erstatning, og at bestemmelsen i stk. 4 om,

at de afståede arealer m. v. skal ansættes til sand værdi i handel og vandel, og at der ved erstatningens fastsættelse heri skal afkortes den værdiforøgelse, som restejendommen skønnes at opnå, må være tilstrækkelig som supplerende vejledning til taksatorerne. Bestemmelsen i stk. 5 i stads- og havneingeniørforeningens vedtægt er i øvrigt heller ikke udtømmende, idet man kan tænke sig andre forhold end de deri nævnte, der kan bevirke en nedsættelse af erstatningen.

Endelig er reglerne i slutningen af de tilsvarende bestemmelser i de hidtidige normalvedtægter om udbetaling af ekspropriationserstatninger og panthaver-samtykke udgået, da man har ment i så henseende at kunne nøjes med de almindelige regler herom i tinglysningsloven.

Bestemmelserne i § 21 a er karakteriseret som midlertidige, da de vil bortfalde, når den nye lov om bestyrelsen af de offentlige veje er trådt i kraft den 1. august 1957.

Til § 22.

Bestemmelsen svarer til § 22 i omegnskommunernes fællesvedtægt, § 22 i byplanlaboratoriets udkast, § 17 i den københavnske gadelov af 1857 samt § 23 i stads- og havneingeniørforeningens normalvedtægt.

I konsekvens af det i de indledende bemærkninger anførte hovedsynspunkt er ministeriet for offentlige arbejder indsat som klageinstans i stedet for amtsrådet.

Det er for at undgå misforståelser nu udtrykkeligt fremhævet, at klager over vurderingskommissionens kendelser ikke kan indbringes for ministeriet.

Til § 23.

Bestemmelsen svarer til § 23 i byplanlaboratoriets udkast, men er i forhold til dette ligesom § 22 ændret derhen, at ministeriet er indsat i stedet for amtsrådet.

Den 21. marts 1956.

Nærværende udvalg, der er nedsat af Københavns amts sognerådsforening, og som består af stadsingeniørerne i Taarnby, Lyngby-Taarbæk, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup og Rødovre kommuner, er for tiden under bistand af amtsvejnspektøren i Københavns amt i færd med at udarbejde udkast til ny standard vej vedtægt for de københavnske omegnskommuner.

Selv om dette arbejde endnu ikke er afsluttet, er man allerede nu blevet opmærksom på, at en ændring på nedennævnte punkter af den hidtil gældende lovgivning må anses for ønskelig:

- 1) Det kan ikke anses for hensigtsmæssigt, at lov nr. 90 af 23. marts 1932 kun giver hjemmel til indførelse af vej vedtægt i de dele af de bymæssige kommuner, som allerede er bymæssigt bebygget, eller som må antages at blive bymæssigt bebygget i en nærmere fremtid.
- 2) Det må anses for ønskeligt, at der i vejlovgivningen bliver givet udtrykkelig hjemmel til optagelse i vej vedtægter af bestemmelser om klassificering, udlæg og anlæg af private veje med et tilsvarende indhold som bestemmelserne i §§ 2-4 i byplanlaboratoriets standardvedtægt af 1946.
- 3) Der bør gives hjemmel til, at der også i bymæssige kommuner kan indføres vedtægtsbestemmelser af tilsvarende indhold som bestemmelsen i § 8, stk. 6, i den københavnske gadelov af 1857 med senere ændringer.
- 4) Den i § 5 i den københavnske gadelov og stk. 8 i den fornævnte lov af 1932 omhandlede rentesats på indtil 6 % p.a. for grundejerbidrag, der fordeles over en årække, må anses for at være for lav.
- 5) Den i stk. 6 i 1932-loven indeholdte bestemmelse om gadenavne bør udvides således, at den også giver kommunalbestyrelsen hjemmel til at bestemme, at de enkelte ejendomme skal forsynes med skilte med angivelse af husnummer og matrikelnummer, hvilke skilte bør udføres overensstemmende med derom af kommunalbestyrelsen fastsatte regler.
- 6) Anlægget af overkørsler til private veje bør være betinget af kommunalbestyrelsens

samtykke, og kommunalbestyrelsen bør have hjemmel dels til at begrænse antallet af overkørsler til private veje, dels til at gøre anlægget af overkørsler betinget af saglige, herunder færdselsmæssige vilkår. Det forudsættes herved, at bestemmelserne i kap. III i det i folketinget fremsatte forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje gennemføres.

- 7) Kommunalbestyrelsen bør have hjemmel til at forbyde afspærring af private veje.
- 8) Der bør gives hjemmel **til**, at beplantning på private vejarealer ikke må ske uden vejbestyrelsens samtykke, at kommunalbestyrelsen kan kræve beplantning på private vejarealer fjernet eller beskåret, at fjernelse af beplantning på private vejarealer ikke må ske uden kommunalbestyrelsens samtykke, og at kommunalbestyrelsen kan kræve beplantning foretaget på private veje, når kvarterets udformning tilsiger det.
- 9) Der bør gives hjemmel til optagelse i vejvedtægterne af regler om opgravning m. m. i private vejarealer og om særbenyttelse af sådanne arealer. Såvel opgravninger og forandringer som særbenyttelse bør være betinget af kommunalbestyrelsens samtykke.

Ved at meddele foranstående skal man henstille til vejlovsudvalget at ville overveje spørgsmålet om en ændring i den hidtidige retstilstand på de nævnte punkter.

Man forbeholder sig, såfremt nærværende udvalg under sit videre arbejde måtte blive opmærksom på yderligere spørgsmål om ændring af lovgivningen på vejvedtægtsområdet, da at forelægge også disse spørgsmål for vejlovsudvalget.

Det tilføjes, at bestyrelsen for Københavns amts sognerådsforening, som det fremgår af den i afskrift vedlagte skrivelse af 14. marts 1956, har tiltrådt, at der rettes henvendelse til vejlovsudvalget overensstemmende med foranstående.

P. u. v.

(sign.) Sig. Schouenborg,
formand.

Til Vejlovsudvalget af 1951

Den 23. november 1936.

Den danske købstadforening
Gyldenløvesgade 11,
København V.

Inden for kæmnerforeningen har man drøftet spørgsmålet om kommunernes finansiering af udgifterne ved gade- og kloakarbejder, der er genstand for hel eller delvis tilbagebetaling fra grundejeres side.

Dels beløber disse anlægsarbejder sig efterhånden til meget store beløb, dels er indfordringen af bidragene, navnlig når den finder sted afdragsvis over en længere årrække, et administrativt arbejde af ikke ubetydeligt omfang.

En del kommuner har imidlertid ordnet sig på den måde, at finansieringen udføres af lokale pengeinstitutter med grundejerne som direkte debitorer, men med garanti fra kommunernes side, hvilket aflaster kommunernes finansierungsbehov og letter den kommunale administration, der på denne måde fritages for den aller væsentligste del af arbejdet med oppebørsel, eventuelt inddrivelse af afdrag og renter.

Der er imidlertid opstået tvivl om lovmedholdeligheden af denne fremgangsmåde, og da problemet forekommer kæmnerforeningen at være af ret stor betydning for kommunerne og sikkert vil vokse betydeligt i omfang i de kommende år, har man undersøgt spørgsmålet og er kommet til visse konklusioner, som man herved skal forelægge købstadforeningen til overvejelse.

I.

For *gade- og vejudgifternes* vedkommende kan det om den formelle side af sagen anføres, at kommunernes ret til at pålægge grundejerne bidrag ikke direkte er hjemlet og dermed ikke direkte begrænset af en formel lovforskrift, men hjemmelen tilvejebringes ved, at der i kommunen indføres de fornødne vedtægtsmæssige bestemmelser i overensstemmelse med reglen i købstadkommunallovens § 23, stk. 1, hvorefter der i den kommunale vedtægt kan optages be-

stemmelser om overtagelse, vedligeholdelse, renholdelse m. v. af gader, veje og pladser, svarende **til** grundsætningerne i den københavnske vejlovgivning, jfr. lov af 14. december 1857 m. fl. love. Som en følge af denne større bevægelsesfrihed ved stadfæstelse af de kommunale gade- og vej vedtægter synes der at være en lettere adgang til her at afpasse de formelle regler med det praktiske livs erfaringer.

I en kommunes gade- og vej vedtægt, der vist følger normalvedtægten, er det i § 5 anført, at grundejerne kan forlange deres bidrag fordelt over en årrække af indtil 20 år mod at forrente det til enhver tid skyldige beløb med samme rente, som byrådet selv må svare af sådanne lån, dog ingen sinde ud over 6 % p.a., og i henhold til bestemmelsen i § 19 kan *de af kommunen gjorde udlæg* med renter inddrives ved udpantning med samme fortrinsret, som tilkommer de på faste ejendomme hvilende skatter. Som det fremgår af de citerede bestemmelser, er det sikkert tvivlsomt, om der i kommunen er hjemmel til at overføre finansiering og administration til et privat pengeinstitut, men muligheden for at opnå den fornødne vedtægtsmæssige hjemmel hertil er formentlig til stede. I »Håndbog for danske kommuner«, pag. 1139, er det anført, at »man i de senere år er kommet ind på at sikre kommunernes fortrinsret og udpantningsret m. m., uanset at kommunerne ikke selv lægger pengene ud for facadeejerne, men lader deres bidrag finansiere af et pengeinstitut mod kommunekautiøn.«

Det har vist sig, at der i en række byer, f. eks. Skive, Holstebro, Herning og , er gennemført en ændring af gade- og vej vedtægtens § 19, hvorefter udpantningsret og fortrinsret foruden til »de af kommunen gjorde udlæg« ligeledes er knyttet til »krav i henhold til indfriet kautiøn«. Det er herved blevet muligt at overføre finansiering og ad-

ministrationen til et privat pengeinstitut under en sådan form, at kommunen bevarer sin fortrinsret og udpantningsret for de fordringer, der ikke opfyldes.

Det skal dog tilføjes, at landsdommer, dr. jur. Abitz siges at have indledet en undersøgelse af, om ministeriet for offentlige arbejders godkendelse af denne vedtægtsændring er rigtig, og i hvert fald een kommune, der ellers havde ønsket at gennemføre en tilsvarende ændring af vej vedtægten har stillet dette spørgsmål i bero, indtil undersøgelsen er afsluttet.

II.

For *kloakbidragenes* vedkommende er der derimod - i en formel lov (vandløbsloven af 11. april 1949) - fastsat udtrykkelige regler dels om bidragenes fortrinsstilling, dels om bidragenes opkrævning, der i langt højere grad end for vej bidragenes vedkommende er til hinder for gennemførelsen af en anden finansieringsform og for den sags skyld også for landbrugsministeriets godkendelse af en sådan.

En henvendelse til landbrugsministeriet med skitsering af en ordning, hvorefter udgifterne for 80 %'s vedkommende forskudsvis udredes af et pengeinstitut, og tilbagebetaling sker efter dettes opkrævning, og således at der på skattebilletten henvises til denne opkrævning, er nemlig resulteret i, at ministeriet i skrivelse af 20. december 1952 ikke har fundet en sådan ordning i overensstemmelse med bestemmelserne i vandløbslovens § 97, der bl. a. foreskriver, at bidragene skal opkræves sammen med ejendomsskatte, d.v.s. gennem kommunekassen, og opføres som en særlig post på skattekvitteringerne. Landbrugsministeriet savnede hjemmel til at dispensere fra disse bestemmelser, og ministeriet anså det i øvrigt for tvivlsomt, om fortrinsretten, udpantningsretten og fritagelsen for tinglysning kunne bebeholdes ved finansiering uden kommunens mellemkomst.

1. *Bidragenes fortrinsret m. v.*

I henhold til tinglysningslovens § 4, stk. 2, er bl. a. ydelser, der hidrører fra foranstaltninger, der tjener til at sikre afledning eller fjernelse af vand eller andet fra ejendommen, gyltige mod enhver uden tinglysning, under forudsætning af, at de nævnte foranstaltninger foretages af det offentlige selv eller efter en af det offentlige givet bemyndigelse. Anlægsbidrag til de nævnte foranstaltninger skal dog altid tinglyses. Denne bestemmelse, der må siges at være hovedreglen på dette område, fritager

altså for tinglysning af de årlige ydelser, men foreskriver tinglysning af selve anlægsbidraget. Denne hovedregel brydes af bestemmelsen i stk. 4, der udtaler, at hvor der i lovgivningen er eller senere måtte blive hjemlet kommuner *fortrinsret* for afgifter til de nævnte foranstaltninger som for offentlige skatter, kræves der ikke tinglysning hverken for anlægsbidrag eller for årlige bidrag. Denne fritagelse er altså gjort afhængig af, om der i lovgivningen er knyttet fortrinsret til de pågældende ydelser som for almindelige skatter, og det er vist vigtigt allerede her at slå fast, at det må følge af tinglysningens almindelige princip, at hvor denne fortrinsret er til stede, er tinglysning ikke alene unødvendig, men i almindelighed også umulig at få gennemført, jfr. tinglysningslovens § 15, stk. 2, og Vinding Kruse pag. 1044 og 1145. Det skal dog tilføjes, at der i kommentaren til tinglysningsloven henvises til en justitsministeriel skrivelse af 25. november 1927, hvorefter afvisning normalt ikke bør ske, når der for anlægsbidrag begæres tinglyst et dokument, hvorved grundejeren giver kommunen pant i ejendommen for et bestemt beløb, og der er givet henstand med betalingen eller adgang til afdragsvis betaling. Denne indstilling til spørgsmålet supplerer Vinding Kruse dog med en bemærkning om, at »udgifterne til vej- og kloak-anlæg, der er fastsat for et helt kvarter ved landvæsenskommissionskendelse, og som ifølge denne kan være hvilende i mange år, kan ret pludselig blive aktuelle og med deres ofte betydelige beløb blive meget ubehagelige overraskelser for godtroende købere, da disse udgifter som nævnt ikke skal tinglyses. Hvis købere eller deres sagførere vil have nærmere oplysning om, hvad en sådan kendelse i penge betyder som byrde på vedkommende ejendom, må han søge dette nøje konstateret ved henvendelse til den pågældende kommunes tekniske forvaltning. — En tinglysning af de nævnte kendelser vil være et lidet egnet middel til at bringe deres nærmere indhold og økonomiske betydning til købers og panthaveres kundskab, thi en genpart i akten af de ofte meget omfangsrige og i særlig teknisk sprog affattede kendelser ville i reglen ikke give noget nærmere begreb om kendelsens økonomiske rækkevidde for den enkelte ejendom, og man måtte alligevel desangående søge nærmere oplysning på kommunkontoret.« Hvad angår praksis på dette område, kan det oplyses, at der f. eks. i U.f.R. 1928, side 581, og 1935, side 791, er optaget to domme, hvorefter anlægsbidrag for henholds-

vis vej- og kloakarbejder med rette var blevet afvist fra tingbogen (under henvisning til den hjemlede fortrinsret).

Den fornødne fortrinsret for kloakbidragene er hjemlet i vandløbslovens § 97, stk. 1, der siger, at *de af en kommunalbestyrelse* i henhold til loven *forskuudsvis afholdte udgifter* har samme fortrinsret som de på fast ejendom hvilede kommunale skatter og kan i mangel af godvillig betaling inddrives ved udpantning. Det er formentlig de understregede ord, der har fået landbrugsministeriet til at udtale, at det er tvivlsomt, om fortrinnsretten m. m. vil være bevaret, når de pågældende udgifter ikke afholdes af kommunalbestyrelsen, men helt eller delvis udredes af et pengeinstitut, men ved en overfladisk betragtning kunne det synes underordnet, om kommunen lader et privat pengeinstitut finansiere direkte eller indirekte ved, at kommunen selv låner nøjagtig det samme beløb og udlodder det på grundejerne mod samme rentesvarelse. Forskellen er da alene administrationen og opkrævningen af bidragene. Bestemmelsen i § 97, stk. 1, er ikke ny, men svarer til de hidtil gældende bestemmelser, jfr. lov nr. 150 af 1. 1927 samt lov nr. 128 af 19. april 1907, § 5, og der er ikke i forarbejderne til loven — jfr. betænkning afgivet i 1941 af »Kommissionen angående revision af vandløbslovgivningen« — optaget bemærkninger, der kan bidrage til en fortolkning af bestemmelsens rækkevidde. Man må sikkert derfor *give* landbrugsministeriet ret i, at det er tvivlsomt, om fortrinsret m. m. vil være bevaret ved denne finansieringsform, men viser der sig i kommunerne at være et praktisk behov for unddragelse af finansiering og administration, må der være basis for at søge bestemmelsen ændret, så enhver tvivl om fortrinnsrettens bevarelse er udelukket.

2. Opkrævning.

I henhold til vandløbslovens § 97, stk. 4, opkræves som nævnt bidrag til offentlige spildevandsanlæg m. v. sammen med de kommunale ejendomsskatter, og i henhold til stk. 5 skal bidragene opføres som en særlig post på skattebilletten, således at de forskellige former for bidrag (vandløbs-, spildevands- og pumpelagsbidrag) opføres hver for sig.

Efter den formulering, der er givet de pågældende bestemmelser, synes der ikke at kunne være nogen tvivl om den opkrævningsform, loven har ønsket at gennemføre, og ej heller om, at en ordning som den foreslåede, hvorefter finansieringen og opkrævningen foretages af et

privat pengeinstitut, ikke på nogen måde kan tilfredsstille lovens formelle regel. Dette standpunkt har ministeriet som nævnt også indtaget i skrivelsen af 20. december 1952. Spørgsmålet er herefter blot, hvad der ligger bag de pågældende regler eller med andre ord, om det ikke er muligt ved en ændring af loven på dette punkt fortsat at tilgodese sådanne berettigede krav til opkrævningsmetoden samtidig med, at der åbnes mulighed for en ordning, svarende til den, ministeriet for offentlige arbejder har kunnet godkende for vej bidragenes vedkommende.

I den forannævnte betænkning, der har ligget til grund for lovens udarbejdelse, udtales det i kommentarerne til den omhandlede bestemmelse om opkrævningen af vandløbsbidragene sammen med ejendomsskatterne (forslagets § 96, stk. 4), at »bestemmelsen er ny, men tilsigter at afhjælpe de ubehageligheder, som kan opstå for bidragsyderne, når opkrævning sker særskilt. Ved bestemmelsen opnås også, at tvivl om bidragenes forfaldstid undgås«. Om den anden bestemmelse vedrørende særskilt opførelse på skattekvitteringerne (forslagets § 96, stk. 5) hedder det i kommentarerne, »at bestemmelsen ligeledes er ny, for så vidt angår sognekommunale bidrag, hvorimod de bidrag, som opkræves gennem amtstuerne, opføres for sig på skattekvitteringerne. Såvel denne bestemmelse som bestemmelsen i stk. 4 tilsigter at skabe mere overskuelige forhold, hvilket specielt i tilfælde af forhandlinger om ejendomssalg, hvor skattekvitteringerne undersøges af liebhaverne, vil være et betydeligt fremskridt. Bestemmelsen synes ikke på nogen måde at kunne volde administrative vanskeligheder.« I landbrugsministeriets cirkulære nr. 28 af 2. marts 1950 har man fundet det rimeligt specielt at henlede opmærksomheden på disse bestemmelser, idet man bl. a. om reglen i § 97, stk. 5, udtaler: »Da hensigten med denne bestemmelse er at sikre publikum, bl. a. købere af ejendomme, mod usikkerhed om, hvorvidt der påhviler en given ejendom bidrag af denne art, skal man endvidere fremhæve, at ministeriet ikke finder, at den nogle steder hidtil fulgte praksis, hvorefter vandløbs- og kloakbidrag indbetales til kommunekontorer mod almindelig løs kvittering, opfylder lovens krav, og man skal derfor anmode kommunalbestyrelserne om til opfyldelse af påbudet i lovens § 97, stk. 5, at foretage de fornødne ændringer i kvitteringsformularer, der anvendes, senest fra 1. april 1951 ved opkrævning af ejendomsskatter.«

Som det synes at fremgå af motiver og cirkulærer, har begrundelsen for de omstridte bestemmelser alene været ønsket om i mangel af tinglysningen at skabe klarhed om vandløbsbidragenes tilstedeværelse og opkrævning; en klarhed, som det tilsyneladende har forekommet muligt at indføre uden at støde på administrative besværligheder. Når det imidlertid nu viser sig, at der enten allerede dengang har været, eller der senere er opstået administrative besværligheder for kommunerne med opfyldelsen af de pågældende bestemmelser, kan det måske siges, at en af forudsætningerne for reglernes indførelse er bristet, og der må derfor være basis for at tale hele spørgsmålet op til fornyet overvejelse. Det er fristende at sige, at det i og for sig må være lige ubehageligt for en køber at støde på et uforudset vejbidrag som på et uforudset kloakbidrag, men rent bortset herfra skulle det være muligt at nå frem til en ordning, der tilgodeser »liebhaverens« berettigede interesse i forholdsvis let at få kendskab til tilstedeværelsen af sådanne bidrag. Det er nemlig rigtigt, at der ikke tidligere var den fornødne klarhed til stede på dette punkt, og at disse forhold idelig gav anledning til processer, jfr. f. eks. U.f.R. 1914, side 893, 1929, side 127, 1930, side 784, og 1930, side 883, m. fl., hvoraf det fremgår, at der ofte herskede den største usikkerhed med hensyn til bidragspligtens eksistens. I den tidligere lov var der som nævnt hjemlet kommunerne fortrinsret og udpantningsret for bidragene, medens det alene om opkrævningen hed, at »disse forskud tilbagebetales i een eller flere terminer med eller uden rente efter de pågældende kommunalbestyrelses nærmere bestemmelse«. Af de forannævnte og andre domme fremgår det, at tilbagebetalingen af grundejernes andel som regel skete ved erlæggelse af bidragene i halvårslige terminer, jfr. f. eks. U.f.R. 1922, side 385, »64 halvårslige terminer.«

Ifølge »Danmarks kommunalforvaltning 1951«, side 116, har landsforeningen af kommunesekretærer henvendt sig til landbrugsministeriet om forståelsen af vandløbslovens § 97, stk. 5, om særskilt opførelse af de enkelte bidrag på skattekvitteringerne og har fået følgende svar fra ministeriet: »Kommuner, der hidtil har pålignet vandløbsbidrag (herunder kloakbidrag) sammen med f. eks. vejbidrag, kan indtil videre fortsætte hermed og stadig opfylde vandløbslovens nævnte krav, når de på skattebilletterne og/eller -kvitteringerne - f. eks. ved et stempel — oplyser, at der i det nævn-

te samlede beløb indeholdes vandløbsbidrag (herunder kloakbidrag)«. Denne afgørelse, der må ses som lidt af en gennemhulning af lovens strenge krav (jfr. at ministeriet i skrivelse af 20. december 1952 savnede hjemmel til at dispensere fra stk. 4 og 5), kan næppe benyttes som løftestang til at få gennemført en ordning som den foreslåede, idet man i den heromhandlede afgørelse opkræver beløbet sammen med ejendomsskatterne og opfører det på skattebilletten, men kun ikke foretager en måske *umulig* specifikation i vejbidrag og kloakbidrag.

III.

Om den fremgangsmåde, der anvendes i kommunerne med hensyn til finansiering og administration af vej- og vandløbsudgifterne, er der indhentet oplysning fra en del kommuner.

I kommune finansieres vej- og kloakarbejderne af kommunekassen, hvis udlæg igen søges dækket ved optagelse af almindelige faste lån. For vejudgifternes vedkommende indkræves bidragene hos grundejerne i almindelighed over 20 år med lige store halvårslige afdrag og med en rentesvarelse, der nu er fastsat til 6 % p.a. Bidragene indkræves mod særskilt kvittering 1. april og 1. oktober. For kloakbidragenes vedkommende foregår opkrævningen stort set på samme måde, d.v.s. mod særskilt kvittering, og ikke som loven foreskriver sammen med ejendomsskatterne. Bidragene indkræves i så mange terminer, som kendelsen fastsætter, og med den rentesats, der ligeledes er optaget i denne, jfr. f. eks. en kendelse, afsagt 23. marts 1950, hvori det hedder: »De fastsatte bidrag forfalder til betaling den 1. juni eller december termin herefter. Bidragene kan afdrages med lige store afdrag i løbet af 40 halvårslige terminer imod en forrentning af restgælden med 4 % p.a.«. En nogenlunde tilsvarende bestemmelse er optaget i de øvrige kendelser, d.v.s. såvel kendelserne før som efter vandløbslovens ikrafttræden. Da bidragene som nævnt ikke opkræves sammen med ejendomsskatterne, har man ved påstempling af skattebilletterne søgt at henlede eventuelle køberes opmærksomhed på vandløbsbidragenes eksistens, idet skattebilletterne forsynes med følgende påtegning: »Bemærk: Der påhviler ejendommen kloakbidrag i henhold til fremsendt meddelelse. Bidraget opkræves særskilt.« Endvidere forsynes skøderne med en påtegning om eventuelle vej- og kloakbidrag.

I kommune finansieres vejan-

læggene af et privat pengeinstitut, der låner direkte til grundejerne mod kommunens kaution. Denne praksis, der har haft stor betydning for kommunen og ikke har givet anledning til konflikter af nogen art, er gennemført, uden at vejvedtægten er ændret som i andre kommuner, og således uden at det formelle grundlag for fortrinsret og udpantningsret har været i orden. Med hensyn til kloakarbejderne har der endnu ikke været tale om nogen finansiering af betydning, men i allernærmeste fremtid vil man komme til at stå over for meget betydelige investeringer til sådanne arbejder.

I den pågældende kommune henviser landvæsenkommissionskendelserne direkte til vandløbslovens § 97, hvilket efter sigende skyldes, at kommissionen har erfaret, at kommunen overvejer privat finansiering. Der optages derfor f. eks. følgende bemærkning i kendelserne: »Bidragene, for hvilke kommunen har fortrinsvis udpantningsret, som for de på faste ejendomme hvilende kommunale skatter, opkræves i overensstemmelse med vandløbslovens § 97 og forrentes med den rente, kommunen selv må svare af lån, der optages til afholdelse af udgifter«.

I kommune finansieres såvel vej- som kloakarbejderne af et privat pengeinstitut, der låner de fornødne midler direkte til grundejerne mod kommunekaution. Opkrævningen sker ved pengeinstitutts foranstaltning, og kommunen overtager kun fordringer i de få tilfælde, hvor betalingen udebliver, og kautionen derfor bliver aktuel. For vej bidragenes vedkommende har kommunen fået gennemført en ændring af vedtægten om bevarelse af fortrinsret og udpantningsret, men også for vandløbsbidragenes vedkommende har dommeren - uanset finansieringsformens modstrid mod vandløbsloven — godkendt, at udpantningsretten er bevaret. Selv formanden for landvæsenkommissionen har godkendt fremgangsmåden, som han anser for overmåde praktisk, men han har dog ikke ment at kunne forsvare at optage en bestemmelse herom i kendelserne. Bidragene tinglyses ikke, men for at gøre eventuelle købere opmærksom på vandløbsbidragene, optages en bemærkning herom på skattebilletterne. I øvrigt har man i kommunen den aftale med sagførerne, at de ved køb og salg henvender sig til kommunekontoret og får oplysning om kloakbidrag m. v., hvilket særlig får betydning for de mindre kloakeringer, der gennemføres efter aftale med grundejere uden landvæsenkommis-

sionens medvirken. Heller ikke i disse tilfælde tinglyses anlægsbidragene.

Den omhandlede praksis er gennemført efter vandløbslovens ikrafttræden.

I kommune, hvor der ligeledes er gennemført en ændring af vejvedtægten, finansieres vejanlæggene af sparekassen mod kommunekaution, og bliver garantiforpligtelsen aktuel, overtager kommunen fordringen, der inddrives ved udpantning. Der har endnu ikke været gennemført kloakeringsarbejder med bidragspligt for grundejerne, så spørgsmålet om finansiering har endnu ikke været aktuelt. I den nærmeste fremtid skal der gennemføres et kloakprojekt, og da grundejerne skal bidrage, vil man snart blive udsat for problemet. Det forventes, at kommunen uanset vandløbslovens regler vil finansiere på samme måde som for vejarbejderne, idet man har de bedste erfaringer fra denne ordning.

I kommune finansieres såvel vej- som kloakarbejder af et privat pengeinstitut mod kommunegaranti. Vej- og kloakudgifterne finansieres gerne under eet, men medens man ved en ændring af vej vedtægten har sikret sig fortrinsret og udpantningsret for vejbidragene, er man på grund af uoverensstemmelsen med vandløbsloven langt fra sikker på at have bevaret disse rettigheder for kloakbidragenes vedkommende, selv om man har fået landvæsenkommissionen til at gå ind for den omhandlede finansiering, jfr. at den seneste landvæsenkommissionskendelse endog nævner, at finansieringen kan overdrages til den og den sparekasse. Spørgsmålet om udpantningsret for kloakbidragene er ikke blevet afgjort, idet det hidtil har været unødvendigt at skride til denne inddrivelsesform. Af hensyn til købere af faste ejendomme påstemples skattebilletterne en bemærkning om såvel kloak- som vejbidrag, men herudover er man for kloakarbejdernes vedkommende i de senere år kommet ind på at tinglyse kendelserne på de enkelte ejendomme. Det var oprindeligt et spørgsmål, om en sådan tinglysningsbegæring ville blive afvist, men dette er ikke sket, og man har derfor senere overvejet, om der i tinglysningsbegæringen skulle ligge en erkendelse af, at fortrins- og udpantningsretten betragtes som opgivet. I det hele har den omhandlede finansiering vist sig at være en praktisk foranstaltning, som man - uanset dens uoverensstemmelse med vandløbsloven og eventuelle mangler med hensyn til udpantningsret og fortrinsret — er indstillet på at køre videre

med og så i givet fald tage de småtab, den måtte medføre.

I kommune, hvor en ændring af vejvedtægten som nævnt ikke er gennemført, finansieres vejanlæggene af et privat pengeinstitut, men - i modsætning til de øvrige tilfælde - optræder kommunen her direkte som låntager og tiltransporterer fordringen til instituttet, således at der i realiteten opstår den samme situation. For kloakbidragenes vedkommende har man hidtil selv finansieret udgifterne, men det har ikke været praktisk gennemførligt at følge lovens regel om opkrævning sammen med ejendomsskatterne. Landvæsenskommissionskendelserne foreskriver i almindelighed halvårlig opkrævning, og bidragene opkræves da halvårligt mod en særlig kvittering, men af hensyn til købere påstemples skattebilletterne en bemærkning om bidragspligtens eksistens.

Ved de nye kloakarbejder har man i sinde at finansiere udgifterne på samme måde som for vejanlæggene, vel vidende, at denne finansieringsform næppe er i overensstemmelse med vandløbslovens regler. Man er dog indstillet på at løbe risikoen af hensyn til denne finansieringsforms praktiske betydning.

IV.

Af de foran givne oplysninger om praksis i enkelte kommuner fremgår det med al ønskelig tydelighed, at vandløbslovens såvel formelle som reelle forskrifter på dette punkt ikke har kunnet føres ud i det praktiske liv. Kommunerne, der skal gennemføre vandløbslovens teoretiske regler, har måttet opgive at følge forskrifterne og har selv — hver på sin måde — søgt at nå frem til en ordning, der i videst muligt omfang tilgodeser de interesser, der har ligget bag lovens regler, men som på den anden side har

større relation til det praktiske. Gennemførelsen af disse ordninger er ikke sket uden betænkeligheder og giver stadig anledning til nogen usikkerhed, ja selv landvæsenskommissionerne optræder - som det fremgår af det oplyste - forskelligt i de enkelte kommuner og har endog i enkelte tilfælde blankt accepteret en overtrædelse af lovens regler. Det er en tilstand, som næppe kan være holdbar for landbrugsministeriet, og som derfor bør kunne give anledning til en ændring af disse regler.

Det er efter kærnerforeningens opfattelse særlig spørgsmålet om tinglysning, om bevarelse af fortrinsret og udpantningsret ved kaution og om opkrævning af bidragene, der har givet anledning til overvejelser i kommunerne. Tinglysningsspørgsmålet synes at kunne løse sig selv, hvis fortrinsretten bevares også i tilfælde af kommunens kaution, og en sådan ordning, der svarer til den for vejudgifterne gennemførte, synes der al mulig grund til at acceptere også for vandløbsbidragene. Med hensyn til opkrævningen er det afgørende hensyn formentlig advarslen til køberne, men denne advarsel må siges at være lige så effektiv ved en påstempling af en bemærkning på skattebilletterne som ved en angivelse af selve beløbet på billetten. Det vigtigste må være, at køberen via skattebilletten får kendskab til bidragspligten.

Da det ikke er kærnerforeningens bestyrelse bekendt, at man i nogen kommune følger vandløbslovens bestemmelser, finder man anledning til at anmode købstadforeningens bestyrelse om snarest at tage de i det foregående omhandlede spørgsmål op til overvejelse, idet bemærkes, at kærnerforeningens bestyrelse er villig til at lade sig repræsentere ved en forhandling, såfremt det ønskes.

Offentlige og private gader i Københavns og Frederiksberg kommuner
(31. marts 1963).

		Offentlige gader	Private gader	I alt
København	km	340,5	354,5	695,0
	pct.	49,0	51,0	100,0
Frederiksberg	km	73,3	18,3	91,6
	pct.	80,0	20,0	100,0

Offentlige og private veje i danske købstæder (primo 1963).

Købstæder		Veje i alt	Off. veje	Private veje	heraf: Havne- gader	Mark- veje	Skov- veje	Park- veje	Villa- veje	Sommerhus- veje	Industri- veje	Andre veje
<i>Roskilde amt.</i>												
Køge	km	38,5	34,0	4,5	2,6	—	—	—	1,9	—	—	—
	%	100,0	88,3	11,7	6,8	—	—	—	4,9	—	—	—
Roskilde	km	105,5	95,8	9,7	—	1,3	—	—	8,2	—	0,2	—
	%	100,0	90,8	9,2	—	1,2	—	—	7,8	—	0,2	—
<i>Frederiksborg amt.</i>												
Frederikssund	km	15,1	7,1	8,0	0,9	—	—	—	7,1	—	—	—
	%	100,0	47,0	53,0	6,0	—	—	—	47,0	—	—	—
Frederiksværk	km	13,9	12,4	1,5	—	—	—	—	1,5	—	—	—
	%	100,0	89,2	10,8	—	—	—	—	10,8	—	—	—
Helsingør	km	76,3	58,1	18,2	0,9	3,1	—	—	12,0	2,2	—	—
	%	100,0	76,1	23,9	1,2	4,1	—	—	15,7	2,9	—	—
Hillerød	km	43,6	37,2	6,4	—	4,4	—	—	2,0	—	—	—
	%	100,0	85,3	14,7	—	10,1	—	—	4,6	—	—	—
<i>Holbæk amt.</i>												
Holbæk	km	62,1	43,1	19,0	2,1	6,3	—	—	10,1	—	0,5	—
	%	100,0	69,4	30,6	3,4	10,1	—	—	16,3	—	0,8	—
Kalundborg	km	42,2	35,4	6,8	2,1	1,2	—	—	1,9	1,6	—	—
	%	100,0	83,9	16,1	5,0	2,8	—	—	4,5	3,8	—	—
Nykøbing S.	km	93,3	25,0	68,3	0,8	—	—	—	4,3	63,2	—	—
	%	100,0	26,8	73,2	0,9	—	—	—	4,6	67,7	—	—
<i>Sorø amt.</i>												
Korsør	km	47,1	43,0	4,1	1,1	—	—	—	3,0	—	—	—
	%	100,0	91,3	8,7	2,3	—	—	—	6,4	—	—	—
Ringsted	km	28,6	26,4	2,2	—	1,0	—	—	0,9	—	0,3	—
	%	100,0	92,3	7,7	—	3,5	—	—	3,2	—	1,0	—

Købstæder		Veje i alt	Off. veje	Private veje	heraf: Havne- gader	Mark- veje	Skov- veje	Park- veje	Villa- veje	Sommerhus- veje	Industri- veje	Andre veje
Skelskør	km	17,8	13,7	4,1	—	0,3	—	—	0,5	3,3	—	—
	%	100,0	77,0	23,0	—	1,7	—	—	2,8	18,5	—	—
Slagelse	km	61,6	59,1	2,5	—	—	—	—	2,5	—	—	—
	%	100,0	95,9	4,1	—	—	—	—	4,1	—	—	—
Sorø	km	22,0	19,4	2,6	—	—	—	—	2,6	—	—	—
	%	100,0	88,2	11,8	—	—	—	—	11,8	—	—	—
<i>Præstø amt.</i>												
Næstved	km	75,6	42,7	32,9	—	—	—	—	32,9	—	—	—
	%	100,0	56,5	43,5	—	—	—	—	43,5	—	—	—
Præstø	km	7,8	6,8	1,0	—	1,0	—	—	—	—	—	—
	%	100,0	87,2	12,8	—	12,8	—	—	—	—	—	—
Stege	km	22,3	16,1	6,2	—	5,9	—	—	0,3	—	—	—
	%	100,0	72,2	27,8	—	26,5	—	—	1,3	—	—	—
St. Heddinge	km	20,5	17,9	2,6	—	1,5	—	—	—	—	—	1,1 ¹⁾
	%	100,0	87,3	12,7	—	7,3	—	—	—	—	—	5,4
Vordingborg	km	65,5	55,1	10,4	—	—	—	—	5,2	2,3	—	2,9 ²⁾
	%	100,0	84,1	15,9	—	—	—	—	8,0	3,5	—	4,4
<i>Bornholms amt.</i>												
Allinge-Sandvig	km	40,3	21,2	19,1	0,9	7,3	2,8	0,4	0,1	2,5	2,9	2,2 ³⁾
	%	100,0	52,6	47,4	2,2	18,1	6,9	1,0	0,2	6,2	7,2	5,4
Hasle	km	15,2	14,2	1,0	—	1,0	—	—	—	—	—	—
	%	100,0	93,4	6,6	—	6,6	—	—	—	—	—	—
Nexø	km	23,3	21,4	1,9	1,7	—	—	—	0,2	—	—	—
	%	100,0	91,8	8,2	7,3	—	—	—	0,9	—	—	—
Rønne	km	55,0	47,2	7,8	—	0,2	—	—	0,9	3,4	—	—
	%	100,0	85,8	14,2	—	0,4	—	—	1,6	6,2	—	6,0
Svanke	km	11,6	11,3	0,3	0,3	—	—	—	—	—	—	—
	%	100,0	97,4	2,6	2,6	—	—	—	—	—	—	—
Åkirkeby	km	21,2	18,6	2,6	—	2,6	—	—	—	—	—	—
	%	100,0	87,7	12,3	—	12,3	—	—	—	—	—	—

Købstæder		Veje i alt	Off. veje	Private veje	heraf: Havne- gader	Mark- veje	Skov- veje	Park- veje	Villa- veje	Sommerhus- veje	Industri- veje	Andre veje
<i>Maribo amt.</i>												
Maribo	km	17,7	17,4	0,3	—	—	—	—	0,3	—	—	—
	%	100,0	98,3	1,7	—	—	—	—	1,7	—	—	—
Nakskov	km	52,3	46,5	5,8	1,4	1,0	—	—	3,4	—	—	—
	%	100,0	88,9	11,1	2,7	1,9	—	—	6,5	—	—	—
Nykøbing F.	km	60,0	56,8	3,2	2,7	—	—	—	0,3	—	0,2	—
	%	100,0	94,7	5,3	4,5	—	—	—	0,5	—	0,3	—
Nysted	km	16,7	15,8	0,9	—	0,1	—	—	0,1	—	—	0,7 ⁵⁾
	%	100,0	94,6	5,4	—	0,6	—	—	0,6	—	—	4,2
Rødby	km	50,5	45,7	4,8	0,8	3,7	—	—	—	—	—	0,3 ⁶⁾
	%	100,0	90,5	9,5	1,6	7,3	—	—	—	—	—	0,6
Sakskøbing	km	11,9	11,4	0,5	0,4	—	—	—	0,1	—	—	—
	%	100,0	95,8	4,2	3,4	—	—	—	0,8	—	—	—
Stubbekøbing	km	8,0	6,8	1,2	0,8	—	—	—	0,3	—	—	0,1 ⁷⁾
	%	100,0	85,0	15,0	10,0	—	—	—	3,8	—	—	1,2
<i>Svendborg amt.</i>												
Fåborg	km	17,2	16,0	1,2	0,6	—	—	—	0,6	—	—	—
	%	100,0	93,0	7,0	3,5	—	—	—	3,5	—	—	—
Marstal	km	37,6	35,4	2,2	—	2,2	—	—	—	—	—	—
	%	100,0	94,1	5,9	—	5,9	—	—	—	—	—	—
Nyborg	km	44,0	40,9	3,1	2,2	—	—	—	0,8	—	—	0,1 ⁸⁾
	%	100,0	93,0	7,0	5,0	—	—	—	1,8	—	—	0,2
Rudkøbing	km	18,2	13,3	4,9	3,8	0,6	—	—	0,3	—	—	0,2 ⁹⁾
	%	100,0	73,1	26,9	20,9	3,3	—	—	1,6	—	—	1,1
Svendborg	km	103,4	86,0	17,4	3,3	—	—	7,2	6,9	—	—	—
	%	100,0	83,2	16,8	3,2	—	—	6,9	6,7	—	—	—
Ærøskøbing	km	4,8	3,7	1,1	0,8	—	—	—	0,3	—	—	—
	%	100,0	77,1	22,9	16,7	—	—	—	6,2	—	—	—
<i>Odense amt.</i>												
Bogense	km	21,9	18,6	3,3	1,7	1,6	—	—	—	—	—	—
	%	100,0	84,9	15,1	7,8	7,3	—	—	—	—	—	—

Købstæder		Veje i alt	Off. veje	Private veje	heraf: Havne- gader	Mark- veje	Skov- veje	Park- veje	Villa- veje	Sommerhus- veje	Industri- veje	Andre veje
Kerteminde	km	21,1	18,2	2,9	1,1	1,1	—	—	0,7	—	—	—
	%	100,0	86,3	13,7	5,2	5,2	—	—	3,3	—	—	—
Odense	km	251,0	223,5	27,5	2,8	9,0	0,9	—	9,5	—	2,0	3,3 ¹⁰⁾
	%	100,0	89,0	11,0	1,1	3,6	0,4	—	3,8	—	0,8	1,3
<i>Assens amt.</i>												
Assens	km	28,2	27,4	0,8	—	—	—	—	0,5	0,3	—	—
	%	100,0	97,2	2,8	—	—	—	—	1,8	1,0	—	—
Middelfart	km	33,2	28,7	4,5	0,5	0,1	—	—	3,9	—	—	— ¹¹⁾
	%	100,0	86,4	13,6	1,5	0,3	—	—	11,8	—	—	—
<i>Vejle amt.</i>												
Fredericia	km	125,0	90,6	34,4	2,2	9,0	1,0	—	15,7	—	—	6,5 ¹²⁾
	%	100,0	72,5	27,5	1,7	7,2	0,8	—	12,6	—	—	5,2
Kolding	km	115,3	89,4	25,9	4,8	—	—	—	21,1	—	—	—
	%	100,0	77,5	22,5	4,2	—	—	—	18,3	—	—	—
Vejle	km	107,0	78,1	28,9	5,5	2,9	12,4	—	6,7	—	—	1,4 ¹³⁾
	%	100,0	73,0	27,0	5,1	2,7	11,6	—	6,3	—	—	1,3
<i>Skanderborg amt.</i>												
Horsens	km	104,1	87,7	16,4	6,8	—	—	—	9,6	—	—	—
	%	100,0	84,2	15,8	6,6	—	—	—	9,2	—	—	—
Silkeborg	km	92,0	83,0	9,0	—	—	—	—	7,0	—	—	2,0 ¹⁴⁾
	%	100,0	90,2	9,8	—	—	—	—	7,6	—	—	2,2
Skanderborg	km	27,0	19,8	7,2	—	—	1,8	—	3,8	—	0,5	1,1 ¹⁵⁾
	%	100,0	73,3	26,7	—	—	16,7	—	14,1	—	1,8	4,1
<i>Århus amt.</i>												
Århus	km	240,4	165,3	75,1	21,5	3,9	11,3	2,1	36,3	—	—	—
	%	100,0	68,8	31,2	8,9	1,6	4,7	0,9	15,1	—	—	—
<i>Randers amt.</i>												
Ebeltoft	km	26,5	21,9	4,6	0,2	4,4	—	—	—	—	—	—
	%	100,0	82,6	17,4	0,8	16,6	—	—	—	—	—	—
Grenå	km	58,1	44,7	13,4	0,8	—	—	—	12,6	—	—	—
	%	100,0	76,9	23,1	1,4	—	—	—	21,7	—	—	—

Købstæder		Veje i alt	Off. veje	Private veje	heraf: Havne- gader	Mark- veje	Skov- veje	Park- veje	Villa- veje	Sommerhus- veje	Industri- veje	Andre veje
Hobro	km	50,2	33,7	16,5	0,7	3,6	—	—	7,7	—	4,5	—
	%	100,0	67,1	32,9	1,4	7,2	—	—	15,4	—	9,0	—
Mariager	km	9,9	7,3	2,6	0,2	—	—	0,7	1,4	—	—	0,3 ¹⁶⁾
	%	100,0	73,7	26,3	2,0	—	—	7,1	14,2	—	—	3,0
Randers	km	105,7	57,9	47,8	4,1	4,3	—	—	25,6	—	5,7	8,1 ¹⁷⁾
	%	100,0	54,8	45,2	3,9	4,1	—	—	24,2	—	5,4	7,6
<i>Ålborg amt.</i>												
Løgstør	km	17,5	15,4	2,1	0,2	1,1	—	—	0,8	—	—	—
	%	100,0	88,0	12,0	1,1	6,3	—	—	4,6	—	—	—
Nibe	km	14,6	14,2	0,4	—	—	—	—	0,4	—	—	—
	%	100,0	97,3	2,7	—	—	—	—	2,7	—	—	—
Nørre Sundby	km	23,4	19,7	3,7	1,8	0,6	—	—	0,4	—	0,8	0,1 ¹⁸⁾
	%	100,0	84,2	15,8	7,7	2,6	—	—	1,7	—	3,4	0,4
Ålborg	km	183,9	146,0	37,9	13,7	4,7	1,9	2,3	5,7	6,8	0,2	2,6
	%	100,0	79,4	20,6	7,4	2,6	1,0	1,3	3,1	3,7	0,1	1,4
<i>Hjørring amt.</i>												
Brønderslev	km	53,1	44,1	9,0	—	2,2	—	—	6,8	—	—	—
	%	100,0	83,1	16,9	—	4,1	—	—	12,8	—	—	—
Frederikshavn	km	98,5	68,5	30,0	7,6	2,5	1,0	—	14,9	—	1,7	2,3 ¹⁹⁾
	%	100,0	69,5	30,0	7,7	2,5	1,0	—	15,2	—	1,7	2,4
Hjørring	km	58,7	50,4	8,3	—	4,3	—	—	3,8	—	0,2	—
	%	100,0	85,9	14,1	—	7,3	—	—	6,5	—	0,3	—
Skagen	km	65,2	45,7	19,5	6,4	—	—	—	13,1	—	—	—
	%	100,0	70,1	29,9	9,8	—	—	—	20,1	—	—	—
Sæby	km	35,0	19,4	15,6	0,2	8,8	0,2	—	4,8	0,9	0,7	—
	%	100,0	55,4	44,6	0,6	25,1	0,6	—	13,7	2,6	2,0	—
<i>Thisted amt.</i>												
Nykøbing M.	km	44,5	33,9	10,6	0,7	—	—	—	6,1	—	1,0	2,8 ²⁰⁾
	%	100,0	76,2	23,8	1,6	—	—	—	13,7	—	2,2	6,3
Thisted	km	32,9	31,7	1,2	—	—	—	—	1,2	—	—	—
	%	100,0	75,5	3,6	—	—	—	—	3,6	—	—	—

Købstæder		Veje i alt	Off. veje	Private veje	heraf: Havne- gader	Mark- veje	Skov- veje	Park- veje	Villa- veje	Sommerhus- veje	Industri- veje	Andre veje
<i>Viborg amt.</i>												
Skive	km	68,6	50,9	17,7	2,1	5,2	0,8	—	5,0	—	0,5	4,1 ²¹⁾
	%	100,0	74,2	25,8	3,0	7,6	1,2	—	7,3	—	0,7	6,0
Viborg	km	137,6	96,6	41,0	—	28,0	4,0	—	9,0	—	—	—
	%	100,0	70,2	29,8	—	20,4	2,9	—	6,5	—	—	—
<i>Ringkøbing amt.</i>												
Herning	km	88,1	86,1	2,0	—	—	—	—	1,7	—	0,3	—
	%	100,0	97,7	2,3	—	—	—	—	1,9	—	0,4	—
Holstebro	km	102,4	86,1	16,3	—	4,2	0,5	—	10,4	—	0,4	0,8 ²²⁾
	%	100,0	84,1	15,9	—	4,1	0,5	—	10,1	—	0,4	0,8
Lemvig	km	25,9	20,1	5,8	0,6	3,4	—	—	1,8	—	—	—
	%	100,0	77,6	22,4	2,3	13,1	—	—	7,0	—	—	—
Ringkøbing	km	18,8	15,1	3,7	—	0,4	—	—	3,0	—	—	0,3 ²³⁾
	%	100,0	80,3	19,7	—	2,1	—	—	16,0	—	—	1,6
Skjern	km	70,5	66,3	4,2	—	2,4	—	—	1,8	—	—	—
	%	100,0	94,0	6,0	—	3,4	—	—	2,6	—	—	—
Struer	km	26,2	22,7	3,5	1,0	—	—	—	2,5	—	—	—
	%	100,0	86,6	13,4	3,8	—	—	—	9,6	—	—	—
<i>Ribe amt.</i>												
Esbjerg	km	170,9	142,5	28,4	13,4	3,6	—	—	11,1	—	0,3	—
	%	100,0	83,4	16,6	7,8	2,1	—	—	6,5	—	0,2	—
Ribe	km	64,6	53,7	10,9	—	6,7	—	—	3,8	0,4	—	—
	%	100,0	83,1	16,9	—	10,4	—	—	5,9	0,6	—	—
Varde	km	54,5	49,5	5,0	—	0,3	—	—	4,3	—	0,3	0,1 ²⁴⁾
	%	100,0	90,8	9,2	—	0,6	—	—	7,8	—	0,6	0,2
<i>Haderslev amt.</i>												
Christiansfeld	km	3,7	3,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	%	100,0	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haderslev	km	72,1	70,5	1,6	—	—	—	—	1,6	—	—	—
	%	100,0	97,8	2,2	—	—	—	—	2,2	—	—	—
<i>Åbenrå amt.</i>												
Åbenrå	km	66,8	60,5	6,3	3,6	—	—	—	2,7	—	—	—
	%	100,0	90,6	9,4	5,4	—	—	—	4,0	—	—	—

Købstæder		Vej i alt	Off. veje	Private veje	heraf: Havne- gader	Mark- veje	Skov- veje	Park- veje	Villa- veje	Sommerhus- veje	Industri- veje	Andre veje
<i>Sønderborg amt.</i>												
Augustenborg	km	9,8	9,7	0,1	—	—	—	—	—	—	—	0,1 ²⁵⁾
	%	100,0	99,0	1,0	—	—	—	—	—	—	—	1,0
Nordborg	km	16,4	16,3	0,1	—	—	—	—	0,1	—	—	—
	%	100,0	99,4	0,6	—	—	—	—	0,6	—	—	—
Sønderborg	km	64,0	58,9	5,1	—	—	—	—	5,1	—	—	—
	%	100,0	92,0	8,0	—	—	—	—	8,0	—	—	—
<i>Tønder amt.</i>												
Højer	km	14,0	14,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	%	100,0	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Løgumkloster	km	20,0	20,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	%	100,0	100,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tønder	km	28,3	27,8	0,5	—	—	—	—	0,5	—	—	—
	%	100,0	98,2	1,8	—	—	—	—	1,8	—	—	—
Købstæder i alt	km	4635,3	3733,7	901,6	134,4	163,0	38,6	12,7	396,0	86,9	23,2	46,8
	%	100,0	80,5	19,5	2,9	3,5	0,8	0,3	8,6	1,9	0,5	1,0

Noter:

- 1) St. Heddinge: 1,1 km boligvej.
- 2) Vordingborg: 2,9 km vej til børnehjem og beboelse.
- 3) Allinge-Sandvig: 2,2 km veje til blinkfyrr.
- 4) Rønne: 3,3 km vej, heraf 0,5 km boligvej, 1,6 km havevej, 0,2 km husvildeboligvej og 1,0 km sekundær vej til sygehus, lufthavn, kirkegård og kostald.
- 5) Nysted: 0,7 km vej til losseplads.
- 6) Rødby: 0,3 km boligvej.
- 7) Stubbekøbing: 0,1 km etageboligvej.
- 8) Nyborg: 0,1 km vej til etageboliger og aldersrentehjem.
- 9) Rudkøbing: 0,2 km bygade.
- 10) Odense: 3,3 km etageboligvej.
- 11) Middelfart: 0,5 km kajgade med tilladt kørsel tæt ved og parallelt med offentlig vej.
- 12) Fredericia: 6,5 km kolonihavevej.
- 13) Vejle: 1,4 km etageboligvej.
- 14) Silkeborg: 2,0 km vej, der snart skal optages som offentlig vej.
- 15) Skanderborg: 1,1 km vej, heraf 0,4 km til kirke, 0,1 km til forsorgsbolig, 0,4 km til skole og 0,2 km til boligforening.
- 16) Mariager: 0,3 km vej til kirke og stiftelse.
- 17) Randers: 8,1 km vej, heraf 3,0 km boligvej og 5,1 km etageboligvej.
- 18) Nørresundby: 0,1 km etageboligvej.
- 19) Frederikshavn: 2,3 km vej, heraf 0,6 km vej til campingplads, 0,5 km kolonihavevej og 1,2 km etageboligvej.
- 20) Nykøbing M.: 2,8 km vej, heraf 0,5 km boligvej og 2,3 km kolonihavevej.
- 21) Skive: 4,1 km kolonihavevej.
- 22) Holstebro: 0,8 km vej i udstykningsområde.
- 23) Ringkøbing: 0,3 km vej til losseplads.
- 24) Varde: 0,1 km forbindelsesvej mellem 2 offentlige veje.
- 25) Augustenborg: 0,1 km bygade.

Offentlige og private veje i 42 bymæssige kommuner (primo 1963).

Bymæssige kommuner		Veje i alt	Off. veje	Private veje	heraf: Havne-gader	Mark-veje	Skov-veje	Park-veje	Villa-veje	Sommerhus-veje	Industri-veje	Bymæssige gader	Andre veje
<i>Københavns amt.</i>													
Ballerup-Måløv	km	100,2	58,9	41,3	—	6,9	—	—	30,8	0,8	0,7	1,7	0,4 ¹⁾
	%	100,0	58,8	41,2	—	6,9	—	—	30,7	0,8	0,7	1,7	0,4
Brøndbyerne	km	86,9	48,7	38,2	—	5,7	—	—	17,1	—	6,9	—	8,5 ²⁾
	%	100,0	56,0	44,0	—	6,6	—	—	19,7	—	7,9	—	9,8
Gentofte	km	229,2	216,1	13,1	—	—	—	—	13,1	—	—	—	—
	%	100,0	94,3	5,7	—	—	—	—	5,7	—	—	—	—
Gladsaxe	km	155,6	122,1	33,5	—	0,8	—	—	21,2	—	1,1	—	10,4
	%	100,0	78,5	21,5	—	0,5	—	—	13,6	—	0,7	—	6,7
Glostrup	km	100,2	68,8	31,4	—	10,4	—	—	16,7	—	0,9	0,6	2,8 ³⁾
	%	100,0	68,7	31,3	—	10,4	—	—	16,7	—	0,9	0,6	2,8
Herlev	km	75,6	42,1	33,5	—	2,8	—	0,1	28,1	0,5	1,3	0,7	—
	%	100,0	55,7	44,3	—	3,7	—	0,1	37,2	0,7	1,7	0,9	—
Hvidovre	km	104,4	35,5	68,9	—	—	—	—	63,9	—	1,0	—	4,0 ⁴⁾
	%	100,0	34,0	66,0	—	—	—	—	61,2	—	1,0	—	3,8
Høje-Tåstrup	km	71,3	47,9	23,4	—	11,4	—	—	9,6	—	0,9	—	1,5 ⁵⁾
	%	100,0	67,2	32,8	—	16,0	—	—	13,4	—	1,3	—	2,1
Lyngby-Tårnbæk	km	203,6	113,3	90,3	—	1,3	2,5	—	77,9	—	2,2	—	6,4 ⁶⁾
	%	100,0	55,6	44,4	—	0,6	1,2	—	38,3	—	1,1	—	3,2
Rødovre	km	75,1	51,4	23,7	—	0,4	—	0,7	20,5	—	2,1	—	—
	%	100,0	68,5	31,5	—	0,5	—	0,9	27,3	—	2,8	—	—
Søllerød	km	143,9	87,3	56,6	—	5,9	1,2	2,4	43,1	3,1	0,6	0,3	—
	%	100,0	60,7	39,3	—	4,1	0,8	1,6	30,0	2,2	0,4	0,2	—
Tårnby	km	154,8	41,8	113,0	1,3	—	—	0,5	68,0	37,0	4,0	—	2,2 ⁷⁾
	%	100,0	27,0	73,0	0,8	—	—	0,3	44,0	23,9	2,6	—	1,4
Værløse	km	65,6	30,4	35,2	—	—	—	—	32,2	—	—	—	3,0 ⁸⁾
	%	100,0	46,3	53,7	—	—	—	—	49,1	—	—	—	4,6

Bymæssige kommuner		Vejle i alt	Off. veje	Private veje	heraf: Havne-gader	Mark-veje	Skov-veje	Park-veje	Villa-veje	Sommerhus-veje	Industri-veje	Bymæssige gader	Andre veje
<i>Frederiksborg amt.</i>													
Asminderød	km	122,4	72,4	50,0	—	26,0	5,0	—	17,0	2,0	—	—	—
	%	100,0	59,2	40,8	—	21,2	4,1	—	13,9	1,6	—	—	—
Birkerød	km	79,6	50,3	29,3	—	—	—	—	24,4	4,2	0,7	—	—
	%	100,0	63,2	36,8	—	—	—	—	30,6	5,3	0,9	—	—
Farum	km	50,8	27,1	23,7	—	2,7	—	0,8	12,5	6,3	0,1	1,3	—
	%	100,0	53,3	46,7	—	5,3	—	1,6	24,6	12,4	0,2	2,6	—
Fredensborg	km	27,0	15,3	11,7	—	9,1	—	—	1,9	—	—	—	0,7 ⁹⁾
	%	100,0	56,7	43,3	—	33,7	—	—	7,0	—	—	—	2,6
Hørsholm	km	60,5	35,6	24,9	—	4,7	—	—	19,9	—	0,3	—	—
	%	100,0	58,8	41,2	—	7,8	—	—	32,9	—	0,5	—	—
Tikøb	km	227,4	135,4	92,0	—	12,0	—	—	50,0	30,0	—	—	—
	%	100,0	59,5	40,5	—	5,3	—	—	22,0	13,2	—	—	—
Torup	km	96,8	31,5	65,3	1,5	8,8	3,5	—	—	31,4	—	20,1	—
	%	100,0	32,5	67,5	1,5	9,1	3,6	—	—	32,5	—	20,8	—
<i>Sorø amt.</i>													
Haslev-Freerslev	km	38,8	36,2	2,6	—	—	—	—	2,4	—	0,2	—	—
	%	100,0	93,3	6,7	—	—	—	—	6,2	—	0,5	—	—
<i>Svendborg amt.</i>													
Ringe	km	77,1	70,1	7,0	—	5,0	0,6	0,2	0,7	—	—	0,1	0,4 ¹⁰⁾
	%	100,0	90,9	9,1	—	6,5	0,8	0,3	0,9	—	—	0,1	0,5
<i>Odense amt.</i>													
Dalum	km	41,3	34,5	6,8	—	1,8	0,9	0,3	3,3	—	0,5	—	—
	%	100,0	83,5	16,5	—	4,4	2,2	0,7	8,0	—	1,2	—	—
<i>Vejle amt.</i>													
Brande	km	220,4	214,4	6,0	—	—	—	—	5,0	—	1,0	—	—
	%	100,0	97,3	2,7	—	—	—	—	2,2	—	0,5	—	—
<i>Århus amt.</i>													
Brabrand-Årslev	km	68,0	38,3	29,7	—	13,4	0,3	—	12,9	—	1,3	—	1,8 ¹¹⁾
	%	100,0	56,3	43,7	—	19,7	0,4	—	19,0	—	1,9	—	2,7

Bymæssige kommuner		Veje i alt	Off. veje	Private veje	heraf: Havnegader	Mark-veje	Skov-veje	Park-veje	Villa-veje	Sommerhus-veje	Industri-veje	Bymæssige gader	Andre veje
Holme-Tranbjerg	km	67,9	52,9	15,0	—	—	—	—	13,2	—	—	—	1,8
	%	100,0	77,9	22,1	—	—	—	—	19,4	—	—	—	2,7
Odder	km	65,1	63,0	2,1	—	—	—	—	2,0	—	0,1	—	—
	%	100,0	96,8	3,2	—	—	—	—	3,0	—	0,2	—	—
Vejlby-Risskov	km	78,7	38,1	40,6	—	3,7	—	0,6	34,6	1,7	—	—	—
	%	100,0	48,4	51,6	—	4,7	—	0,8	43,9	2,2	—	—	—
Viby	km	54,4	46,4	8,0	—	1,4	—	—	6,1	—	0,5	—	—
	%	100,0	85,3	14,7	—	2,6	—	—	11,2	—	0,9	—	—
Åby	km	32,5	29,4	3,1	—	—	—	—	3,1	—	—	—	—
	%	100,0	90,5	9,5	—	—	—	—	9,5	—	—	—	—
<i>Randers amt.</i>													
Kristrup	km	40,1	33,8	6,3	—	1,3	—	—	3,2	—	0,8	—	1,0
	%	100,0	84,3	15,7	—	3,2	—	—	8,0	—	2,0	—	2,5
Karup	km	27,2	13,8	13,4	—	4,2	—	—	8,7	—	0,5	—	—
	%	100,0	50,7	49,3	—	15,5	—	—	32,0	—	1,8	—	—
<i>Ålborg amt.</i>													
Hadsund	km	131,5	117,7	13,8	—	—	—	—	11,2	—	—	—	2,6 ¹²⁾
	%	100,0	89,5	10,5	—	—	—	—	8,5	—	—	—	2,0
Hasseriis	km	76,5	51,6	24,9	—	14,0	—	—	2,4	—	—	0,6	7,9 ¹³⁾
	%	100,0	67,5	32,5	—	18,3	—	—	3,1	—	—	0,8	10,3
Sundby-Hvorup	km	59,3	50,7	8,6	—	0,3	—	—	0,1	—	—	1,8	6,4 ¹⁴⁾
	%	100,0	85,5	14,5	—	0,5	—	—	0,2	—	—	3,0	10,8
<i>Viborg amt.</i>													
Bjerringbro	km	208,0	71,9	136,1	—	99,4	21,2	—	11,0	—	0,6	3,9	—
	%	100,0	34,6	65,4	—	47,7	10,2	—	5,3	—	0,3	1,9	—
<i>Ringkøbing amt.</i>													
Ikast	km	310,0	173,0	137,0	—	137,0	—	—	—	—	—	—	—
	%	100,0	55,8	44,2	—	44,2	—	—	—	—	—	—	—

Bymæssige kommuner		Vej i alt	Off. veje	Private veje	heraf: Havne- gader	Mark- veje	Skov- veje	Park- veje	Villa- veje	Sommerhus- veje	Industri- veje	Bymæssige gader	Andre veje
Nørre Vium-Herborg	km	148,2	117,5	30,7	—	30,7	—	—	—	—	—	—	—
	%	100,0	79,3	20,7	—	20,7	—	—	—	—	—	—	—
<i>Ribe amt.</i>													
Grindsted	km	168,6	151,9	16,7	—	8,7	4,6	—	1,6	—	0,7	—	1,1 ¹⁵⁾
	%	100,0	90,1	9,9	—	5,2	2,7	—	0,9	—	0,4	—	0,7
Guldager	km	58,5	44,7	13,8	—	—	1,0	—	8,0	2,0	0,8	2,0	—
	%	100,0	76,4	23,6	—	—	1,7	—	13,7	3,4	1,4	3,4	—
Vejen	km	32,0	27,4	4,6	—	—	—	—	4,3	—	0,3	—	—
	%	100,0	85,6	14,4	—	—	—	—	13,5	—	0,9	—	—
<i>Åbenrå amt.</i>													
Bov	km	187,2	79,3	107,9	—	80,0	27,0	—	0,9	—	—	—	—
	%	100,0	42,4	57,6	—	42,7	14,4	—	0,5	—	—	—	—
Bymæssige kommuner ialt	km	4422,2	2888,5	1533,7	2,8	509,8	67,8	5,6	702,6	119,0	30,1	33,1	62,9
	%	100,0	65,3	34,7	0,1	11,5	1,6	0,1	15,9	2,7	0,7	0,7	1,4

Noter.

- 1) Ballerup-Måløv: 0,4 km nedlagt offentlig vej.
- 2) Brøndbyerne: 8,5 km etageboligvej.
- 3) Glostrup: 2,8 km kolonihavevej.
- 4) Hvidovre: 4,0 km etageboligvej.
- 5) Høje Tåstrup: 1,5 km vej, heraf 0,6 km boligvej og 0,9 km skolevej.
- 6) Lyngby-Tårnbæk: 6,4 km vej, heraf 5,8 km etageboligvej og 0,6 km mark/skolevej.
- 7) Tårnby: 2,2 km etageboligvej.
- 8) Værløse: 3,0 km vej til bysamfund af gårde.

- 9) Fredensborg: 0,7 km vej, heraf 0,1 km blandet boligvej og 0,6 km industri/villavej.
- 10) Ringe: 0,4 km vej, der ændrer karakter fra markvej til industri/etageboligvej på grund af udstykning.
- 11) Brabrand-Årlev: 1,8 km vej, heraf 0,9 km etageboligvej og 0,9 km blandet boligvej.
- 12) Hadsund: 2,6 km villa/skovvej.
- 13) Hasseris: 7,9 km udstykningsvej.
- 14) Sundby-Hvorup: 6,4 km vej, heraf 2,2 km kolonihavevej, 0,5 km nedlagt offentlig vej. Resten er dels forbindelsesveje fra ét boligkvarter til et andet, dels en tidligere markvej, der nu går gennem et offentligt anlæg.
- 15) Grindsted: 1,1 km vej, der består af småveje på ca. 20-30 m, der er samlet i denne gruppe.

Købstæder og 42 bymæssige kommuner, fordelt efter private villavejes længde pr. énfamilieshus.¹⁾

Meter privat villavej pr. énfamilieshus	Antal købst.		Antal komm.	
	abs.	pct.	abs.	pct.
	1	2	6	7
0– 2	48	55,8	10	23,8
2,1– 4	20	23,2	7	16,6
4,1– 6	5	5,8	2	4,8
6,1– 8	9	10,5	5	11,9
8,1–10	1	1,2	3	7,1
10,1–12	2	2,3	6	14,3
12,1–14	1	1,2	5	11,9
14,1–16	—	—	1	2,4
16,1–18	—	—	1	2,4
18,1–20	—	—	—	—
20,1–22	—	—	2	4,8
I alt	86	100,0	42	100,0

1) Antal enfamilieshuse ifølge folke- og boligtællingen i 1960 samt private villavejes længde primo 1963.

Norske rettsregler om anlegg og vedlikehold av private veger og om bidrag fra grunneiere og andre til anlegg og vedlikehold av offentlige veger.

De nevnte rettsregler finnes i det vesentlige i vegloven av 21. juni 1963, som den 1. januar 1964 avløste den tidligere lov om vegvesenet av 1912, og i lov om bygningsvesenet av 22. februar 1924. Utkast til ny bygningslov er utarbeidet og antas å ville bli fremmet som proposisjon til Stortinget i nær fremtid. Den nye veglov gjelder i motsetning til den tidligere også i byene. Private veger er alle veger som ikke er offentlige i veglovens forstand. De offentlige veger inndeles i riksveger, fylkesveger og kommunale veger.

Veglovens bestemmelser angående *private veger* er inntatt i §§ 53-56. De hjemler ekspropriasjon av grunn til anlegg av privat veg og rett til å bruke bestående veg. Det eneste lov-satte vilkår for ekspropriasjonen er at tiltaket klart skal være mer til gagn enn til skade, men det er ellers overlatt til avgjørelse under skjønnsforretningen hvilke vilkår som forøvrig skal settes og hvilket omfang ekspropriasjonen skal få.

Loven gir ikke regler til hjelp for fordeling av anleggsomkostninger, men overlater dog til skjønnet å fastsette at vederlag for bruksrett til bestående veg skal omfatte en forholdsmessig del av anleggsutgiftene.

Hovedinnholdet av bestemmelsene dreier seg om fordeling av utgiftene til vedlikehold (herunder utbedring) mellom eiere og brukere av grunn ved vegen og de som har bruksrett til denne. Alle plikter å holde vegen i forsvarlig og brukbar stand, hver enkelt i forhold til den bruk han gjør av vegen. Blir de interesserte ikke enige om fordelingen, kan hver og en kreve spørsmålet avgjort ved skjønn.

Dessuten er det gitt regler om valg av styre, eventuelt tilsynsman, som har til oppgave å påse at vedlikeholdsplikten blir oppfylt og i tvilstilfelle å avgjøre spørsmålet, å *gi* pålegg til

den som måtte være forsømmelig og om fornødent selv sørge for at arbeidet blir gjort på den forsømmeliges bekostning.

Vegsjefen — statens øverste tjenestemann for de offentlige veger i hvert fylke - har rett til å kontrollere at de private veger er trygge nok. Kontrollretten er begrenset til å gjelde for de private veger som er åpne for alminnelig ferdsel. Det er ikke fastlagt noen definisjon av denne kategori private veger. Betegnelsen anvendes også i trafikkreglene og i den nye veglov § 29 (spesielle byggelinjer ved vegkryss).

Vegloven § 26 gir regler om *bidrag* fra interesserte eiere eller brukere av matrikulert jord til bygging eller utbedring av *jylkesrep eller kommunal veg*. Når minst $\frac{2}{3}$ av disse interessenter har gitt tilsagn om bidrag (i arbeid, penger eller på annen måte) og det samlede bidrag udgjør minst halvparten av det som fylket eller kommunen har regnet med fra de interesserte, har alle interesserte plikt til å bidra forholdsmessig til tiltaket, slik at også den resterende del blir dekket. Spørsmålet om hvem skal anses som interessert, avgjøres ved skjønn. Det er fastsatt en viss begrensning i adgangen til å pålegge bidrag.

Loven opprettholder i § 28 gamle overenskomster som fremdeles måtte bestå angående privates plikt til vedlikehold av offentlig veg, og tar også i betraktning de særlige forpliktelser til vedlikehold av offentlig veg som pålegges konsesjonærene i medhold av konsesjonslovene av 14. desember 1917. Endelig fastslår § 28 at den plikt som ved lokale regler måtte være pålagt eierne av tilstøtende grunn til å sørge for snerydding m. v. på fortau, fortsatt består.

Den gjeldende bygningslovs tilsvarende bestemmelser om de foran nevnte forhold finnes i det vesentlige i §§ 45-53. Herav fremgår at

vedtektsbestemt anlegg av gate som vilkår for bebyggelse gir byggherren rett til å ekspropriere nødvendig grunn til anlegget og til å kreve refusjon for sine utlegg til grunn og opparbeidelse i samsvar med de regler som gjelder for kommunens refusjon —alt etter godkjenning av formannskapet.

Når det er kommunen som anlegger gaten, skal eierne av tilstøtende grunn erstatte kommunen hele dens utlegg til grunnervervelse, dog begrenset til en gatebredde av 15 m (8 m hvis det bare kan bygges på den ene side av gaten). Det er gitt regler om fordeling av refusjonsbeløpet, om kravets forfall m. v., og det er dessuten hjemlet adgang til å fastsette ved vedtekt at refusjonsplikten skal gjelde for gatebredder inntil 20 (resp. 10) m. Ved skjønn kan avgjøres at også grunneier hvis eiendom ikke støter direkte til gaten skal delta i utgiftene i forhold til den verdiforøkelse hans eiendom får.

I vedtekt kan bestemmes at grunneierne skal refundere kommunen halvparten av deres utlegg til gateopparbeidelse inntil 20 m gatebredde og nedlegging av kloakrør av inntil 305 mm diameter, med forfallsregler m. v. som fastsatt for grunnervervelsesrefusjonen.

De her omhandlede forføyninger etter bygningsloven er alle avhengige av at det foreligger en av vedkommende departement stadfestet reguleringsplan.

De gater som anlegges av kommunen, og som forutsetningsvis skal vedlikeholdes av denne, inngår uten videre i den gruppe av offentlige vegger som i den nye veglov er kalt kommunale vegger. De gater som opparbeides av en byggherre i henhold til vedtekt, blir fra den tid arbeidet er godkjent å vedlikeholde av kommunen, og blir dermed kommunal veg etter vegloven.

