

Ny bog om private fællesveje

Nu er der endelig kommet en samlet fremstilling af retsforholdene om private fællesveje. Landinspektør Lars Ramhøj har skrevet en glimrende bog, der vil være uvurderlig for enhver, der arbejder med private fællesveje, mener landinspektør Hans Faarup, der i denne anmeldelse giver et overblik over bogens indhold krydret med række kommentarer.

Bogen "Private fællesveje" af landinspektør, lic.geom. Lars Ramhøj er den første samlede fremstilling om private fællesvejes retsforhold. Bogen er meget mere end en kommenteret lovgennemgang af privatvejsloven, fordi der både medtages matrikulære og vejretsfaglige forhold samtidig med udførlige kommentarer til privatvejslovens bestemmelser. Det er lykkedes at udarbejde bogen som en samlet fremstilling uden at opdele emnerne specielt for forholdene "på landet" og "i byerne", selv om der er store forskelle på de lovmæssige reguleringer de to steder. Læseren skal helst på forhånd gøre sig denne geografiske sondring klar.

Bogen vil være nærmest uundværlig for landinspektører, advokater, kommunale vejforvaltninger og alle andre med interesse og behov for at få god og nødvendig viden om private fællesveje.

Bogen er opdelt i ni overskuelige afsnit. Derudover er der et meget nyttigt stikordsregister, der gør bogen meget anvendelig som opslagsværk. Store dele af bogens tekst retter sig mod den kommunale sagsbehandling om private veje, så derfor vil de kommunale vejforvaltninger og deres rådgivere have stor nytte af bogen.

PRIVATE VEJE. MATRIKULÆRT. VEJRET

Det indledende afsnit præciserer, at private fællesvejes administration inddrager både offentlig- og privatretlig regulering. Denne kendsgerning gør på én gang emnet interessant og vanskeligt.

Omtalen af udskiftningsvejene, gårdenes tilliggender og "original 1" samt herskende og tjenende ejendomme vil nok virke lidt landinspektørnørdet på nogle. Det er vigtigt, at teksten fastslår, at rettigheder, der er stiftet ved udskiftningen, er stiftet på et offentligretligt

grundlag, og derfor ikke kan fortrænges selv om de ikke er tinglyst, jf. tinglysningslovens § 52, stk. 1. Det er også godt, at det nævnes, at vejbredden på matrikelkortet ikke afspejler vejens faktiske bredde i marken. Den kan både være bredere og smallere.

Almene veje beskrives godt i dette afsnit, og en kort introduktion til privatvejsloven er udmærket.

Omtalen af vejadgangskravet i udstykningslovens § 18 er vigtig, og det nævnes, at matrikelkortet i almindelighed ikke er egnet til at fastslå en vejret.

Arealoverførsler, hvor der afstås areal til forening med en anden ejendom, kræver ikke vejretsdokumentation i det matrikulære regelsæt. Nej, det kan godt være, men det overses tilsyneladende, at de offentlige vejmyndigheder ikke uden videre accepterer de eksisterende overkørsler til offentlig vej, fordi overkørslerne til de nye ejendomme skal

godkendes efter vejlovens § 70, også parcel 1's overkørsler.

Stiftelsen af vejrettigheder er godt omtalt, og oplysningen om, at vejerklæringer i de matrikulære sager kan rekvireres hos Geodatastyrelsen, er nyttig i vejsynssager eller vejretssager ved domstolene.

Det nævnes i en note (31), at vejerklæringen kan være den såkaldte "lykke og fromme erklæring" jf. bkg. om matrikulære arbejder § 6. Denne erklæring, der afgives af den praktiserende landinspektør, og som lige så godt kunne kaldes "held og lykke erklæringen", ses ikke at kunne bruges til noget som helst, og det nævnes da også, at denne i almindelighed bør frarådes.

Stiftelse af vejret ved hævde er overskueligt og fint beskrevet. Det nævnes korrekt, at kommunerne som vejmyndighed ikke har kompetence til at afgøre vejretsforhold. Det kan være nødvendigt, at kommunen i en vejsag giver udtryk for sin vurdering af et vejretsspørgsmål, og lægger denne vurdering til grund for en afgørelse. Deri ligger ikke nogen stillingtagen til vejretsspørgsmålet.

Der omtales også situationer om udlægsbredder og køreareals bredde. Når et vejretsdokument angiver en vejbredde, så er der tale om bruttobredden, der skal være til rådighed for færdsel. Dette gælder også for færdsel på landet (i modsætning til bogens tekst) selv om der er rabatter. Disse kan nemlig være kørefaste, så hele vejbredden (ofte 3,77 meter) er kørebane. Der savnes den bemærkning, at bredden er eksklusiv skråninger. Hvis ikke dette er tilfældet, vil hele færdselsarealet i visse situationer kunne medgå til skråning.

Bogens første afsnit afsluttes med en grundig omtale af retsreglerne i vejrettighedsloven.

ETABLERING AF PRIVATE FÆLLESVEJE

Bogen redegør grundigt for udlæg og anlæg af private fællesveje. Privatvejslovens § 10, stk. 1 nr. 7 citeres: "Vejudlæg er en arealreservation bestemt til fremtidig anvendelse som privat fællesvej." Med vejudlæg efter privatvejsloven og efter planloven (lokalplaner) stiftes der altså ingen vejret. I modsætning til disse

to vejudlæg, så stiftes der ret ved udlæg af veje i matrikulære sager. Der er således tre typer vejudlæg, men det fremhæves ikke særligt tydeligt i bogen, formentlig fordi det vil medvirke til en vis forvirring om vejudlæg.

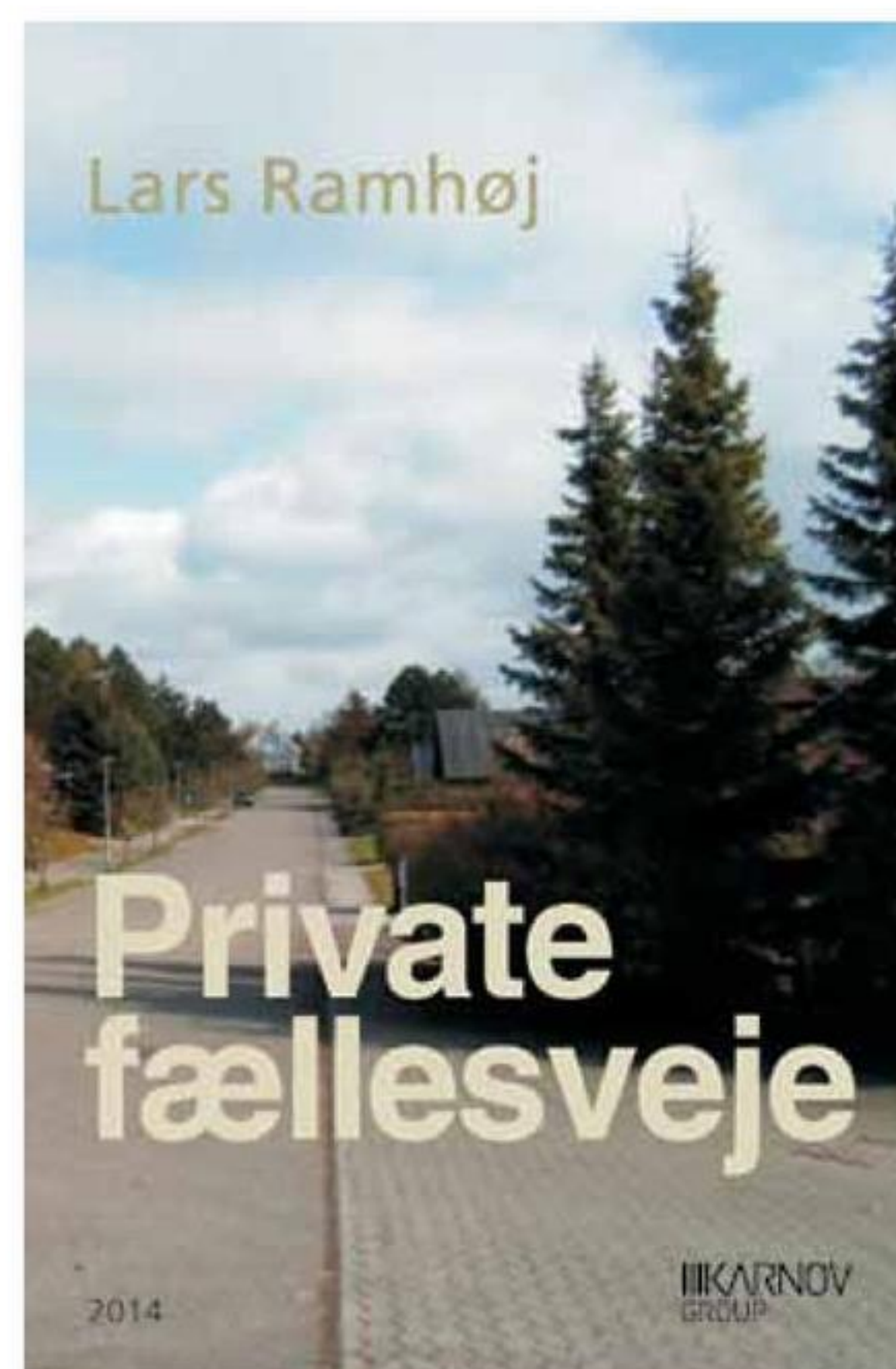
Godkendelse af en vej udlagt i en matrikulær sag skal forelægges kommunen i h.t. udstykningslovens § 20. Bogen nævner den matrikulære sags "grønne erklæring" uden at fremhæve denne erklærings simpelhed. Det er ikke for stærkt at sige, at erklæringen er den mest primitive ansøgning om kommunens godkendelse af en vej efter privatvejslovens regler. På samme måde er kommunens "afgørelse" blot med et kryds i godkendelsesrubrikken den mest simple form for afgørelsestype. Bogen nævner meget beskedent, at der vist ikke altid forlanges et skitseprojekt/detailprojekt. Dette er korrekt, fordi intet er jo nemmere end at afkrydse, og så er den godkendelse givet.

Mange kommuner er i tvivl om betydningen af krydset på den grønne erklæring. Forvaltningsretligt er metoden helt uacceptabel, fordi kommunen med sit kryds mister muligheden for bagefter, når vejprojektet nærmer sig, at stille de helt nødvendige krav og vilkår for at opfylde de offentligretlige hensyn, som privatvejsloven varetager.

Privatvejslovens udlægsprocedurer bliver udførligt omtalt med henvisninger til ministerielle afgørelser. Erstatningsbestemmelserne i lovens § 40 bliver også nævnt. Her ville det have været ønskeligt, at beskrivelsen af sammenhængen mellem § 40 stk. 4 (fordelsbestemmelsen) og § 26 stk. 2 var blevet beskrevet mere udførligt. Det viser sig nemlig ofte vanskeligt for vejforvaltningerne og deres konsulenter at redegøre overbevisende over for taksationskommissionerne om, at der yderst sjældent skal betales erstatning for udlæg og tildeling af vejret til private fællesveje i lokalplaner.

FÆRDEL PÅ PRIVATE FÆLLESVEJE

Dette afsnit i bogen beskriver meget fint retsgrundlaget for færdslen. En vejret giver ret til færdsel, men ikke til parkering. Dette er nok den overvejende kendsgerning selv om parkering i vejlovens



'Private fællesveje' af landinspektør Lars Ramhøj. Karnov Group, 258 sider. 560,- kr.

forstand er trafik! Det nævnes da også i bogen, at parkering på private fællesveje i byer de facto kan være accepteret.

Bogens afsnit om almenhedens færdsel nævner med rette, at der savnes en lovregel om almenhedens ret til at færdes på private fællesveje. I samme afsnit fastslår forfatteren vistnok rigtigt, at der ikke kan slutes modsætningsvist efter mark- og vejfredslovens § 17. Beskrivelsen af denne lovs sammenhæng med naturbeskyttelseslovens § 26 er overbevisende og god.

Der er desuden meget gode afsnit om færdselsreguleringer og skiltning mv. på private fællesveje.

FORANDRING AF VEJE

Overskriften dækker i det væsentlige over privatvejslovens bestemmelser om nedlæggelse og omlægning af private fællesveje. Omtalen af disse bestemmelser er meget udførlig, og der gives vigtig baggrund for kommunernes beslutningsgrundlag – hvornår skal der tages stilling, hvad skal stillingtagen omfatte, hvilke hensyn kan kommunen lægge vægt på, hvordan skal vigtighedsbetin-

gelsen vægtes, og hvordan skal lovens procedurebestemmelser overholdes?

Ligeledes er prøvelsen af kommunens beslutning godt beskrevet. Især er det vigtigt, at bogen nævner taksationskommissionernes begrænsede prøvelsesmuligheder. Afsnittet indeholder en skitse til afgørelsen i KFE 2000.260, hvor forfatteren med rette er skeptisk over for

man holder vejsyn og hvordan der bør føres protokol, hvordan man klarer det forhold, at der rejses tvivl om vejretten m.m. Hvem er bidragspligtig, hvordan skal kendelsen udformes, hvordan klares udgiftsfordelingen, sagsomkostninger samt vedligeholdelsesarbejdets udførelse? Det er alt sammen godt forklaret.

Bestemmelserne og den forklarende

”Kommunens opgaver og sagsbehandling er beskrevet så fint, så det ikke burde være muligt at lave sagsbehandlingsfejl, hvis denne bog er baggrundsmateriale”

Hans Faarup, landinspektør

kendelsens resultat. Det er vigtigt, at kommunerne og deres konsulenter er helt skarpe på taksationskommissionernes kompetencer i disse sager, så procedurerne bliver professionelle. Der kan hentes god støtte i bogen til dette.

Beskrivelsen af reglerne om nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje indeholder en lille unøjagtighed. Endelig beslutning om nedklassificering kan tidligst træffes fire år efter offentliggørelsen af den påtænkte beslutning. Bogen nævner to år, hvilket måske skyldes, at der har været massiv kritik af den lange frist på fire år.

ISTANDSÆTTELSE OG VEDLIGEHOLDELSE

Dette emne beskrives i bogen på 64 sider. Det er et af de væsentligste afsnit, og det er første gang, at dette vanskelige emne beskrives så grundigt og sammenhængende. Når afsnittet læses, skal man selvfølgelig være påpasselig med reglernes anvendelse i by og på landet. Men holder man sig det for øje, så er der virkelig god hjælp at hente her. Lovbestemmelserne er vanskelige, så det er godt, at de ledsages af gode og uddybende forklaringer.

Kommunens opgaver og sagsbehandling er beskrevet så fint, så det ikke burde være muligt at lave sagsbehandlingsfejl, hvis denne bog er baggrundsmateriale.

Vejsynsproceduren er beskrevet i detaljer med gode anvisninger på, hvordan

tekst er overvældende, så der skal arbejdes med stoffet, inden man går i gang med at bruge det i praksis.

ANDEN BRUG AF VEJE

Dette afsnit i bogen medtager nogle praktiske bestemmelser fra privatvejsloven – genstande på private fællesveje, parkering, belysning og beplantning. Det er alle emner, der også er kendt fra vejloven.

Ledninger i private fællesveje i byer og gæsteprincippet svarer nogenlunde til bestemmelserne i vejloven. Det nævnes korrekt, at ledningsanlæg i private fællesveje på landet kun kan anbringes efter aftale med vejejereren. Det er i flere situationer kommet som en overraskelse for teleselskaberne.

Vand- og elledninger må ikke etableres i private fællesveje på landet uden vejejerens accept. Dette har i visse naboerforhold givet anledning til store konflikter, hvor forsyningsforpligtelser er blevet påberåbt. Det kunne måske have været nævnt i bogen, at Svendborg Ret i dom af 22. marts 2013 nævner følgende: ”Det er sædvanligt og naturligt, at begrebet færdselsret også omfatter ret til at føre forsyning af el og vand frem til en ejendom, der benyttes som bolig”. Det er en noget udvidet forståelse af begrebet færdselsret, som retten her giver udtryk for. Nu kan man i Svendborg og omegn glæde sig over en smidig fortolkning.

DE SIDSTE AFSNIT

Bogens tre sidste afsnit handler om vintervedligeholdelse og renholdelse, om erstatning og servitutbortfald og om kommunens sagsadministration. Dette sidste er bemærkelsesværdigt, fordi det omtaler generelle forvaltningsretlige regler. Det er nyttigt for kommunernes vejforvaltninger, at reglerne om legalitet, undersøgelsespligt, magtfordrejning, sagsbehandlingsregler, vilkår og offentliggørelsesmåder samt klage og gebyr her er medtaget.

Måske er baggrunden, at Vejdirektoratet i 2001 skrev til Kommunernes Landsforening, at der var alt for mange fejl i kommunernes afgørelser på vejområdet. Det er stadig en udfordring for kommunerne, så i den sammenhæng er det godt, at bogen tager det med, så teorien er lige ved hånden.

2. UDGAVE?

Transportministeriet har i sommeren 2014 sendt et forslag til ny vejlov i høring. Forslaget omfatter også et stort antal gennemgribende ændringer af bestemmelserne i privatvejsloven, der er fra 2010. Hvis forslaget vedtages i år, træder bestemmelserne i kraft i 2015. Forhåbentlig vil lovændringerne give anledning til en 2. revideret udgave af bogen. Men indtil da er der ingen grund til at vente med at få et godt kendskab til denne helt igennem velformulerede og grundige bog. ◀◀