

Dette afgangsprøjet omhandler gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1, der gør det muligt for ledningsejere at placere ledninger i et offentligt vejareal uden at betale herfor. Flytning af ledninger placeret i offentlige vejarealer skal derefter bekostes af ledningsejeren ved omlægning eller regulering af vejen. Problemstillingen i projektet er, at det ud fra lovgivningen er uklart, hvilken retsstilling ledningsejerne har, og problemformuleringens hovedspørgsmål er derfor, hvilke vejarbejder der er omfattet af gæsteprincippet.

Med udgangspunkt i en række konkrete afgørelser gennemføres en analyse af praksis på området for gæsteprincippets anvendelse. Analysens hoveddel omhandler gæsteprincippets anvendelse ved offentlige veje. Derudover analyseres ledningsejernes retsstilling, når ledningerne er placeret i private fællesveje, private arealer samt i jernbanearealer.

Resultatet af analyserne viser, at praksis bevæger sig mod et udvidet anvendelsesområde for gæsteprincippet, da flere forhold betragtes som værende vejformål. Praksis er gået fra at have taget udgangspunkt i, om vejarbejdet tjener vejtekniske og færdselsmæssige formål til fordel for trafikanterne, henimod at etableringen af afværgeforanstaltninger som følge af vejens påvirkning af omgivelserne også bevirker, at gæsteprincippet finder anvendelse. Derudover har analysen vist, at selvom det er udefrakommende projekter, der medfører et vejarbejde, gælder gæsteprincippet, så længe der i den forbindelse er tale om arbejder, der ændrer vejen.

Christian Holmgaard Graversen
Henriette Liisberg-Larsen
Anja Vestergaard Madsen

Gæsteprincippet

Gæsteprincippet - ledninger i vejen

Christian Holmgaard Graversen
Henriette Liisberg-Larsen
Anja Vestergaard Madsen



AALBORG UNIVERSITET

Gæsteprincippet

- ledninger i vejen

Christian Holmgaard Graversen
Henriette Liisberg-Larsen
Anja Vestergaard Madsen

Afgangsprojekt
Landinspektøruddannelsen
Aalborg Universitet 2006

Afgangsprojekt
Landinspektøruddannelsen
Land Management

Titel: Gæsteprincippet - ledninger i vejen
Projektperiode: 1. februar 2006 – 15. juni 2006
Projektgruppe: L10LM-06
Projektgruppens deltagere:

Christian Holmgaard Graversen
Henriette Liisberg-Larsen
Anja Vestergaard Madsen

Vejleder:

Lektor, landinspektør, lic. geom. Lars Ramhøj

Oplagstal: 5

Sideantal: 232

Appendiks: 1

Bilag: 3

Omslag: Vejen og dens udstyr samt kabelarbejder og kabelkaos. Fotos: Projektgruppen.

Kapiteloverskrift: Illustrationen stammer fra [Bjarrum, 2003, s. 32].

Aalborg Universitet
Institut for Samfundsudvikling og Planlægning
Fibigerstræde 11
9220 Aalborg Ø

Synopsis

Dette afgangspunkt omhandler gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1, der gør det muligt for ledningsejere at placere ledninger i et offentligt vejareal uden at betale herfor. Flytning af ledninger placeret i offentlige vejarealer skal derefter bekostes af ledningsejeren ved omlægning eller regulering af vejen. Problemstillingen i projektet er, at det ud fra lovgivningen er uklart, hvilken retsstilling ledningsejerne har, og problemformuleringens hovedspørgsmål er derfor, hvilke vejarbejder der er omfattet af gæsteprincippet.

Med udgangspunkt i en række konkrete afgørelser gennemføres en analyse af praksis på området for gæsteprincippets anvendelse. Analysens hoveddel omhandler gæsteprincippets anvendelse ved offentlige veje. Derudover analyseres ledningsejernes retsstilling, når ledningerne er placeret i private fællesveje, private arealer samt i jernbanearealer.

Resultatet af analyserne viser, at praksis bevæger sig mod et udvidet anvendelsesområde for gæsteprincippet, da flere forhold betragtes som værende vejformål. Praksis er gået fra at have taget udgangspunkt i, om vejarbejdet tjener vejtekniske og færdselsmæssige formål til fordel for trafikanterne, henimod at etableringen af afværgeforanstaltninger som følge af vejens påvirkning af omgivelserne også bevirker, at gæsteprincippet finder anvendelse. Derudover har analysen vist, at selvom det er udefrakommende projekter, der medfører et vejarbejde, gælder gæsteprincippet, så længe der i den forbindelse er tale om arbejder, der ændrer vejen.

Abstract

This master's thesis concerns a section in the Danish Act on Public Roads called "gæsteprincippet". The section concerns that line owners can place lines in a public road area without having to pay. When it is necessary to move lines placed in the public roads due to roadworks the line owners must pay for this. The line owner is therefore in some way "guest" in the road area. The issue in the thesis is, that the legal status of the line owners is vague, based on the legislation. The main question of the problem formulation is therefore which road works cause that the line owners must pay.

Based on a series of case studies of administrative practice and case law an analysis is made. The main part of the analysis deals with lines placed in the public road area and in which cases the line owner must pay for a removal. Additionally the line owners' legal status when their lines are placed in private shared road areas, private areas and railway areas is analysed.

The results of the analyses show that practice is shifting towards an expanded scope and therefore the section applies to additional situations that are considered serving a road purpose. Practice has shifted from being based on the fact that the roadworks must serve road technical purposes in benefit of the road users to the fact that the section will also apply by establishment of preventive measures due to the influence of the road on its surroundings. In addition the analysis has proved that although it's an external project that results in roadworks, the lines also have to be moved at the line owners' cost, if the work changes the appearance of the road.

Forord

Dette afgangsprøveprojekt er udarbejdet af projektgruppe L10LM-06 i foråret 2006 som dokumentation for gennemførelsen af landinspektøruddannelsen. Målet med dette projekt er at opnå titlen landinspektør, candidatus geometriae (cand.geom), på engelsk betegnet M.Sc. in Surveying, Planning and Land management.

Formålet med projektenheden er ifølge studievejledningen at *"... opøve og dokumentere de studerendes evne til at arbejde problemorienteret på et videnskabeligt grundlag, og herigennem dokumentere såvel bredde som dybde i den studerendes faglige indsigt og viden."*

Projektet omhandler gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1, som er en mulighed, vejloven giver ledningsejere for vederlagsfrit at placere ledninger i offentlige vejarealer mod selv at skulle betale omkostningerne forbundet med en eventuel ledningsflytning pga. senere regulering eller omlægning af vejen. Projektet behandler som udgangspunkt gæsteprincippet i vejloven, men for at afdække emnet fuldstændigt beskæftiger projektet sig også med gæsteprincippet i privatvejsloven samt retsstillingen for ledninger placeret på private arealer og på jernbanearealer. Projektet afdækker den gældende retsstilling for gæsteprincippets anvendelse og undersøger gæsteprincippets rækkevidde i praksis. Desuden klarlægger projektet hele emneområdet omkring gæsteprincippet, som på visse områder hidtil har været forbundet med uklarhed og tvivlsspørgsmål.

Projektet henvender sig til vejleder og censor samt øvrige interesserede, som anvender gæsteprincippet i praksis. Det drejer sig om f.eks. ledningsejere, vejmyndigheder og landinspektører.

I projektet er der anvendt en del empiri i form af administrative afgørelser og domsafgørelser. Disse afgørelser er, i det omfang det er relevant, refereret i de enkelte afsnit af rapporten og vil for størstedelens vedkommende være at finde i deres fulde længde på bilag 3 (cd). Desuden er der udarbejdet en kronologisk oversigt over afgørelserne, som er at finde i bilag 1.

Projektgruppen har anvendt en række kilder i form af bl.a. litteratur om vejloven og gæsteprincippet. Når der er anvendt kilder, er dette anført umiddelbart efter det afsnit, hvor kilden/kilderne er anvendt. Kilder angives i firkantede parenteser, og forfatterens efternavn, årstal for udgivelsen samt eventuelt sidetal angives. Ved identiske kilder anvendes desuden indeks efter årstallet. Eksempel: [Andersen, 2001a, s. 3]. Yderligere oplysninger om de anvendte kilder er at finde i litteraturfortegnelsen.

I det omfang, det er relevant for forståelsen, er der anvendt direkte citater fra en række kilder i de enkelte afsnit. Citaterne er enten gengivet som en del af en sætning og påbe-

gyndes og afsluttes med ” eller anvendt som selvstændige afsnit, hvis der er tale om lange citater. Desuden er citater angivet i *kursiv* for at fremhæve, at der er tale om et citat.

Fodnoter anvendes i rapporten til uddybende forklaringer eller kommentarer til teksten. Fodnoter er placeret nederst på den aktuelle side og nummereres fortløbende.

Figurer er i rapporten angivet med kapitelnummer og fortløbende nummerering inden for hvert kapitel. Når der ikke er angivet kilde ved en figur, er denne udarbejdet af projektgruppen.

I projektet anvendes en række love, bekendtgørelser, cirkulærer m.v., og der vil, såfremt der ikke er angivet andet i en fodnote, være tale om den nyeste, gældende publikation.

Nummer og fulde navn på disse publikationer vil være at finde i litteraturfortegnelsen.

Når der i rapporten tales om vejarealer, menes i den forbindelse både offentlige veje samt private fællesveje i byzone, da der gælder enslydende regler for disse to vejtyper med hensyn til gæsteprincippet.

I vejlovgivningen og øvrig relevant lovgivning vedrørende vejenes administration anvendes både begreberne vejbestyrelse og vejmyndighed. Projektgruppen har ikke kunnet finde nogen forskel på betydningen af de to begreber, og derfor anvendes udelukkende begrebet vejmyndighed i rapporten.

I tilknytning til rapporten er der udarbejdet appendiks og bilag. Appendiks A indeholder en uddybning af den anvendte metode og teori. Bilag 1 indeholder en oversigt over den anvendte empiri og bilag 2 indeholder materiale vedrørende Metrosagen. Bilag 3 er en cd med bl.a. en elektronisk udgave af rapporten og dele af den anvendte empiri.

Projektgruppen ønsker at rette en stor tak til landinspektør Hans Faarup, LE34 Århus for inspiration til projektet og for velvilligt at have stillet store mængder af relevant materiale til rådighed for projektgruppen.

Aalborg den 15. juni 2006

Christian Holmgaard Graversen

Henriette Liisberg-Larsen

Anja Vestergaard Madsen

Indhold

1	INDLEDNING	11
1.1	VALG AF PROJEKTEMNE	11
1.2	LEDNINGSRET	13
1.2.1	<i>Ledningsejernes ekspropriationshjemmel.....</i>	<i>13</i>
1.2.2	<i>Tilladelser til råden over vejareal</i>	<i>14</i>
1.3	GÆSTEPRINCIPPET	15
1.3.1	<i>Gæsteprincippets indførelse i lovgivningen.....</i>	<i>15</i>
1.3.2	<i>Gældende lovgivning</i>	<i>17</i>
1.3.3	<i>Administrative regler</i>	<i>20</i>
1.4	VEJFORMÅL	22
1.4.1	<i>Grevesagen.....</i>	<i>22</i>
2	PROBLEMFOMULERING.....	25
3	METODE OG TEORI.....	31
3.1	ARBEJDSMETODE	31
3.1.1	<i>Juridisk metode – analyse af juridiske problemstillinger</i>	<i>32</i>
3.1.2	<i>Casestudie.....</i>	<i>35</i>
3.1.3	<i>Andre mulige metoder.....</i>	<i>36</i>
3.2	TEORI.....	37
3.3	PROJEKTSTRUKTUR.....	37
4	GÆSTEPRINCIPPETS PROBLEMFELTER	41
4.1	OFFENTLIGE VEJE.....	41
4.2	PRIVATE FÆLLESVEJE	44
4.3	PRIVATE AREALER	46
4.4	JERNBANEAREALER	47
4.5	SAMMENFATNING	48
5	AKTØRER	51
5.1	TRAFIKMINISTERIET.....	51
5.2	VEJDIREKTORATET	51
5.3	EKSPPROPRIATIONS- OG TAKSATIONSKOMMISSIONER	53
5.3.1	<i>Administrativ praksis' rolle</i>	<i>55</i>
5.4	VEJMYNDIGHEDER.....	56
5.4.1	<i>Vejmyndighedernes rettigheder</i>	<i>57</i>
5.4.2	<i>Vejmyndighedernes pligter</i>	<i>59</i>
5.4.3	<i>Ekspropriationshjemmel</i>	<i>60</i>
5.5	LEDNINGSEJERE	60
5.5.1	<i>Ledningsejernes rettigheder og pligter</i>	<i>61</i>
5.5.2	<i>Ledningsejeres indbyrdes forhold.....</i>	<i>62</i>

5.6	FORHOLDET MELLE M VEJMYNDIGHEDER OG LEDNINGSEJERE.....	62
6	ANALYSE AF GÆSTEPRINCIPPET VED OFFENTLIGE VEJE	63
6.1	FORMÅLET MED ANALYSEN	63
6.2	KATEGORISERING AF VEJARBEJDER	64
6.2.1	<i>Vejlovens formål som mål for kategoriseringen af vejarbejder.....</i>	65
6.3	VEJENS KERNEOMRÅDE	67
6.3.1	<i>Vejudvidelser.....</i>	67
6.3.2	<i>Vejomlægning.....</i>	71
6.3.3	<i>Separation af trafik-arter</i>	76
6.3.4	<i>Krydsning af veje.....</i>	77
6.3.5	<i>Svingbaner.....</i>	78
6.3.6	<i>Overkørsler.....</i>	79
6.3.7	<i>Ændring af belægning</i>	80
6.4	TILBEHØR TIL VEJEN	82
6.4.1	<i>Vejbelysning, signalanlæg og vejtavler</i>	82
6.4.2	<i>Vejchikaner.....</i>	84
6.4.3	<i>Vandaflledning</i>	84
6.4.4	<i>Sideanlæg</i>	86
6.4.5	<i>Beplantning</i>	87
6.5	AFLEDTE FORHOLD.....	89
6.5.1	<i>Støjafskærmning</i>	89
6.5.2	<i>Udsmykning</i>	91
6.5.3	<i>Erstatningsbiotoper og faunapassager.....</i>	92
6.6	NEDLÆGGELSE AF VEJE	93
6.6.1	<i>Ændret arealanvendelse.....</i>	94
6.7	UDEFRAKOMMENDE FORHOLD	97
6.8	DELKONKLUSION.....	98
6.8.1	<i>Entydigt vejformål</i>	100
6.8.2	<i>Måske vejformål</i>	102
6.8.3	<i>Nedlæggelse af veje.....</i>	103
7	ANALYSE AF GÆSTEPRINCIPPET VED PRIVATE FÆLLESVEJE	105
7.1	NEDLÆGGELSE	105
7.2	VEDLIGEHOLDELSE AF LEDNINGER.....	108
7.3	VEJARBEJDER	108
7.3.1	<i>Krav til vejens stand efter vejarbejder.....</i>	109
7.4	DELKONKLUSION.....	110
8	ANALYSE AF GÆSTEPRINCIPPET VED PRIVATE AREALER	113
8.1	DOMSTOLSAFGØRELSER	113
8.1.1	<i>Aftale</i>	115
8.2	ADMINISTRATIVE AFGØRELSER	116
8.2.1	<i>Arealets status</i>	118

8.3	DELKONKLUSION	119
9	ANALYSE AF GÆSTEPRINCIPPET VED JERNBANEAREALER	121
9.1	ÆNDRING AF JERNBANEN.....	122
9.2	UDEFRAKOMMENDE FORHOLD	126
9.2.1	<i>Særligt om forventelighed og påregnelighed</i>	128
9.3	DELKONKLUSION	129
10	METROSAGEN	133
10.1	KØBENHAVNS KOMMUNE MOD ØSTAMAGERBANESKABET.....	134
10.1.1	<i>Østamagerbaneselskabets synspunkter</i>	135
10.1.2	<i>Københavns kommunes synspunkter</i>	135
10.1.3	<i>Kommissionernes afgørelse</i>	136
10.2	TÅRNBY KOMMUNE MOD ØSTAMAGERBANESKABET.....	140
10.2.1	<i>Østamagerbaneselskabets synspunkter</i>	140
10.2.2	<i>Tårnby kommunes synspunkter</i>	140
10.2.3	<i>Kommissionernes afgørelse</i>	141
10.3	PROJEKTGRUPPENS VURDERING AF METROSAGEN.....	141
10.4	SAMMENFATNING	143
11	RESULTATER.....	145
11.1	LEDNINGER I OFFENTLIGE VEJE.....	145
11.2	LEDNINGER I PRIVATE FÆLLESVEJE.....	147
11.3	LEDNINGER I PRIVATE AREALER	147
11.4	LEDNINGER I JERNBANEAREALER	148
11.5	METROSAGEN	149
11.6	SAMMENFATNING AF SKEMAERNES RESULTATER	152
12	DISKUSSION	157
12.1	VEJLOVENS § 43, STK. 2'S BETYDNING FOR FORSTÅElsen AF GÆSTEPRINCIPPET	157
12.1.1	<i>Baggrunden for vejlovens § 43, stk. 2</i>	159
12.1.2	<i>Sammenligning af vejlovens § 43, stk. 2 og § 106, stk. 1</i>	160
12.1.3	<i>Sammenfatning</i>	162
12.2	KAN GÆSTEPRINCIPPET ANVENDES VED UDEFRAKOMMENDE FORHOLD?.....	163
12.2.1	<i>Sagen om Stenløse Center</i>	163
12.2.2	<i>Metrosagen</i>	165
12.2.3	<i>Flintholmsagen</i>	166
12.2.4	<i>Sammenligning af de tre sager</i>	166
12.2.5	<i>Yderligere problemstillinger</i>	168
12.3	SAMMENFATNING	169
13	KONKLUSION.....	171
13.1	BESVARELSE AF DELSPØRGSMÅL A	171
13.2	BESVARELSE AF DELSPØRGSMÅL B	172
13.3	BESVARELSE AF DELSPØRGSMÅL C OG D.....	174

13.4	BESVARELSE AF DELSPØRGSMÅLE	177
13.4.1	<i>Gæsteprincippets anvendelse ved ledningsflytning i private fællesveje</i>	<i>178</i>
13.4.2	<i>Gæsteprincippets anvendelse ved ledningsflytning på private arealer</i>	<i>178</i>
13.4.3	<i>Gæsteprincippets anvendelse ved ledningsflytning i jernbanearealer</i>	<i>179</i>
13.5	BESVARELSE AF HOVEDSPØRGSMÅLET	180
14	PERSPEKTIVERING	183
14.1	LEDNINGSEJERNES MULIGHEDER FOR SIKRING AF LEDNINGER	183
14.2	ER DE GÆLDENDE REGLER VEDRØRENDE GÆSTEPRINCIPPET TILSTRÆKKELIGE?	186
	LITTERATURFORTEGNELSE.....	189
	APPENDIKS A.....	197
	BILAG 1.....	213
	BILAG 2.....	217
	BILAG 3.....	231



Kapitel 1 Indledning

Det overordnede emne, som dette projekt omhandler, er ledningsret. Dette emne er meget bredt og indeholder en lang række problemstillinger som f.eks. juridiske spørgsmål vedrørende sikring af rettigheder, udvikling af infrastruktur m.m. Formålet med dette kapitel er at afklare, hvilket fokus projektet skal tage inden for det overordnede emneområde og således beskrive den proces, projektgruppen har været igennem for at nå fra et overordnet problem til et mere konkret problem. Kapitlet indeholder en generel præsentation af emnet samt en efterfølgende problemafklarung, som leder frem til fokusområdet og projektets problemformulering.

1.1 Valg af projektemne

Projektgruppen har en generel interesse for emnet ledningsret og finder det interessant af flere grunde. Først og fremmest er det aktuelt, fordi der i disse år, som følge af de mange nye private teleselskaber, foregår en omfattende nedgravning af ledninger og dermed en udbygning af den allerede eksisterende infrastruktur, som også løbende skal vedligeholdes. Desuden er det et emne, som ikke er særlig udførligt beskrevet i litteraturen.

Infrastruktur anlæg har en meget stor samfundsmæssig betydning, idet befolkningen er afhængig af infrastruktur i form af f.eks. vejanlæg, jernbaner, vandforsyning, spildevandsafledning, varmforsyning, elforsyning, telefon, internet osv. Samfundsudviklingen har medført, at behovet for infrastruktur anlæg er øget, og dette har haft den effekt, at antallet af ledningsejere er steget, se Figur 1.1. Derudover stiger også omfanget af den enkelte ledningsejers rør og kabler som følge af udviklingen. Dette skyldes bl.a., at der er sket en omfattende liberalisering af teleområdet, som har resulteret i, at der nu er et stort antal private teleselskaber, hvor der før kun var få koncessionerede selskaber¹. Der er tale om meget store værdier i jorden, både for den enkelte ledningsejer i almindelighed og for hele samfundet i særdeleshed. Værdierne er mere økonomisk betonedede for ledningsejerne, som investerer store summer i både anlægsarbejder og efterfølgende vedligeholdelse.

¹ Koncessionerede selskaber er private virksomheder, som skal have tilladelse (koncession) fra det offentlige for at udøve deres virksomhed. Der kan ofte være knyttet en række vilkår til tilladelsen, f.eks. en leveringspligt. Koncessionerede virksomheder er underlagt offentligt tilsyn, men er dog stadig private. Eksempler på koncessionerede selskaber er f.eks. TDC, de private jernbaner, el-selskaberne m.v. [Gammeltoft-Hansen et al., 2002, s. 98-99]

Infrastruktur anlæggene har hver for sig en vigtig funktion, og hver især har de et formål at opfylde. For eksempel er formålet med vejene at sikre trafikanternes forhold, hvorfor vejmyndighederne har til opgave at sikre dette. I de tilfælde hvor to infrastruktur anlæg ønskes placeret samme sted, kan der opstå konflikter. Eksempelvis placeres ledninger oftest i vejarealer, hvilket skaber en interessekonflikt. På den ene side er ledningens tilstedeværelse vigtig



Figur 1.1. Ledningsarbejde.

for samfundets basale forsyningsbehov, og på den anden side skal formålet med vejen – sikring af de trafikale forhold – kunne opfyldes. Ved placering af ledninger i vejarealer skal vejmyndighederne, baseret på vejmyndighedernes råderet over vejarealet, sikre, at vejens formål kan opfyldes, og det er derfor vejmyndighedernes opgave at vægte og prioritere de trafikale forhold højt, hvilket er beskrevet i vejlovens § 10. Placering af ledninger i vejareal skal derfor under alle omstændigheder ske under hensyntagen til vejens trafikale formål. Hvis placeringen af ledningerne ikke er til gene for de trafikale formål, kan placering af ledningerne tillades. Ledningerne kommer i forbindelse med placering i veje i anden række, selvom ledningerne principielt har en ”placeringsret”, da de ligesom vejene tjener samfundets basale behov.

Nogle af forsyningsvirksomhederne, som varetager almene opgaver, har dog ret til at ekspropriere råderet over fremmed ejendom, hvis det er nødvendigt for gennemførelsen af ledningsarbejder. Disse forsyningsvirksomheder er dels offentligt og dels privat organiseret.

[Helmø, 2001, s. 25] [Larsen, 2001, s. 35]

Projektgruppen har ud fra det overordnede emne ledningsret som udgangspunkt valgt at fokusere på de regler, der gælder for ledningsejeres rettigheder og retstilstanden på området. Emnet ledningsret er i høj grad relevant i forhold til landinspektøruddannelsens specialisering Land Management, da det bl.a. er knyttet til forvaltningsret, vejret, ejendomsret, naboret og ekspropriation. Desuden er det et emne, der indeholder en del uafklarede spørgsmål i den gældende lovgivning specielt i forhold til omlægning og ændring af veje, hvor det er uklart, i hvilke tilfælde ledningsejere skal betale omkostningerne ved en nødvendig flytning af deres ledninger. Uklarheden i lovgivningen medfører en række problemstillinger, hvor de involverede parter er vejmyndigheder og en række forskellige ledningsejere.

1.2 Ledningsret

Ledningsejere og vejmyndigheder er i princippet ligestillede parter, idet de begge varetager almene opgaver til gavn for samfundet. Vejmyndigheder og nogle ledningsejere har desuden hjemmel i lovgivningen til at kunne ekspropriere til virkeliggørelse af de projekter, der skal gennemføres. For nogle ledningstyper gælder, at der ligefrem findes hjemmel til at ekspropriere i vejarealer, mens andre indeholder en ekspropriationshjemmel, men ikke nævner noget specielt i forhold til vejarealer. I tilfælde hvor flere parter har hjemmel til at ekspropriere, må der som konsekvens heraf foregå forhandlinger.

Ledningsejerne vælger ofte at placere deres ledninger i offentlige vejarealer, da dette er muligt, uden at ledningsejerne skal betale for at placere ledningerne, og derfor samtidig ikke skal betale for en aftale vedrørende andre arealer eller ekspropriation heraf. I stedet skal de tage hensyn til vejen og indrette sig efter de forhold, der gælder for de offentlige vejarealer og eventuelle andre bestående ledninger i arealet.

[Larsen, 1988]

1.2.1 Ledningsejernes ekspropriationshjemmel

De opgaver, som ledningsejerne og dermed de forsyningsselskaber, som ejer ledningerne, udfører, er som ovenfor nævnt vigtige samfundsmæssige opgaver, hvorfor disse aktører i mange tilfælde er udstyret med lovhjemmel til at ekspropriere til realisering af deres anlæg. I Figur 1.2 præsenteres de vigtigste love på området, der indeholder hjemmel til ekspropriation til ledningsanlæg. Af figuren fremgår det, at de ovennævnte love, som omhandler forsynings- og ledningsanlæg, indeholder hjemmel til ekspropriation. Kun stærkstrømsloven og lov om graveadgang og ekspropriation m.v. til telekommunikationsformål tager stilling i forhold til at ekspropriere i vejarealer. Stærkstrømsloven indeholder selve hjemlen til ekspropriation, men ifølge loven er det vejlovens procedureregler, som skal følges. I lov om graveadgang og ekspropriation m.v. til telekommunikationsformål findes en decideret ekspropriationshjemmel til placering af ledninger i eller over veje og jernbaner. Loven indeholder ligeledes en procedure, som skal følges. De øvrige love anført i Figur 1.2 behandler ikke denne problemstilling. Da flere aktører har ret til at placere sig ved hinandens anlæg, skal der i et sådant tilfælde ske forhandling.

På trods af ekspropriationshjemlen har det været skik og brug at ledningerne placeres i vejarealer i stedet for på private arealer. Dette skyldes den kendsgerning, at det udover at være billigere for ledningsejerne, også er anbefalet af tekniske hensyn, og derfor må anses for at være mest naturligt, hvilket fremgik af en overlandvæsenskendelse fra 1913 (U1913.834).

[Larsen, 1988]

Lov	Hjemmel	Kommentarer
Lov om graveadgang og ekspropriation m.v. til telekommunikationsformål	<ul style="list-style-type: none"> Efter lovens § 1, stk. 1 kan der ske ekspropriation til brug for elektroniske kommunikationsnet eller kommunikationstjenester, der indgår i offentlige elektroniske kommunikationsnet. Efter § 1, stk. 7 skal pågældende vej- eller jernbanemyndighed have besked fire uger inden der fremføres kabler i eller langs veje eller jernbaner. 	Loven indeholder hjemmel til at ekspropriere i vejarealer, jf. lovens § 1, stk. 1 og 7.
Stærkstrømsloven	<ul style="list-style-type: none"> Ekspropriation til anlæg for produktion, transmission og distribution af elektricitet, jf. § 18. Aftale om erhvervelse af rettigheder over fast ejendom, jf. § 19. 	Reglerne i vejloven finder anvendelse, hvis der skal placeres ledninger i, over eller langs vej- og banearealer, jf. stærkstrømslovens § 20.
Telegraf- og telefonloven	<ul style="list-style-type: none"> Ekspropriation til anlæg over fast ejendom for så vidt der ikke opnås aftale om afståelse, jf. § 10. 	Loven nævner ikke noget eksplicit om forholdet til veje.
Vandforsyningsloven	<ul style="list-style-type: none"> Ekspropriation til et offentligt vandforsyningsanlæg og til et privat alment vandforsyningsanlæg, jf. § 37. Aftale om erhvervelse af rettigheder over fast ejendom, jf. § 43. 	Loven nævner ikke noget eksplicit om forholdet til veje.
Vandløbsloven	<ul style="list-style-type: none"> Ekspropriation til foranstaltninger efter loven, jf. § 71 	Loven nævner ikke noget eksplicit om forholdet til veje.
Varmeforsyningsloven	<ul style="list-style-type: none"> Ekspropriation til et godkendt kollektivt varmforsyningsanlægs nødvendige rørledninger og varmforsyningsanlæg samt til de nødvendige fordelings- og distributionsanlæg til naturgasforsyningen, der skal levere naturgas til andre formål end rumopvarmning, jf. § 16. 	Loven nævner ikke noget eksplicit om forholdet til veje.

Figur 1.2. Relevante loves hjemmel til ekspropriation til ledninger.

1.2.2 Tilladelser til råden over vejareal

Vejmyndighederne kan som vejere kræve tilladelse til særlig benyttelse af vejarealerne. Disse kan stilles til rådighed for andet end trafikale formål, der ikke har nogen direkte betydning for færdslen på vejene. Dette fremgår af flere forskellige love og drejer sig først og fremmest om ledningsnet af forskellig art.

Når ledningsejere, der har lovhjemmel til at ekspropriere til placering af ledninger i offentlige veje, ønsker placering i vejarealet, er det, jf. Abitz, ledningsejernes krav til den aktuelle placering, der er afgørende for, hvornår der skal gives tilladelse og indholdet heraf. Abitz mener dermed, at hvis en ledningsejer med ekspropriationshjemmel til placering af ledninger i offentlige veje ønsker at placere en ledning i en offentlig vej, så har ledningsejeren ret til at placere ledningen, hvor vedkommende ønsker det. Ledningerne skal dog overholde relevante afstandskrav til andre ledninger m.v. Leif G. Larsens synspunkt på området er derimod, at problemstillingen lægger op til en forhandlingsløsning mellem vejmyndigheden og ledningsejeren.

For så vidt angår ledninger, hvortil der ikke er ekspropriationshjemmel, som ønskes placeret i et vejareal, er det også vejmyndigheden, der træffer afgørelsen, om hvorvidt der skal gives tilladelse hertil, og hvilke vilkår, der skal stilles. Vejmyndighedens afgørelse står dog ikke frit pga. de administrative saglige hensyn, der skal tages. Vejmyndigheden kan dog også tage andre hensyn end de vejæssige. Eksempelvis kan der tages hensyn til, om tilladelsen vil vanskeliggøre en vejs ombygning, og dermed kan tilladelsen betinges af, at indretningen fjernes på ledningsejerens bekostning, hvilket også er tilfældet ved gæsteprincippets anvendelse.

[Abitz, 1950, s. 361, 377-381 og 390] [Larsen, 1988]

1.3 Gæsteprincippet

Gæsteprincippet giver ledningsejerne mulighed for at placere ledninger, på betingelse af at ledningerne skal flyttes på ledningsejerens bekostning, hvis ejeren af arealet ønsker at anvende arealet på anden måde. Gæsteprincippet fremgår af både vejloven og privatvejsloven.

Det er interessant at undersøge gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1, som siger noget om forholdet mellem ledningsejere og vejmyndigheder. Forrige afsnit viste, at mange love vedrørende ledninger og forsyningsvirksomheder indeholder ekspropriationshjemmel, men at denne hjemmel for de fleste loves og ledningers vedkommende ikke gælder for placering af ledninger i, over eller langs veje og jernbaner.

I forbindelse med placering af ledninger i vejareal anvendes vejlovens § 106, stk. 1, gæsteprincippet. Som ordet *gæst* i betegnelsen antyder, drejer gæsteprincippet sig om ledningsejernes rettigheder på vejmyndighedens (*værtens*) vilkår. Det springende punkt er således, hvornår og hvorfor det er den ene eller den anden part, der skal betale. Med gæsteprincippet er betragtningen fra afsnit 1.2 om, at ledningsejere og vejmyndigheder er ligestillede parter mere tvivlsom.

For at forstå gæsteprincippet er det nødvendigt at undersøge, hvor det stammer fra, hvilke intentioner lovgivningsmagten havde med bestemmelsen, samt hvornår princippet blev indført. Derfor vil gæsteprincippets historiske baggrund blive beskrevet nedenfor.

1.3.1 Gæsteprincippets indførelse i lovgivningen

Gæsteprincippet indgik lovgivningsmæssigt første gang som § 20 i forslag til lov om vejvæsenet i 1942. I bemærkningerne til lovforslaget blev det anført, at reglen blev indført i henhold til den retstilstand, der var på området, som følge af Næsby-dommen (U 1934.451 H) og Spjellerup-dommen (U 1934.609 Ø). I bemærkningerne blev der ligeledes lagt vægt på, at det i en erklæring fra danske Elektricitetsværkers Forening fra 1933 fremgik, at udgifter til flytning af ledninger pga. vejudvidelser altid betales af værkerne.

NÆSBY-DOMMEN: En grundejer havde givet et elektricitetsværk lov til vederlagsfrit at anbringe master til en højspændingsledning på dennes ejendom. Nogle år senere blev ejen-

dommen solgt til en anden gårdejer. I forbindelse med ejendomsoverdragelsen blev der tinglyst en servitut på den jordlod, hvorover ledningen var placeret, hvor ejeren forpligtede sig til at aftage elektricitet fra det pågældende værk, samt at masterne vederlagsfrit kunne få lov at stå på jordlodden.

Ejendommen blev senere udstykket, og pga. den nye bebyggelse og for at kunne overholde reglerne i stærkstrømsreglementet krævede Elektricitetskommissionen, at højspændingsledningen skulle flyttes.

Højesterets dom gjorde klart, at den forpligtelse der var mellem de to parter ikke betød, at ejeren af ejendommen ikke måtte gennemføre udstykninger. Retten fandt, at der ikke var grundlag for, at grundejeren skulle dække nogle af de udgifter, som elektricitetsværket havde i forbindelse med flytning af ledningerne som følge af den tiltagende bebyggelse i området.

Udgifterne til flytning af ledningerne skulle derfor betales af elektricitetsværket.

[U 1934.451 H (Næsby-dommen)]

SPJELLERUP-DOMMEN: I 1914 blev der af et elektricitetsværk opstillet stangrækker langs henholdsvis en kommunevej og en amtsvej. Sognerådet havde uden videre forpligtelser meddelt tilladelse til opstilling af stangrækken langs kommunevejen. I 1932 overtog Sorø amt vejen, som blev opklassificeret til amtsvej og udvidet. I den forbindelse skulle den opstillede stangrække med stærkstrømsledninger flyttes. Denne udgift blev afholdt af elektricitetsværket, som imidlertid krævede udgifterne refunderet af amtsrådet.

Elektricitetsværket mente ikke, at dette skulle afholde udgiften, da flytningen af stangrækken ikke havde noget at gøre med driften af værket, men udelukkende var begrundet i den øgede færdsel på vejen. På den baggrund burde den bestemmende myndighed bære udgiften til den nødvendiggjorte flytning, med mindre dette ville stride imod eventuelle aftaler. Da der i det pågældende tilfælde ikke var indgået aftaler, mente elektricitetsværket derfor, at det var amtsrådet, som skulle afholde udgifterne.

Sorø amt forholdt sig til den forståelse, at selvom der ikke imellem elektricitetsværket og sognerådet var indgået særlige aftaler, skulle de beføjelser, som elektricitetsværket deraf havde fået, ikke forstås videre, end at dette kunne have ledninger anbragt på vejarealet, så længe disse ikke kom i strid med vejernes interesser. Ud fra den betragtning skulle elektricitetsværket selv afholde udgifterne til flytning af stangrækken.

Som vidnesbyrd henvistes endvidere til et cirkulære udstedt af Ministeriet for offentlige arbejder i 1931, som pålagde amtmændene at gøre vejmyndighederne opmærksom på, at der i forbindelse med, at der blev givet tilladelse til opstilling af stangrækker, samtidig skulle udstedes deklARATIONER, som fremtidig friholdt vejmyndighederne for udgifter i forbindelse med flytning af ledninger. Der henvistes også til, at denne fremgangsmåde hyppigt var blevet anvendt før cirkulærets offentliggørelse. Endvidere fremgik det i en erklæring af 30. november 1933 fra Danske Elektricitetsværkers Forening, at *"...Udgifter til Flytning af Ledninger i Anledning af Vejudvidelser altid afholdes af Værkerne, og at disse kun i visse Tilfælde har faaet Udgifterne refunderet af Vejvæsnet,..."*.

Retten afgjorde, at udgifterne skulle afholdes af elektricitetsværket.

[U 1934.609 Ø (Spjellerup-dommen)]

Af de to domme fremgår det, at så længe en ledningsejer vederlagsfrit har fået lov til at anbringe sine ledninger i eller over vejarealer eller private arealer, må vedkommende ledningsejer selv betale for en eventuel fremtidig flytning. Tilladelserne til at placere ledninger giver dermed ikke ledningsejerne en ret til at have ledninger i eller over vejarealer, hvis ledningerne på et senere tidspunkt kommer i strid med vej ejerens interesser.

[Lovforslag af 10/12/1942 (Forslag til Lov om Vejvæsnet), sp. 2852-2853]

Gæsteprincippet blev dog først lovfæstet i vejbestyrelseslovens § 57, stk. 1 i 1957 og formuleringen er i det væsentlige enslydende med formuleringen i lovforslaget fra 1942:

§ 57 Arbejder på ledninger i eller over offentlige veje udføres og bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre der ved kendelse af en landvæsenskommission² eller særlig overenskomst mellem ledningsejeren og den pågældende vejbestyrelse er truffet anden ordning.

Gæsteprincippet kom herefter ind i selve vejloven i 1972 som § 106, stk. 1, og tilføjelserne om vandforsyningsloven kom til i 1973.

Gæsteprincippet er også indført i privatvejsloven. Her hedder det i forslaget til lov om private fællesveje fra 1964, at:

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

I bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, vedrørende bestemmelsen i § 35, stk. 5, at denne svarer til bestemmelsen i vejbestyrelseslovens § 57, stk. 1 med de ændringer, der følger af, at der er tale om private fællesveje og ikke offentlige veje. Selvom ejerforholdet er forskelligt for de to typer af veje, har der siden 1972 været enslydende bestemmelser for ledninger placeret i disse arealer. Bestemmelsen i vejbestyrelseslovens § 57, stk. 1 danner grundlag for bestemmelsen i vejlovens § 106, stk. 1. Gæsteprincippet i privatvejsloven blev indført i 1972 som § 52, stk. 1.

[Betænkning nr. 367 af 20/06/1964 (Betænkning vedrørende forslag til lov om private fællesveje og lov om vejbidrag), s. 100] [Larsen, 2005, s. 13-15]

1.3.2 Gældende lovgivning

Dette afsnit vil kort klarlægge, hvilke regler der i dag gælder for anvendelsen af gæsteprincippet, og hvilken forståelse en fortolkning af lovtteksterne giver. Afsnittet deles op i fem dele, som beskæftiger sig med henholdsvis offentlige veje, private fællesveje, private arealer, jernbaner samt forholdet mellem ledningsejere.

² En landvæsenskommission består af en underrettsdommer og to andre medlemmer. Deres hovedopgave er afgørelse af konflikter og bevilling af tilladelser, der omhandler brugen af det åbne land f.eks. i forbindelse med vandløb, vandforsyning og spildevandsafledning, drænings- og afvandringsforanstaltninger, udøvelse af landbrugspligt osv. I slutningen af 1900-tallet blev landvæsenskommissionernes kompetence i betydelig grad overført til kommunale myndigheder, og de har i dag kun opgaver på specielle lovområder. [Sønderjyllands Amt, 2006 (WWW)]

Offentlige vejarealer

Den nuværende formulering af gæsteprincippet fremgår af vejlovens § 106, stk. 1:

§ 106. Arbejder på ledninger i eller over landeveje og kommuneveje, herunder nødvendig flytning af ledninger mv. i forbindelse med vejens regulering eller omlægning, bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet særligt er bestemt ved overenskomst eller kendelse afsagt af en landvæsenskommission eller ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse, et amtsråd eller Hovedstadsrådet efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40 sammenholdt med § 5.

Af bestemmelsen ses det, at der skal være tale om regulering og omlægning af vejen, for at gæsteprincippet gælder. Regulering og omlægning er altså typer af arbejder på vejen, og lovtæksten taler således om *arbejdets art*.

Af vejlovens § 10 defineres det, hvilke opgaver vejmyndighederne skal varetage:

§ 10. Det påhviler vejbestyrelserne at holde deres offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Stk. 2. Vejbestyrelserne bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på deres veje...

Bestemmelsen nævner således ikke noget yderligere om, hvilke arbejder der er omfattet, blot at vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres.

Af betænkningen til vejbestyrelsesloven fra 1957 fremgår det af bemærkningerne vedrørende arbejdets art, at der skal være tale om udvidelser af veje eller gader. I lovforslaget fra 1957 lyder bestemmelsen også blot på vejarbejder, og altså ikke som i dag regulering og omlægning. Ordlyden af gæsteprincippet er på sin vis blevet præciseret i de senere bestemmelser, idet der nu skal være tale om *regulering* eller *omlægning* og ikke som tidligere *arbejder*. Dog er der stadig tale om en beskrivelse af arbejdets *art*. Ud fra bestemmelserne i henholdsvis vejlovens § 106, stk. 1 og § 10, skal ledningsejeren altid betale for ledningsflytning i de tilfælde, hvor arbejdets art har karakter af enten regulering eller omlægning. [Betænkning nr. 117 af 16/09/1954 (Betænkning vedrørende forslag til de offentlige vejbeskyttelse m.m.), s. 129]

Der findes en undtagelse fra reglen om, at ledningsejeren skal betale for ledningsflytninger. Dette gælder, jf. § 20, når der ved hovedlandevejsanlæg påføres et amt, en kommune eller et fælleskommunalt selskab udgifter i forbindelse med flytning af ledninger. Disse udgifter afholdes af statskassen. Baggrunden for denne regel er, at amterne og kommunerne skal undgå at afholde udgifter til flytning af egne ledninger, der hidtil har ligget i deres egne vejarealer, som efterfølgende bliver inddraget til f.eks. motorvejsanlæg.

Private fællesveje

Foruden at være lovfæstet i vejloven fremgår gæsteprincippet ligeledes af privatvejslovens § 52, stk. 1:

§ 52. Arbejder på ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med vejens anlæg, regulering eller omlægning, bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet særligt er bestemt ved overenskomst eller kendelse afsagt af en landvæsenskommission eller ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse, et amtsråd eller Hovedstadsrådet efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40 sammenholdt med § 5.

Som det fremgår af bestemmelsen, gælder der tilsvarende regler for private fællesveje som for offentlige veje. Der er således også tale om arbejdets *art*, idet det i privatvejslovens gæsteprincip drejer sig om *anlæg, regulering* eller *omlægning* af private fællesveje. Der er dog en forskel i forhold til vejlovens § 106, stk. 1, idet denne bestemmelse kun omtaler regulering og omlægning og dermed ikke *anlæg*, som privatvejsloven gør. Reelt er ordet anlæg overflødigt, da der under alle omstændigheder henvises til arbejdets art. Med anlæg må der menes etablering af ny vej, og dette har ingen betydning i forhold til ledninger, idet de ikke kan være etableret i vejen efter gæsteprincippet, hvis der ingen vej er. Denne problematik diskuteres yderligere i afsnit 4.2.

Bestemmelsen i privatvejsloven gælder dog kun for private fællesveje i byzone, jf. privatvejslovens § 13, stk. 1. Placering af ledninger i private fællesveje beliggende i landområder³ kræver særlig tilladelse fra ejeren.

Private arealer

Ledninger placeres i nogle tilfælde på private arealer, og disse ledninger er enten placeret efter aftale med grundejeren, dvs. efter privatretlige regler, eller ved ekspropriation. Hvis ledningerne er placeret efter aftale, skal ledningsejeren betale for flytning af ledningerne, hvis grundejeren ønsker at anvende arealet på en måde, der medfører, at det er nødvendigt at flytte ledningerne. Der kan dog træffes aftale mellem parterne, om at andre forhold skal gælde, f.eks. således at grundejeren indvilliger i at betale en del af eller alle omkostningerne for flytning af ledningerne i forbindelse med grundejerens ændrede anvendelse af ejendommen. Placering af ledninger på private arealer bygger altså på individuelle aftaler mellem ledningsejere og grundejere.

Hvis ledninger på private arealer skal flyttes som følge af et vejarbejde, er det vejmyndigheden, der skal betale omkostningerne. Dette gælder også, selvom bestemmelsen i privatvejslovens § 52, stk. 1 siger, at også *anlæg* af vejen er omfattet. Der gælder desuden, at

³ Landområder er i projektet defineret til både at dække over landzone og sommerhusområder.

vejmyndigheden afholder udgifterne, når ledninger er placeret i arealer, der efterfølgende pålægges vejbyggelinier. Endvidere skal det nævnes, at hvis der pålægges byggelinier på et areal, hvor der i forvejen er placeret ledninger, vil disse ledninger ikke være omfattet af gæsteprincippet. Hvis sådanne ledninger senere skal flyttes, må parterne forhandle sig frem til en løsning. Anderledes forholder det sig, hvis et areal er pålagt byggelinier i forvejen, og der efterfølgende ønskes placeret ledninger i arealer. Da vil disse ledninger være omfattet af gæsteprincippet. [Larsen, 1988]

Jernbanearealer

For jernbaner gælder der ikke noget lovbestemt gæsteprincip af samme form som for vejene. Skal der placeres eller arbejdes med ledninger i, over eller langs jernbanearealer, skal der meddeles tilladelse hertil af infrastrukturforvalteren for det pågældende baneafsnit, jf. jernbanelovens § 21c, stk. 1, nr. 2. Selvom reglerne, om hvem der er myndighed, umiddelbart er klare, vil der kunne opstå spørgsmål, om hvem der skal afholde udgifterne til en eventuel flytning af ledningerne.

1.3.3 Administrative regler

Dette afsnit vil kort belyse, om der er overensstemmelse mellem ordlyden af vejlovens § 106, stk. 1 – omlægning og regulering – samt privatvejslovens § 52, stk. 1 – anlæg, omlægning og regulering – i forhold til, hvordan de administrative regler er, og hvordan bestemmelserne anvendes i praksis. Afsnittet vil ikke beskrive problemstillingerne udtømmende, men der vil blive arbejdet yderligere med problemstillingerne senere i projektet. Ud over at beskæftige sig med vejene, vil afsnittet også se på tilsvarende situationer i forbindelse med jernbaner. Afsnittet deles op i to dele omhandlende henholdsvis veje og jernbaner.

Vejarealer

Der er udarbejdet et cirkulære om vejloven (vejlovscirkulæret), og heri er der præciseret nogle retningslinier i forbindelse med gæsteprincippet:

Udgangspunktet for tilstedeværelsen af ledninger i vejarealer, at ledningsejeren er forpligtet til på egen bekostning at flytte ledninger i sådanne arealer i forbindelse med vejens regulering og omlægning. Denne regel gælder dog kun, såfremt flytningen er begrundet i et egentlig vejarbejde, men ikke i tilfælde, hvor flytningen skyldes f.eks. ledningsarbejder, der ikke tjener vejformål. Tilsvarende regler gælder for ledninger i private fællesveje, jfr. privatvejslovens §§ 50-52.

[Cirkulære nr. 132 af 06/12/85 (om lov om offentlige veje), pkt. 55]

Cirkulæret omtaler ligesom lovtæksten regulering og omlægning af veje, men præciserer, at gæsteprincippet kun gælder, såfremt der er tale om et *egentligt* vejarbejde, som tjener *vejformål*. Cirkulæret bringer altså nye begreber på banen i form af *vejformål*. Teksten i

cirkulæret betyder med andre ord, at der skal være tale om en omlægning eller regulering, der tjener vejformål, for at vejmyndighederne kan gøre brug af gæsteprincippet. Det er ikke yderligere præciseret i cirkulæret, hvad der defineres som vejformål. Der står således hverken i selve lovteksten eller i det tilhørende cirkulære præcist, hvad der menes med begrebet vejformål. Denne problemstilling vil blive behandlet yderligere senere i projektet.

I praksis er det en hovedregel, at ledningsejerne skal betale omkostningerne i forbindelse med flytning af ledninger som følge af vejomlægning, mens det kun undtagelsesvis er vejmyndigheden, der skal betale omkostningerne.

Jernbanearealer

Der findes ingen lovbestemte regler for ledninger placeret i, over eller langs jernbanearealer. Praksis er, at der i stedet gælder et ulovbestemt gæsteprincip, jf. sagen om elektriske tog (U 2000.2098 V).

SAGEN OM ELEKTRISKE TOG: Da der i 1993 bl.a. skulle indføres elektrisk togdrift på strækningen mellem Fredericia og Padborg, skulle nogle højspændingsledninger, som var etableret i henholdsvis 1966/67 og 1968, flyttes, for at reglerne i stærkstrømsreglementet kunne overholdes. Banestyrelsen afholdt som udgangspunkt udgifterne til flytning af SH Energi A/S's ledninger med det forbehold at ville kræve beløbet tilbagebetalt. Ledningerne var ikke fysisk placeret på Banestyrelsens ejendom, men hang i luften over denne. Der var ikke indgået nogen særlig aftale om krydsningen mellem jernbanen og ledningerne, og fremføringen af ledningerne var udelukkende i elværkets interesse. Banestyrelsen fremførte i sin påstand bl.a., at retstilstanden både for så vidt angår banelovgivningen, elforsyningslovgivningen og vejlovgivningen havde været uændret i den henseende, at ledningsejeren selv afholdt udgifterne til flytning af ledninger i forbindelse med ændringer ved et vej- eller baneanlæg, med mindre andet var aftalt. Desuden fremhævedes det i reglerne i stærkstrømslovens § 20 (tidligere § 9), at anlæg af ledninger ikke måtte medføre tab for jernbaneselskabet. Desuden var der en direkte henvisning til bestemmelserne i vejloven, hvori det hed, at udgifter i forbindelse med ledningsflytninger skulle afholdes af pågældende ledningsejer, med mindre andet særskilt var bestemt.

Landsretten lagde vægt på, at der ikke var betalt vederlag parterne imellem, samt at der ikke var indgået andre særlige aftaler. Under de omstændigheder fandt landsretten ikke, at Banestyrelsen havde afgivet noget af sin ejendomsret over arealerne, hvorover ledningerne befandt sig.

Resultatet blev, at elselskabet skulle tilbagebetale de udgifter, som Banestyrelsen havde haft i forbindelse med ledningsflytningerne.

[U 2000.2098 V (Sagen om elektriske tog)]

Afgørelsen anvender samme tankegang, som vejlovenes gæsteprincip bygger på, og ledningsejeren skal derfor som hovedregel betale for flytningen af ledningerne, hvis ejeren af jernbanearealet ønsker at anvende arealet til baneformål. Spørgsmålet på dette område kan således være, hvad der er baneformål i lighed med spørgsmålet om, hvad der hører under vejformål. Undtagelsen fra gæsteprincippet er, hvis ledningerne er placeret efter aftale,

hvoraf det fremgår, at jernbaneejeren skal betale for en eventuel fremtidig flytning, og/eller hvis ledningsejeren har betalt for at placere ledningerne i banearealet.

1.4 Vejformål

Ledningsejere har ifølge vejlovgivningen mulighed for at placere ledninger i vejarealer uden at betale vederlag til vejmyndigheden. Ledningsejere skal dog betale omkostningerne ved flytning af ledninger som følge af vejomlægning eller vejregulering, som tjener vejformål, jf. gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1. Flytning af ledninger forårsaget af vejomlægning og vejregulering er meget dyrt for ledningsejerne, men det er kun i de tilfælde, hvor en vejomlægning tjener vejformål, at ledningsejerne skal betale for flytningen af ledningerne. Uklarheden i loven opstår, i tilknytning til hvilke ændringer der kan betegnes som vejformål, da lovgivningen ikke beskriver, hvad der defineres som vejformål. Denne definition bygger derfor på administrativ praksis. Uklarheden omkring, hvad der tjener vejformål, kan have store økonomiske konsekvenser for ledningsejere, og derfor har de interesse i at få nogle klare retningslinier for, i hvilke tilfælde de skal betale omkostningerne, hvis deres ledninger skal flyttes som følge af vejomlægning eller vejregulering. Der findes ingen samlet litteratur, der specifikt behandler gæsteprincippet og de problemer, der kan være i tilknytning hertil. De gældende retningslinier på området er derfor ikke beskrevet samlet.

1.4.1 Grevesagen

Den manglende definition af vejformål i lovgivningen kan skabe forvirring og uklarhed for de involverede aktører omkring retsstillingen på området. Så sent som 1. februar 2006 er der afsagt en dom i Højesteret, der udvider den administrative praksis med hensyn til, hvilke arbejder der betragtes som vejformål. Dommen afspejler i høj grad emnets aktualitet samt behovet for at få klarlagt retningslinierne mht. forståelsen af vejlovens § 106, stk. 1.

GREVESAGEN: Greve kommune ønskede i 2001 at etablere støjafskærmning langs Greve Centervej. Kommunen holdt et møde med de berørte ledningsejere, bl.a. TDC, hvor de tilkendegav, at de anså etablering af støjafskærmningen som vejformål. Dette havde den konsekvens for TDC og andre berørte ledningsejere, at de måtte afholde omkostningerne ved flytning af kabler og ledninger, som var nødvendigt på grund af etableringen af støjafskærmningen. TDC fremkom derefter med indsigelse mod kommunens opfattelse af, hvem der skulle betale for flytningen af ledningerne. TDC henviste til, at gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1 alene gælder arbejder ved vejene, som kan betragtes som vejformål, og at støjafskærmningsforanstaltninger ifølge TDC ikke udgør vejformål. Greve kommune fastholdt, at ledningsejerne skulle betale omkostningerne ved flytningen af ledningerne. Ved afgørelsen af denne tvist, truffet den 25. juli 2002, fastslog Trafikministeriet, at vejlovens § 106, stk. 1, efter ministeriets opfattelse, finder anvendelse ved flytning af ledninger m.v. i et offentligt vejareal i forbindelse med etablering af støjafskærmning på vejarealet. Derfor skal ledningsejeren betale den nødvendige flytning. TDC indbragte herefter spørgsmålet for Østre Landsret med påstand om, at kommunen skulle betale omkostningerne ved flytning af de

ledninger, som støjafskærmningen nødvendiggjorde. Sagen blev afgjort den 23. september 2004, hvor Østre Landsret gav kommunen og Trafikministeriet ret. TDC indbragte derefter sagen for Højesteret, som ligeledes frifandt Greve kommune under henvisning til, at støjafskærmning er omfattet af vejlovens § 106, stk. 1, og ligger inden for de opgaver, som kan varetages af vejmyndighederne på baggrund af vejlovens § 10.
[U 2006.1391 H (Grevesagen)]

Som det ses ud fra Grevesagen, er parterne uenige om, hvordan vejlovens § 106, stk. 1 skal fortolkes, og dermed er de uenige om rækkevidden af gæsteprincippet. Sagen illustrerer således den påstand, projektgruppen tidligere fremførte mht. uoverensstemmelsen mellem lovtestens ordlyd og den praktiske anvendelse af bestemmelsen.

I Grevesagen henviste Trafikministeriet⁴ og domstolene til, at gæsteprincippet gør sig gældende, når årsagen til vejoplægning eller regulering er vejformål, herunder støjafskærmning. Ledningsejerne gjorde derimod gældende, at gæsteprincippet kun finder anvendelse, hvis der er tale om en oplægning eller regulering af vejen, og hvis denne tjener et færdselsmæssigt eller vejteknisk hensyn, hvilket også har været Vejdirektoratets hidtidige praksis. Det er imidlertid ikke defineret i vejlovgivningen, hvad der forstås ved færdselsmæssige eller vejtekniske hensyn og dermed vejformål. Denne problemstilling tydeliggøres i Grevesagen. Højesteretsdommen viser, at der er problemer ved anvendelsen af gæsteprincippet i praksis. Dette indikerer, at der er behov for nogle klare retningslinier for, dels hvad der er vejformål og dels, hvornår gæsteprincippet gælder. Der kan tales om, at dommen støtter sig mere op ad lovteksten end den administrative praksis gør, da dommen netop definerer støjskærme som værende vejformål. Det betyder med andre ord, at etablering af støjskærme betragtes som en regulering eller oplægning af vejen.

Højesterets afgørelse i Grevesagen er atypisk, fordi den udvider begrebet vejformål. Domsafgørelser kan indskrænke administrativ praksis, men i dette tilfælde er den administrative praksis blevet udvidet, og dette kan fremover få konsekvenser for ledningsejere og myndigheder, da de skal operere med en bredere definition af begrebet vejformål. Det kan tænkes, at mange forskellige typer anlæg på baggrund af højesteretsdommen fremover vil blive betragtet som vejformål, selvom de ikke direkte tjener færdselsmæssige eller vejtekniske hensyn. Vejdirektoratets holdning, til hvad der er vejformål, er mere snæver i forhold til højesteretsdommen, og derfor stilles der med dommen spørgsmålstejn ved Vejdirektoratets hidtidige praksis. Det vil i analysedelen af projektet blive analyseret, hvad Vejdirektoratets holdning er. Rent praktisk kan udvidelsen af vejformålsbegrebet medføre, at ledningsejerne i flere tilfælde end tidligere skal afholde omkostningerne ved flytning af deres ledninger, idet et stigende antal ændringer af veje og deres omgivelser sandsynligvis vil blive betragtet som vejformål.

⁴ Nogle ministerier skifter som følge af de vekslende regeringer navn. Trafikministeriet hedder under den nuværende regering Transport- og Energiministeriet. Ministeriet har tidligere heddet Trafikministeriet og Ministeriet for Offentlige Arbejder. I dette projekt kaldes ministeriet med få undtagelser Trafikministeriet, ligesom ministeren kaldes trafikministeren.

I det næste kapitel vil projektets problemstillinger blive afgrænset, ved at der opstilles en problemformulering.



Kapitel 2 Problemformulering

Som det blev klarlagt i indledningen, er der en række problemstillinger knyttet til ledningsejeres rettigheder. Disse problemer bygger overordnet på det spændingsfelt, der er mellem ordlyden af vejlovens § 106, stk. 1 og de administrative regler og dermed den administrative praksis. Dette spændingsfelt bevirker, at det ikke klart fremgår, i hvilke tilfælde gæsteprincippet gælder. Dermed bliver det uklart, hvornår henholdsvis ledningsejere og vejmyndigheder skal betale for nødvendig ledningsflytning, når en vej omlægges eller reguleres.

Det første aspekt af problemstillingerne omkring ledningsejeres rettigheder er den uklarhed, der er mellem gældende lovgivning og administrativ praksis i form af cirkulæret om offentlige veje. I lovbestemmelsen vedrørende gæsteprincippet, jf. vejlovens § 106, stk. 1, står der, at ledningsejerne skal betale for nødvendig flytning af ledninger, når vejen skal reguleres eller omlægges – det er altså arbejdets art, der er afgørende. Ifølge administrativ praksis (bl.a. i form af vejlovcirkulæret) gælder gæsteprincippet kun, når en ledning skal flyttes på grund af et egentligt vejarbejde, som tjener vejformål. Vejlovcirkulæret er dermed en præcisering af lovgivningens bestemmelser. Denne præcisering har dog ikke den effekt, at den letter fortolkningen af gæsteprincippet, da der hverken i vejloven eller i vejlovcirkulæret er en definition af, hvornår et arbejde på vejen kan defineres som værende vejformål. Dermed bidrager vejlovcirkulæret ikke til en præcisering af bestemmelserne vedrørende gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1, idet det skaber en anden usikkerhed. Det skal også bemærkes, at cirkulæret kun er bindende for de administrative myndigheder, og at domstolene dermed ikke nødvendigvis skal rette sig efter dets bestemmelser.

For at fortolke i hvilke konkrete tilfælde gæsteprincippet gælder, må domstolsafgørelser og administrativ praksis, herunder ministerielle afgørelser, analyseres. På baggrund af indledningen er det blevet belyst, at der eksisterer en række problemer på området, og dette fremgår tydeligt af Grevesagen, se afsnit 1.4.1. Grevesagen har medført, at Højesteret har udvidet begrebet vejformål til også at omfatte støjskærme. Der kan på baggrund heraf stilles spørgsmål ved, om der således også er andre arbejder på og ved vejene, som kan udføres af vejmyndigheden, men som umiddelbart ikke er af hensyn til trafikken og trafikanterne, som på baggrund af Højesteretsdommen fremover vil blive betragtet som vejformål. Det kan eksempelvis være beplantning, overkørsler, nedlæggelse af veje m.m.

Den manglende definition af vejformål i lovgivningen kan skabe forvirring og uklarhed blandt de involverede aktører omkring retsstillingen på området.

Som det blev beskrevet i indledningen, er spørgsmålet, omkring hvad der er vejformål, afgørende for, hvornår ledningsejerne skal betale for ledningsflytning i forbindelse med vejarbejder, og dette vil være et centralt spørgsmål i problemformuleringen.

I indledningen blev problemfeltets kerne indskrænket fra det overordnede emne ledningsret til at dreje sig om gæsteprincippet i vejloven og specifikt spørgsmålet om, hvilke former for arbejder på og ved veje, der er omfattet af gæsteprincippet med hensyn til regulering og omlægning af vej, og som kan karakteriseres som vejformål. Dette spørgsmål er meget snævert og fokuseret, og for at få bredt projektet ud, så problemerne kan generaliseres og ses i en større sammenhæng, er det vigtigt at holde fast i udgangspunktet for projektet, nemlig ledningsret. Indledningen og beskrivelsen af Grevesagen påviste, at der eksisterer uoverensstemmelser vedrørende ledninger i offentlige veje, men indledningen pegede også på, at der kan være tilsvarende problemer og uoverensstemmelser på andre områder. Fælles for disse problemstillinger er ledningerne, idet det centrale er, hvor ledningsejerne vælger at placere deres ledninger. Groft sagt har ledningsejere mulighed for at placere ledningerne overalt; i offentlige veje, i private fællesveje, på private arealer og i jernbanearealer, og der forekommer reelt ledninger i alle fire arealtyper. At det er u hensigtsmæssigt at placere ledninger i nogle af disse arealer, er ikke så relevant i forhold til dette projekts problemområde, da der findes ledninger i alle de nævnte arealtyper. Derfor vil diskussionen af dette forhold ikke blive uddybet nærmere. Projektgruppen breder emnefeltet ud, således dette dækker over alle de typer af arealer, hvor en ledningsejer kunne tænkes at ville placere ledninger, da det er vigtigt at belyse alle aspekter af problemstillingen.

Indledningen har behandlet nogle af de regler, der gælder inden for de fire arealtyper, men det vil være centralt for forståelsen af de uklarheder, der eksisterer med hensyn til gæsteprincippet, at de regler, der gælder for hvert af de fire problemområder, undersøges nærmere. På denne måde vil det være muligt at tydeliggøre, om der er forskel på ledningsejeres rettigheder, alt efter hvilket areal ledningsejerne vælger at placere deres ledninger i. Samtidig vil det være muligt at afklare, hvor problemernes kerneområder er inden for hvert problemområde. Ved at undersøge problemstillingerne inden for de fire typer af arealer vil projektgruppen opnå en forståelse af hele problemfeltet med ledningerne som det centrale omdrejningspunkt.

Projektet vil behandle et forholdsvis bredt emneområde med et snævert undersøgelseskriterium. Reglerne for ledningers placering i de fire arealtyper vil være det centrale omdrejningspunkt i forhold til en afklaring af de mulige problemer, som ledningsejere kan støde på i forbindelse med omkostningsfordeling ved flytning af ledninger.

Indledningen og ovenstående redegørelse af projektets problemfelt og fokusområde gør det muligt at opstille projektets problemformulering, som består af et hovedspørgsmål samt delspørgsmål a-e.

Problemformulering

- Hvilke vejarbejder er omfattet af gæsteprincippet?
 - a) Hvilke aktører er involveret i gæsteprincippets anvendelse?
 - b) Hvilke regler gælder for gæsteprincippets anvendelse i forbindelse med vejarbejder, når ledninger er placeret i offentlige veje?
 - c) Hvad er vejformål?
 - d) Hvordan håndterer praksis, hvad der er vejformål, når der ikke findes en klar definition på det i vejlovgivningen?
 - e) Hvilke regler gælder for gæsteprincippets anvendelse i forbindelse med vejarbejder, når ledninger er placeret i private fællesveje, på private arealer eller i jernbanearealer?

Problemformuleringens hovedspørgsmål drejer sig om en afklaring af gæsteprincippets anvendelsesområde. De fem delspørgsmål uddyber og understøtter besvarelsen af hovedspørgsmålet, og de handler om nogle af de områder, der er centrale i forhold til en afklaring af gæsteprincippets rækkevidde. Spørgsmålene vil ikke nødvendigvis blive besvaret i kronologisk rækkefølge. Opbygningen af projektets analyse er beskrevet i afsnit 3.3.

Hovedspørgsmålet handler om at afklare, hvordan gæsteprincippet fungerer i praksis og specielt hvorfor og i hvilken forbindelse, der kan opstå problemer i forbindelse med anvendelsen af gæsteprincippet. Formålet med projektet er således dels at afklare, hvordan praksis er på området, dels at afklare hvordan retstilstanden på baggrund af administrativ praksis og domspraksis er. Dette vil både omfatte en redegørelse af de gældende regler samt en analyse af domspraksis og den administrative praksis, herunder ekspropriations- og taksationskommissionernes praksis. Den uklarhed, der eksisterer på området på baggrund af, at det ikke i vejloven er defineret, hvad der er vejformål, vil blive forsøgt afklaret. De regler og normer, der gælder vedrørende gæsteprincippets anvendelse, skal således klarlægges ved hjælp af besvarelsen af problemformuleringens hovedspørgsmål, så der ikke længere er tvivl om reglerne - hverken fra ledningsejernes synspunkt eller fra vejmyndighedernes synspunkt. For at kunne besvare hovedspørgsmålet fyldestgørende, er det nødvendigt at analysere de gældende regler og normer fra praksis for alle fire areal typer. Derudover er det vigtigt for projektets relevans, at der holdes et skarpt fokus på de områder, hvor tvivlstilfælde kan opstå, da dette er det centrale i problemstillingerne. Det centrale i projektets analyse vil derfor være de regler, der kan tolkes på forskellig vis.

Til at understøtte besvarelsen af hovedspørgsmålet er delspørgsmål a-e formuleret.

Formålet med delspørgsmål a er at afklare, hvilke aktører der er involveret i gæsteprincippets anvendelse. En afklaring af dette er en af forudsætningerne for at kunne foretage analysen vedrørende gæsteprincippet, da analysen vil bygge på forskellige aktørers afgørelser.

Det er derfor nødvendigt at kende betydningen af disse afgørelser, så det er muligt at vurdere, hvilken vægt de skal tillægges. Spørgsmålet, om hvilke aktører der er involveret, er ligeledes centralt, da det er aktørerne, der helt konkret påvirkes af den måde, gæsteprincippet fungerer på. Det er aktørerne, der anvender og påvirkes af gæsteprincippet i praksis, og det er aktørerne, der har en potentiel interesse i at få klarlagt retsstillingen.

Delspørgsmål b omhandler de regler, der gælder for ledninger i offentlige veje, hvor ledningerne skal flyttes på grund af arbejde på eller ved vejen. I den forbindelse er det centralt at analysere, i hvilke tilfælde gæsteprincippet kan anvendes, i hvilke tilfælde der er tvivl, om det kan anvendes, og i hvilke tilfælde det er helt udelukket at anvende det. De tilfælde, hvor der kan opstå tvivl om gæsteprincippets anvendelse, er mest interessante, da det er her uklarhederne opstår i tilknytning til vejloven. En forståelse af disse tilfælde vil kunne bidrage til en forståelse af problemfeltet omkring gæsteprincippets anvendelse. Spørgsmålet vil efter selve afklaringen i forhold til problemformuleringen kunne anvendes til at besvare, hvilke muligheder ledningsejerne har for at placere og sikre deres ledninger, hvis disse ikke ønsker eller har mulighed for at anvende gæsteprincippet.

Problemformuleringens delspørgsmål c handler om, hvad der forstås ved vejformål. Spørgsmålet er afledt af de undersøgelser, der blev foretaget i indledningen, som påviste, at forståelsen af gæsteprincippet hænger nøje sammen med definitionen af, hvad der er vejformål. Spørgsmålet har derfor afgørende betydning for, hvornår gæsteprincippet kan anvendes, og begreberne gæsteprincippet og vejformål er derfor tæt forbundet. Højesterets afgørelse i Grevesagen peger på, at spørgsmålet med hensyn til en afklaring af, hvad der kan betegnes som vejformål, endnu ikke er fastlagt, og Højesteretsdommen vil kunne bidrage med værdifulde svar til en definition.

Delspørgsmål d handler om, hvordan praksis håndterer spørgsmålet omkring begrebet vejformål i tilknytning til gæsteprincippet, når der ikke eksisterer en klar definition på det i vejlovgivningen. For at kunne besvare dette spørgsmål er det nødvendigt at inddrage oplysninger fra vejlovscirkulæret samt relevante afgørelser fra administrativ praksis og domspraksis. Afgørelser fra administrativ praksis og domspraksis vil kunne bidrage til forståelsen af begrebet vejformål, da disse afgørelser vil afspejle håndteringen i praksis af de spørgsmål, som opstår i tilknytning til anvendelsen af vejlovens § 106, stk. 1. Delspørgsmål c og d hænger nøje sammen, og besvarelsen af disse to delspørgsmål skal derfor ses i en sammenhæng.

Delspørgsmål e omhandler de tilfælde, hvor ledninger ikke er placeret i offentlige veje, men derimod enten i private fællesveje, på privat areal eller i jernbanearealer. Det er interessant at undersøge, om der i disse situationer eksisterer de samme uklarheder og tvivls-tilfælde, som findes i tilknytning til ledninger placeret i offentlige veje. Det vil på tilsva-

rende måde som ved bevarelsen af delspørgsmål b blive analyseret, i hvilke tilfælde gæsteprincippet kan anvendes, i hvilke tilfælde der er tvivl, om det kan anvendes, og i hvilke tilfælde det er helt udelukket at anvende det. Ved at analysere gæsteprincippets anvendelse ved andre arealtyper end offentlige veje vil det være muligt at skabe en bred forståelse af hele problemfeltet omkring gæsteprincippets anvendelse. Det er således ikke kun vejlovens § 106, stk. 1, der analyseres, men også henholdsvis det lovbestemte og ulovbestemte gæsteprincip i henhold til private fællesveje, private arealer og jernbanearealer. Delspørgsmål e giver således mulighed for at foretage en bred analyse af de mulige situationer, en ledningsejer kan komme i, hvis ledninger placeret et hvilket som helst sted i eller over et givent areal skal flyttes.

I det næste kapitel vil de metoder, der vil blive anvendt til at besvare problemformuleringens spørgsmål, blive beskrevet, og derudover vil det blive beskrevet, hvordan projektet er bygget op.



Kapitel 3 Metode og teori

Dette kapitel indeholder en beskrivelse af de metoder og den teori, der anvendes i projektet for at kunne besvare problemformuleringen. Kapitlet vil i sit hele dokumentere, hvordan projektgruppen har planlagt og gennemført projektperioden, samt hvordan projektgruppen har anvendt metoder og teorier til gennemførelse og besvarelse af projektets problemstillinger.

Den overordnede metode for projektet beskriver projektarbejdets arbejdsform – altså rammerne for projektarbejdet – der i dette tilfælde er det problemorienterede projektarbejde.

At arbejde problemorienteret betyder, at der, inden projektets problem opstilles, ikke findes nogen færdig model for, hvordan problemet bør løses. Løsningen er derfor afhængig af det enkelte projekt og den indgangsvinkel og metode, der benyttes. Desuden er målet for projektarbejdet ikke blot projektrapporten i sig selv, men også den viden der tilegnes. Da der arbejdes problemorienteret, er det problemformuleringen, der er i fokus og er styrende for projektet. En anden ramme for projektet er, at studievejledningens krav/læringsmål skal opfyldes via projektarbejdet.

[Adolphsen, 1992] [Aunsborg, 1997, s. 10]

Arbejdsmetoden, der vil blive beskrevet i det efterfølgende afsnit, beskriver de værktøjer, som anvendes ved løsningen af problemområdets enkelte dele. Beskrivelsen af disse metoder vil udgøre den største del af dette kapitel. Derudover vil den teori, der anvendes i forbindelse med besvarelsen af problemformuleringen, blive beskrevet.

Sidst i kapitlet gives der endvidere en oversigt over projektets struktur og opbygning, således læseren har overblik over, hvorledes projektgruppen i praksis vil besvare problemformuleringen, og hvilke metoder, der anvendes i de enkelte dele af den efterfølgende problemanalyse.

3.1 Arbejdsmetode

Formålet med dette afsnit er at beskrive de undersøgelsesmetoder eller arbejdsmetoder, som anvendes i projektarbejdet. Da projektet omhandler aktuelle ejendomsretlige pro-

blemstillinger, som har rødder langt tilbage i tiden, har projektgruppen valgt at anvende en række forskellige metoder til løsning af disse problemstillinger. Beskrivelserne i dette afsnit vil både være en overordnet præsentation af metoderne samt en mere direkte beskrivelse i forhold til det konkrete projekt. Metoderne vil blive anvendt gennem hele projektarbejdet og vil således være en naturlig del af arbejdsprocessen.

Det centrale for løsningen af et konkret projekt er at udforske det problemområde, der er genstand for undersøgelsen. I dette tilfælde drejer det sig bl.a. om gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1. Dette afsnit beskriver arbejdsmetoden som en kombination af de fremgangsmåder, der benyttes ved indsamling, analyse og fortolkning af data. Arbejdsmetoden skal sikre den dokumentation, der ønskes for at kunne besvare de spørgsmål, der stilles i projektets problemformulering. Spørgsmålene er således stillet i problemformuleringen, og ved at besvare denne søges retsstillingen omkring anvendelsen af gæsteprincippet analyseret og vurderet. Da problemstillingerne er af juridisk karakter lægger dette naturligt op til en anvendelse af den juridiske metode.

Det eller de problemer, som ønskes undersøgt, er afgørende for, hvilke(n) arbejdsmetode(r) der anvendes. Den primære undersøgelsesenhed i dette projekt er gæsteprincippet, hvorfor antallet af undersøgelsesenheder siges at være snævert afgrænset. Affødt heraf vil der være en række variable, som hører til undersøgelsesenheden. I dette projekt drejer det sig f.eks. om aktører, lovgivning, afgørelser fra praksis osv. Der indgår altså en lang række variable i undersøgelsen af den enhed, som ønskes undersøgt. En kombination af få undersøgelsesenheder og mange variable løses med fordel ved anvendelse af metoden casestudie.

[Andersen, 2003, s. 139 og 142]

3.1.1 Juridisk metode – analyse af juridiske problemstillinger

I dette afsnit vil det blive beskrevet, i hvilken sammenhæng projektgruppen vil anvende den juridiske metode til at løse projektets problemformulering, og hvordan metoden konkret skal anvendes. For en mere teoretisk beskrivelse af den juridiske metodes principper og hjælpemidler henvises til appendiks A.

I dette projekt anvendes juridisk metode som et redskab til at fortolke vejlovens og privatvejslovens bestemmelser samt praksis på området med henblik på en afklaring af gæsteprincippet. Derudover behandles problemet med flytning af ledninger placeret i jernbanearealer og på private arealer, hvor der ikke findes noget lovbestemt gæsteprincip, men hvor praksis derimod er styrende for retsstillingen. Det er derfor ikke kun lovgivningen, der skal analyseres. Overordnet vil følgende retskilder blive analyseret:

- Lovgivning
- Lovforarbejder
- Administrative regler (cirkulærer og bekendtgørelser)

- Domstolsafgørelser
- Ministerielle afgørelser og udtalelser (Trafikministeriet og Vejdirektoratet)
- Administrativ praksis (Trafikministeriet, Vejdirektoratet, kommuner, amter samt ekspropriations- og taksationskommissioner)

Betydningen af disse forskellige former for retskilder vil blive uddybet i nedenstående afsnit.

Lovgivning og lovforarbejder

For at klarlægge de gældende regler på området analyseres de relevante bestemmelser i vejloven og privatvejsloven. Til dette formål kan den juridiske metodes forskellige fortolkningsprincipper anvendes, se appendiks A. Såfremt en fortolkning af vejlovene ikke umiddelbart resulterer i en afklaring af det problemområde, der ønskes undersøgt, kan det være relevant at inddrage forarbejderne til vejlovene i analysen. Om det er relevant at inddrage forarbejderne, afhænger af hvilket fortolkningsprincip, der anvendes i analysen. Når der anvendes subjektiv formålsfortolkning, er det relevant at inddrage forarbejderne. Forarbejderne kan betragtes som retligt vejledende, ikke retligt bindende. Loven vil således altid gå forud for lovmotiverne i forarbejderne. En analyse af forarbejderne kan anvendes til at klarlægge, hvad lovgivernes intention med loven har været og dermed, hvad formålet med loven er. Lovforarbejderne er derfor sammen med loven en vigtig retskilde, idet de ofte indeholder nøglen til forståelsen af bestemte ord og bestemmelser i lovene. [Evald, 2000, s. 9]

Administrative regler

Administrative regler i form af f.eks. cirkulærer og bekendtgørelser vil ligeledes gøres til genstand for analyse af gæsteprincippet. Retsstillingen kan dog ikke umiddelbart findes ud fra disse regler, da de ikke er retligt bindende over for domstolene og private, men kun er bindende for den administrative praksis i form af underordnede myndigheder. Et cirkulære kan dog være med til at pege på, i hvilken retning praksis hidtil har fortolket lovgivningen ved anvendelse af gæsteprincippet. På området omkring gæsteprincippet er det, som nævnt i indledningen, især centralt at se på vejlovs-cirkulæret, der præciserer, at der skal være tale om *vejformål*, for at gæsteprincippet gælder.

Domstolsafgørelser

Det er desuden relevant at analysere domstolsafgørelser, der siger noget om de problemstillinger, projektet omhandler. Dermed er det retspraksis i henhold til vejlovens og privatvejslovens gæsteprincip, der skal analyseres. Dette kan give et billede af, hvilke problemstillinger og aktører der er involveret i projektets overordnede problemstilling. Retspraksis spiller en vigtig rolle i forhold til fortolkningen af lovgivningen og lovens udmøntning i praksis. Domstolenes opgave er at løse konkrete konflikter. Domstolenes prak-

sis medfører dermed ikke generelt bindende retsnormer, men derimod kan retspraksis danne mønster for fremtidige retsafgørelser i ensartede tilfælde. I de tilfælde, hvor domstolene har afgjort et konkret forhold, vil afgørelsen have væsentlig indflydelse på administrationens fremtidige praksis og derfor også for retstilstanden.

Retspraksis anerkendes som retskilde, dog er domstolene og andre retsanvendere ikke bange for at fravige retspraksis, idet enhver afgørelse er en afspejling af det retssystem, som er gældende på det tidspunkt, afgørelsen træffes. Domstolenes retsskabende virksomhed er betydelig, når den betragtes over en længere tidsperiode. Samfundsudviklingen gennem det sidste århundrede har betydet, at domstolene har måttet skabe ny ret, bl.a. naboretten. På baggrund af at samfundet hele tiden ændrer sig, kan domstolene og Højesteret ikke være bundet til deres egne afgørelser. Derfor affatter Højesteret ofte domme, således at de i begrænset omfang får værdi som mønster for fremtidige afgørelser, og sætningen ”...under disse særlige omstændigheder...” anvendes ofte. [Evald, 2000, s. 38-39]

I dette projekt kan en analyse af retspraksis være med til at klarlægge, om praksis vedrørende gæsteprincippet har ændret sig inden for en årrække, og hvis dette er tilfældet, i hvilken retning praksis således har ændret sig. Det kan konkret gribes an ved at undersøge, om der er blevet truffet modstridende afgørelser i tilknytning til projektets problemstillinger.

Ministerielle afgørelser og øvrig administrativ praksis

Ministerielle afgørelser og udtalelser vil også blive inddraget i analysen, fordi vejmyndigheder og ledningsejere skal rette sig herefter ved administrationen af lovgivningen i de tilfælde, hvor et givet spørgsmål ikke tidligere er blevet indbragt for domstolene. De ministerielle afgørelser har ikke nogen entydig form, og de kan fremtræde på mange forskellige måder. Som udgangspunkt vil de have form af en skrivelse til afgørelsens adressat, men har afgørelsen betydning for flere sager, kan der udsendes et cirkulære.

De centrale myndigheder, der udsender ministerielle afgørelser og udtalelser omhandlende projektets problemstillinger, er Trafikministeriet og Vejdirektoratet. I praksis er det Vejdirektoratet, der varetager mange af de opgaver trafikministeren, jf. vejlovene, skal varetage. Disse afgørelser er interessante i analysen, da de er et udtryk for ministeriets opfattelse af, hvad retsstillingen på området er. Både vejmyndighederne og ledningsejerne skal rette sig efter disse afgørelser.

Udover de afgørelser, der træffes af Trafikministeriet og Vejdirektoratet, findes andre afgørelser truffet af de enkelte vejmyndigheder, der ikke har lige så stor betydning for udviklingen af praksis, da tredjemand ikke er forpligtet til at følge disse afgørelser. Hvis vejmyndighederne træffer beslutninger ud fra en forkert fortolkning af de gældende regler, kan disse afgørelser påklages til ministeriet eller domstolene.

Endelig kan ekspropriations- og taksationskommissionerne træffe afgørelser på området, i forbindelse med anlægsprojekter, der har indflydelse på ledningers beliggenhed, hvorved gæsteprincippet kan finde anvendelse.

3.1.2 Casestudie

Casestudie er en anden metode, der vil blive anvendt i projektet. Metoden gør det muligt at fremdrage en stor mængde empiri omkring projektets problemstillinger, hvilket dette afsnit vil beskrive.

Et casestudie er en empirisk undersøgelse, som belyser et problemområde inden for samfundets rammer. Problemområdet kan dog have et historisk udspring, hvilket f.eks. er tilfældet med den danske vejlovgivning, som er blevet formet gennem århundreders udvikling og ændrede behov. Ved at anvende casestudie som metode vil det være muligt at anvende flere forskellige informationskilder til belysning af problemstillingerne. Heri indgår projektets formål som en vigtig del, idet den skal være en rettesnor for problemløsningen.

Når der arbejdes med casestudier, skelnes der mellem single- og multiple casestudier. Indgår der kun én enhed i undersøgelsen, vil der være tale om et single casestudie, hvilket er tilfældet i dette projekt, hvor undersøgelsesenheden er vejlovens gæsteprincip. Projektet som helhed kan ikke betegnes som et casestudie, men casestudie kan anvendes som en af arbejdsmetoderne til at belyse de problemstillinger, der ønskes undersøgt. Dette kan konkret gøres ved at inddrage forskellige cases i projektets analyser i form af administrative afgørelser og domstolsafgørelser. Valget af casestudie som en af arbejdsmetoderne understøttes af det forhold, at et casestudie kan være en undersøgelse i forhold til gældende teori, antagelse eller praksis. Casen kan også være unik eller ekstrem, hvis den f.eks. repræsenterer en ny kombination af mere eller mindre kendte forhold, som ikke før har været gjort til genstand for nøjere studier. Projektgruppen har kendskab til, at der ikke findes samlede forskrifter om gældende regler for de problemstillinger, dette projekt behandler. Dette viser sig bl.a. ved, at der er forholdsvis mange konkrete sager/tvister, der er blevet/bliver afgjort ved de pågældende myndigheder. Dette er en anden årsag til, at casestudiemetoden passer godt til løsning af projektets problemstillinger.

Målet med anvendelsen af casestudie som metode i dette projekt er, at der på baggrund af nogle konkrete sager skal kunne udledes noget generelt om det problem, der behandles. Det vil sige, at resultatet af anvendelsen af casestudie ikke blot er viden i sig selv, men også en stillingtagen til, hvorvidt den frembragte viden er holdbar.

[Andersen, 2003, s. 150-155]

Casestudiemetoden beskrives i litteraturen som induktiv, hvilket betyder, at der arbejdes af opdagelsens vej. Denne beskrivelse stemmer godt overens med den praktiske anvendelse af metoden, hvor projektgruppen gennem konkrete afgørelser om de relevante problemstillinger ønsker at opnå ny, mere omfattende og generaliseret viden om emnet. Metoden er således en fremgangsmåde, hvormed der kan drages videnskabelige slutninger.

Projektgruppen vil tage udgangspunkt i nogle konkrete hændelser og slutte sig til et princip eller en generel lovmæssighed, hvis dette viser sig som en mulighed, når der arbejdes

med emnet. Ideelt set vil der ved at anvende casestudiet kunne tages udgangspunkt i empirien, og det vil således senere i projektet være muligt at uddrage en generel viden om teorien. Er dette ikke tilfældet, vil det være muligt at gå tilbage og foretage yderligere empiriske undersøgelser til støtte for enten det ene eller det andet resultat. Metoden giver således mulighed for at arbejde med flere dele af projektet samtidig i både problemstillings-, empiri-, teori- og konklusionsfasen. Arbejdsgangen bliver dermed en iterativ proces, som styres af det formål, projektet har.

[Andersen, 2003, s. 39-41]

3.1.3 Andre mulige metoder

Projektgruppen har overvejet, hvorvidt interviews eller spørgeskemaundersøgelser skal anvendes som metode for at kunne besvare problemformuleringen. Der er både argumenter for og imod anvendelsen af disse metoder i dette projekt, og dette vil blive diskuteret nedenfor.

Projektgruppen vurderer, at det kunne være en fordel at gennemføre et personligt interview⁵ med en eller flere fællesorganisationer, som repræsenterer de involverede parter. Dette kunne være Vejdirektoratet, Kommunernes Landsforening (KL), Amdsrådsforeningen (ARF) og Dansk Ledningsejerforum (FULS – tidligere FællesUdvalget vedr. LedningsejerSamarbejde). Disse organisationer repræsenterer hver for sig de involverede aktører både på myndighedssiden og ledningsejersiden.

Ulempen ved at anvende interviews i forbindelse med dette projekt er, at det, projektgruppen mangler at få svar på, og derfor gerne vil opnå viden omkring ved hjælp af interview, er så specifikke ”tekniske detaljer”, at den person der i givet fald skulle interviewes, sandsynligvis ikke har tilstrækkelig viden på dette specifikke område. Der er derfor foretaget en afvejning af, om det ressourcemæssigt kan betale sig at foretage interviews. Projektgruppen har derfor valgt at eventuelle interviews kun skal inddrages, hvis projektgruppen i analysefasen ikke opnår tilfredsstillende resultater ved anvendelsen af den juridiske metode og casestudie til at besvare problemformuleringen.

Projektgruppen har også overvejet at anvende spørgeskemaundersøgelser, idet der er en stor gruppe af aktører, såsom vejmyndigheder og ledningsejere, som kunne være interessante at udspørge om forskellige problemstillinger. Der er dog den ulempe, der generelt er

⁵ Der findes adskillige typer af interviews, som hver især er anvendelige i forskellige situationer. Den type interview, som projektgruppen har overvejet anvendelsen af i dette projekt, er det delvist strukturerede interview. Denne form for interview anvendes i de tilfælde, hvor den problemstilling, der ønskes undersøgt, har været til stede. Det vil sige, at der er tale om problemstillinger, som projektgruppen ikke selv konkret har mulighed for at opleve. Derfor kan det være nødvendigt at få informationer fra en informant, som besidder førstehåndsoplysninger om den problemstilling, der ønskes studeret. [Andersen, 2003, s. 211-212]

ved spørgeskemaundersøgelser, at der er risiko for, at ikke alle adspurgte svarer på de udsendte spørgeskemaer eller ikke forstår spørgsmålene korrekt. Projektgruppen har vurderet, at en spørgeskemaundersøgelse vil være for omfattende en opgave set i forhold til de resultater, der vil kunne udledes, og de ressourcer, projektgruppen har til rådighed. [Andersen, 2003, s. 225-226]

3.2 Teori

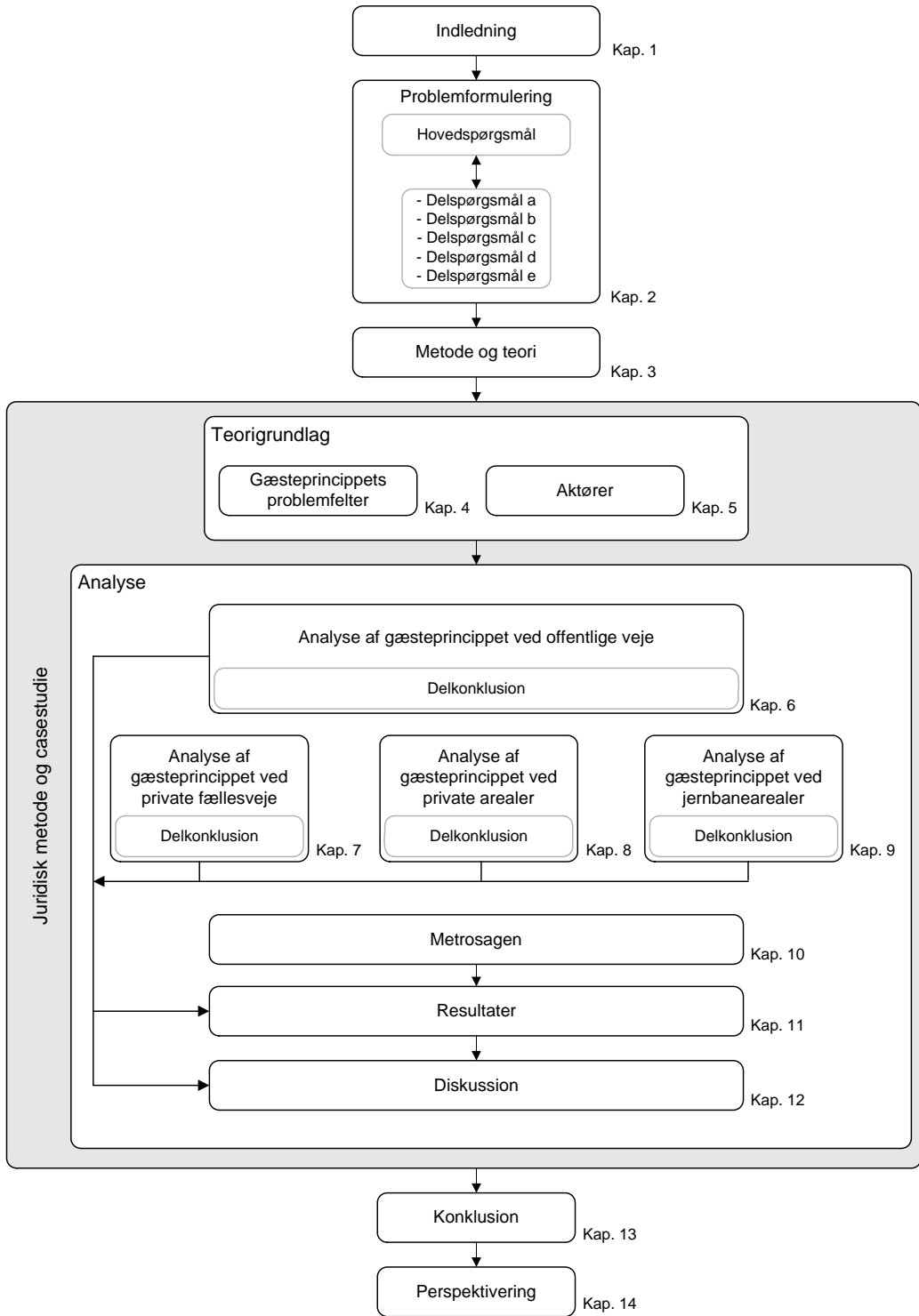
Selvom gæsteprincippet har været indført i lovgivningen i 50 år, findes der ikke megen litteratur omkring anvendelsen af det. Der findes litteratur om vejlovgivningen generelt, men i denne litteratur bliver gæsteprincippets anvendelse ikke beskrevet særligt fyldestgørende. E.A. Abitz og F.J. Boas behandler dog overfladisk problemområdet. Derudover findes der enkelte artikler af især Leif G. Larsen, der behandler gæsteprincippet, mens Karnovs Lovsamling også peger på, hvilke regler der gælder i praksis. Projektgruppen vil derfor i analysen i høj grad anvende empirien i form af administrativ praksis, domspraksis og benytte den tilgængelige litteratur om emnet.

Foruden den teori, der er beskrevet ovenfor, kommer forvaltningsretten i spil på området omkring gæsteprincippets anvendelse, da forskellige offentlige myndigheder er involveret som aktører. Aktørerne og deres rolle behandles nærmere i kapitel 5, mens forvaltningsretten og de regler, der er omfattet heraf og har betydning for anvendelsen af gæsteprincippet, behandles teoretisk i appendiks A.

3.3 Projektstruktur

Efter problemformuleringen er opstillet, og det er beskrevet, hvilken metode og teori der anvendes til besvarelsen af problemformuleringen, vil projektgruppen her give et overblik over, hvordan analysen og den resterende del af rapporten opbygges, se Figur 3.1.

Indledningsvis inden selve analysen påbegyndes, vil projektgruppen uddybe det teorigrundlag, der hører til problemstillingerne omkring gæsteprincippet. Kapitel 4 vil således afdække, hvilke områder der giver anledning til problemer for anvendelsen af gæsteprincippet ved ledninger fortrinsvist placeret i offentlige veje, men også på andre arealer såsom private fællesveje, private arealer og jernbanearaler. Herigennem vil det blive belyst, hvor der lovgivningsmæssigt opstår diffuse områder, der kan skabe problemer i praksis, og hvorledes delområderne i analysen skal bygges op. Kapitel 5 vil dernæst omhandle de aktører, der er involveret ved gæsteprincippets anvendelse. Denne gennemgang skal fungere som en hjælp til den efterfølgende analyse på den måde, at det i kapitlet bliver klarlagt, hvilken rolle de forskellige aktører har i forbindelse med den praksis, der er på området. Herigennem belyses det, hvilken betydning de forskellige aktører har for retsstillingen på området. Delspørgsmål a i problemformuleringen vil blive behandlet i dette kapitel.



Figur 3.1. Projektets opbygning samt anvendelsen af teori og metode.

Efterfølgende vil selve analysen blive foretaget. Fokus i analysen er at få klarlagt hvilke vejarbejder, der er omfattet af gæsteprincippet, og herunder hvad der er vejformål, idet dette er problemfeltets kerneområde.

Hovedparten af analysen vil omhandle retsstillingen, når ledninger er placeret i offentlige veje, da langt de fleste ledninger er placeret i offentlige veje. Dette er kapitel 6. Måden, hvorpå analysen er struktureret, er først at behandle det område (kerneområde), hvor der ikke er tvivl om retsstillingen med hensyn til gæsteprincippets anvendelse. Derefter bevæger analysen sig mod det område (diffust område), hvor reglerne og praksis, for hvad der gælder, er mere uklare. Metoden, hvormed dette konkret gribes an, er casestudier af administrative afgørelser og domme, der bidrager med empirien. Ud fra empirien og den juridiske metode søges retsstillingen klarlagt. Delspørgsmål b-d i problemformuleringen vil blive besvaret ved hjælp af kapitel 6.

Når retstilstanden omkring gæsteprincippets anvendelse ved offentlige veje er klarlagt, vil projektgruppen gå et skridt videre og besvare delspørgsmål e i de efterfølgende kapitler 7-9. Her vil den gældende retsstilling for ledninger beliggende i private fællesveje, private arealer og jernbanearealer blive behandlet. Således vil det også blive afdækket, hvad gældende ret er for ledningsejerne ved en eventuel ledningsflytning i disse arealer.

Endvidere vil den såkaldte Metrosag i kapitel 10 blive inddraget som en yderligere case til belysning af emnet.

Projektgruppen vil efterfølgende i kapitel 11 opstille de resultater, der er opnået i analysens enkelte dele for at give et samlet overblik over, hvilke arbejder der udløser gæsteprincippets anvendelse og under hvilke forudsætninger. Der kan således opstilles nogle gældende principper ud fra praksis på området.

Efterfølgende vil der i kapitel 12 blive foretaget henholdsvis en diskussion af, om der er forskel på, hvad der ifølge vejlovens § 43, stk. 2 og § 106, stk. 1 er vejformål, samt under hvilke forudsætninger udefrakommende forhold er vejformål.

Projektgruppen konkluderer i kapitel 13, om problemformuleringen er besvaret fyldestgørende, og hvad resultatet af analysen og projektgruppens vurderinger er.

Projektgruppen vil i perspektiveringen i kapitel 14 vurdere konsekvenser og eventuelle følgevirkninger af Grevesagen. Herunder vil det blive vurderet, om konsekvenserne af retsstillingen på området medfører, at ledningsejerne bør agere anderledes i forhold til at sikre ledningerne og undgå eventuelle store udgifter. Endvidere vurderes det, om retsreglerne for gæsteprincippet er hensigtsmæssige rent juridisk, eller om de burde præciseres, indskrænkes eller eventuelt udvides.



Kapitel 4 Gæsteprincippets problemfelter

Dette kapitel skal fungere som første del af det forståelsesmæssige teoretiske grundlag for selve analysen. Kapitlet omhandler de regler, som gælder for hvert af de fire problemområder, som projektet omhandler: Gæsteprincippets anvendelse på henholdsvis offentlige veje, private fællesveje, private arealer og jernbanearealer. Hovedvægten vil dog blive lagt på gæsteprincippets anvendelse på offentlige veje. Kapitlet bygger videre på den kendte viden fra projektets indledning og vil derfor bl.a. indeholde korte opsummeringer af den viden, som allerede er tilvejebragt. Det er grundlæggende for forståelsen af de problemstillinger, der er vedrørende gæsteprincippet, at det teoretiske grundlag er på plads. Kapitlet vil påvise de områder, inden for hvert af de fire problemfelter, som kan være interessante at undersøge nærmere. Således er kapitlet en retningslinie for analysen med hensyn til at undersøge de relevante dele af gæsteprincippets anvendelse.

4.1 Offentlige veje

I projektets indledning blev gæsteprincippets indføring i dansk lovgivning kort gennemgået. Heraf fremgik det bl.a., at der skal være tale om en *regulering* eller *omlægning* af vejen, for at reglerne i gæsteprincippet, jf. vejlovens § 106, stk. 1, kan finde anvendelse. Vejloven beskriver således typer af arbejder på vejen, altså *arbejdets art*.

Det fremgik også, at bestemmelsen i vejlovens § 106, stk. 1 stammer fra vejbestyrelseslovens § 57 fra 1957. Der var dog den forskel i ordlyden af de to bestemmelser, at vejbestyrelsesloven nævnte *vejarbejde* og ikke som i dag de mere konkrete betegnelser *regulering* eller *omlægning* af vejen. Af folketingets betænkning til vejbestyrelsesloven i 1957 fremgik det, at det *arbejde*, der var tale om, blot skulle være en *udvidelse* af veje eller gader.

Bestemmelserne vedrørende gæsteprincippet var i starten ikke ret brede i formuleringen. Formuleringen blev videreført fra vejbestyrelsesloven til forarbejderne til vejloven fra 1972, hvor ordet *vejarbejde* indgår. Der står bl.a. i forarbejderne fra 1972, at anvendelse af gæsteprincippet forudsætter, ”... at arbejdet på ledningen er en nødvendig følge af et *vejarbejde*, og at der er tale om indgreb i offentligt vejareal.” [Lovforslag af 09/03/1971 (Forslag til Lov om offentlige veje), sp. 1157] Vejloven fra 1972 beskriver også, at arbejdets art er afgørende for, hvorvidt ændringer på vejarealet kan medføre ledningsflytninger, som skal bekostes af pågældende ledningsejer. Det blev præciseret under forhandlingerne

i forbindelse med vejloven i 1972 – i øvrigt i overensstemmelse med den hidtidige forståelse af bestemmelsen fra vejbestyrelsesloven – at ”...også nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med en vejs omlægning skal bekostes af ledningsejeren.” [Betænkning af 27/05/1971 (Betænkning over forslag til lov om offentlige veje), sp. 1787 og 1791-1792]. Her var det ordet *nødvendig*, som blev tilføjet til lovteksten, således at denne blev affattet, som den i dag fremstår i vejlovens § 106, stk. 1. Den hidtidige forståelse af bestemmelsen var, at nødvendige flytninger var omfattet, men for at imødegå misforståelser fra de parter, som skulle henholdsvis administrere og administreres af bestemmelsen, blev ordet *nødvendig* tilføjet lovteksten.

Ud over at se på lovtekstens indhold, blev også de administrative regler i form af vejlovs-cirkulæret inddraget i forståelsen af gæsteprincippet. Heraf fremgik det, at cirkulæret ligesom lovteksten omtaler *regulering* og *omlægning* af veje, men præciserer, at gæsteprincippet kun gælder, hvis der er tale om et *egentligt* vejarbejde, som tjener *vejformål*. Cirkulæret uddyber dog ikke begrebet *vejformål*, hvorfor der ikke findes en egentlig definition af begrebet.

Som det også fremgik af indledningen, er begrebet vejformål meget centralt at forstå i forbindelse med gæsteprincippet, og det hedder bl.a., at gæsteprincippet ”...gælder kun, når et arbejde, der nødvendiggør flytningen, hovedsagelig tjener vejformål.” [Abitz, 1981, s. 260] Hermed menes, at for at ledningsejerne kan tilpligtes at afholde udgifterne i forbindelse med ledningsflytninger, skal det arbejde, som er årsag til ledningsflytningen, hovedsageligt tjene vejformål. Dermed er det afgørende, at der findes en definition af vejformål, for hvis ikke, vil der i nogle tilfælde kunne opstå tvivl, om hvem der er pligtig at afholde udgifter i forbindelse med ledningsflytninger.

Det interessante problemområde er det spændingsfelt, som opstår mellem lovteksten og de administrative regler. På den ene side er der en klar lovtekst, som taler om omlægning eller regulering, og på den anden side er der de administrative regler, som taler om vejformål. Dette spændingsfelt tydeliggøres endnu mere af den netop afsagte dom i Grevesagen, hvor Højesteret udvider forståelsen af vejformål, ved at slå fast at støjskærme tjener vejformål. Det kan dermed diskuteres, hvilken position dommen indtager. Tilsidesætter den de administrative regler og dermed administrativ praksis ved at udvide det felt, der er omfattet af definitionen vejformål, og støtter den samtidig lovteksten, som foreskriver, at regulering af vejen medfører, at gæsteprincippet gælder? Dette spørgsmål kan ikke umiddelbart besvares, men vil bero på en nærmere analyse af den administrative praksis, som vil blive foretaget senere, se kapitel 6.

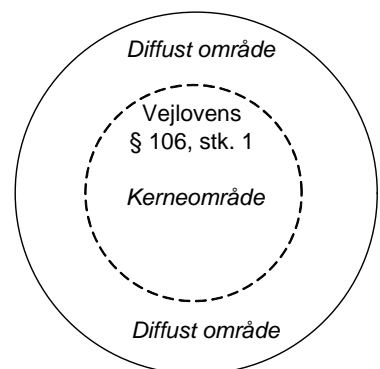
Selvom lovteksten kan forekomme klar i sin formulering, idet en ændring af vejen skal være enten en regulering eller en omlægning, kan der stadig opstå tvivl, om hvor langt denne formulering rækker. Umiddelbart må vejens mest basale behov som f.eks. selve vejens tilstedeværelse være omfattet, ligesom også hensyn til trafikanternes sikkerhed ved f.eks. separation af trafik-arterne, lysregulering, svingbaner, rundkørsler m.v. må være

omfattet. Det samme må gælde flytning af vejen ved f.eks. anlæggelse af en omfartsvej, ligesom nedlæggelse af vej må komme ind under de umiddelbart logiske reguleringer og omlægninger. Mere tvivlsomt er det derimod, om de af trafikken afledte forhold som f.eks. støjskærme, faunapassager, træer osv. er omfattet. Højesteretsdommen slår dog fast, at støjskærme er en regulering eller omlægning, som er omfattet af gæsteprincippet, hvilket Trafikministeriet også er enig i. Med dommen tydeliggøres spændingsfeltet mellem loven og de administrative regler, idet formålet med en støjskærm adskiller sig fra den definition, der er på vejformål i vejlovscirkulæret. I vejlovscirkulæret står der, at gæsteprincippet kun gælder, når ledningsflytning er begrundet i et egentligt vejarbejde, og da en støjskærm umiddelbart ikke er til gavn for selve trafikken og trafikanterne, men derimod er til gavn for vejens omgivelser, er dette forhold modstridende. Dette problemfelt er for omfattende at redegøre for her, og det vil derfor blive behandlet senere i analysen, se kapitel 6.

Det centrale i gæsteprincippet er, uanset formuleringerne i lovtæksten eller opfattelsen i administrativ praksis, stadig, som også selve ordet siger, at ledningsejerne ikke betaler for at få lov til at placere ledninger i vejarealerne, men derimod er gæster i vejarealerne. Denne opfattelse er almindelig accepteret, selvom den ikke er udtrykt som en positiv betingelse i loven, og heller ikke fremgår af lovforarbejderne eller forhandlingerne. [Abitz, 1981, s. 260]

For at illustrere og dermed tydeliggøre det spændingsfelt, der eksisterer i vejlovens § 106, stk. 1, har projektgruppen fremstillet en figur, som illustrerer denne problematik, se Figur 4.1.

Figuren viser, at vejloven ikke i alle tilfælde er præcis og entydig, med hensyn til hvornår gæsteprincippet gælder. Loven har et *kerneområde*, som dækker over de tilfælde, hvor der ikke er tvivl, om hvorvidt gæsteprincippet gælder, og dermed hvordan loven skal tolkes. Det drejer sig f.eks. om vejudvidelser som følge af øget trafik, der er en naturlig omlægning/regulering af vejen. Dette område er vist på figuren ved hjælp af den midterste cirkel. Derudover er der en række tilfælde, hvor vejlovens bestemmelser med hensyn til gæsteprincippet er mere uklare, og dette skyldes hovedsagelig, at der i vejloven ikke findes en definition på, hvad der forstås ved vejformål. Dermed fremgår det ikke af loven, hvornår gæsteprincippet gælder, og der kan som følge heraf være flere mulige fortolkninger af lovens bestemmelser. Vejlovens uklare område med hensyn til gæsteprincippet er illustreret på figuren ved hjælp af ydercirklen og betegnes det *diffuse område*. Et eksempel, som tidligere lå i lovens yderområde, men som nu på baggrund af



Figur 4.1. Illustration af spændingsfeltet i vejlovens gæsteprincip. Bestemmelsen har et kerneområde, som ikke efterlader tvivl i den administrative praksis, men den har også et stort diffust område, som overlader forvaltningen et skøn.

Højesterets afgørelse i Grevesagen ligger nærmere lovens kerneområde, er støjskærme. Grevesagen illustrerer det spændingsfelt, der er i vejlovens § 106, stk. 1, idet det inden dommen faldt, ikke umiddelbart på baggrund af bestemmelsen kunne udledes, hvilken part der skulle betale for ledningsflytningen. Projektgruppen vurderer, at der findes et relativt stort område inden for det felt, vejlovens § 106, stk. 1 dækker, som er diffust, og derfor er dette område på Figur 4.1 illustreret med en forholdsvis bred zone.

4.2 Private fællesveje

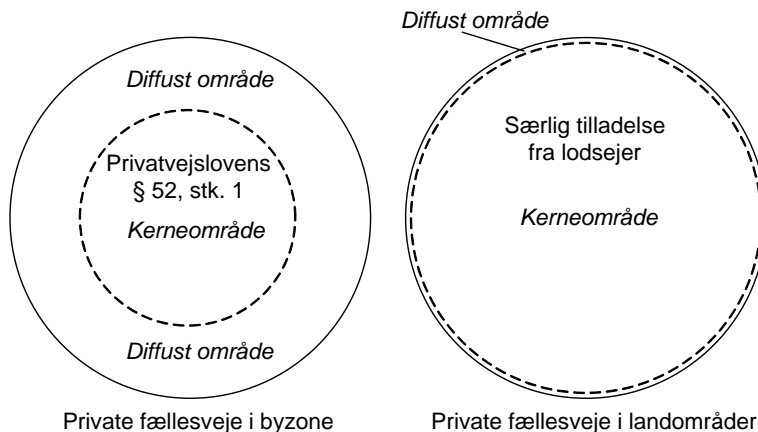
I projektets indledning blev det klarlagt, at der også i privatvejsloven eksisterer et gæstprincip, jf. lovens § 52, stk. 1. Det hedder i bemærkningerne til lovforslaget fra 1964, at bestemmelsens ordlyd er enslydende med vejlovens § 106, stk. 1, bortset fra de vendinger, der henviser til, at der er tale om private fællesveje og ikke offentlige veje. Dette udsagn er interessant, da der som tidligere nævnt faktisk *er* forskel på bestemmelserne i privatvejsloven og vejloven ud over, hvad der har at gøre med, at der er tale om to forskellige typer veje. I vejloven tales der udelukkende om *regulering* eller *omlægning*, mens der i privatvejsloven tales om *anlæg*, *regulering* eller *omlægning*. I begge love er der dog tale om arbejdets *art*. For at undersøge om forskellen i bestemmelsernes ordlyd har nogen betydning, er indholdet af cirkulæret om lov om private fællesveje (privatvejslovscirkulæret) blevet undersøgt. I privatvejslovscirkulæret står der vedrørende ledningsarbejder, at der henvises til de bestemmelser, der gælder i vejlovens § 106, stk. 1. Dermed slås det også efter privatvejsloven fast, at ledningsarbejder bekostes af ledningsejeren, hvis ikke andet er bestemt. Privatvejslovscirkulæret nævner ikke eksplicit ligesom vejlovscirkulæret, at et vejarbejde skal tjene *vejformål*, for at det kan kræves, at ledningsejeren skal afholde udgifterne ved en ledningsomlægning. Men med henvisning til reglerne for offentlige veje, er det dog de samme forhold, som gør sig gældende for private fællesveje med hensyn til formålet med reguleringen eller omlægningen af vejen, nemlig at denne skal tjene vejformål.

Privatvejslovscirkulæret forholder sig ikke til, at ordlyden i privatvejsloven ikke er den samme som i vejloven. Da cirkulæret ikke er bindende for andre end de offentlige myndigheder, er det interessant, om forskellen i ordlyden har nogen praktisk betydning og i givet fald hvilken. Med ordet *anlæg* af privat fællesvej må der menes anlæggelse af ny vej. Men betyder bestemmelsen i privatvejsloven så, at ledninger, som lovligt ligger på private arealer, må flytte sig, når en ny privat fællesvej skal anlægges? Det kan den umuligt gøre, for bestemmelsen i privatvejslovens § 52, stk. 1 tager udelukkende stilling til ledninger i allerede eksisterende veje, hvorfor det forekommer uforståeligt, hvordan ordet *anlæg* af private fællesveje kan være relevant i lovtæksten. Konklusionen må være, at ordvalget i lovtæksten ikke er centralt, da det er misvisende, og at det centrale i stedet er selve fortolkningen af bestemmelsen. Det centrale må stadig være arbejdets art i forhold til lovtæksten og vejformål i forhold til cirkulæret. Det pågældende ordvalg i lovtæksten skaber

dog en vis undren hos projektgruppen. [Cirkulære nr. 134 af 06/12/1985 (om lov om private fællesveje), pkt. 42]

Ses der på det centrale i lovbestemmelsen, nemlig arbejdets art, gælder der enslydende regler for private fællesveje og offentlige veje med hensyn til gæsteprincipets anvendelse. Som det også blev bemærket i projektets indledning, er der dog den detalje, at bestemmelsen i privatvejsloven kun gælder for private fællesveje i byzone, jf. privatvejslovens § 13, stk. 1. Der gælder dermed andre regler for private fællesveje i landområder, og da disse regler svarer til reglerne for ledninger på private arealer, behandles denne problemstilling i afsnit 4.3.

Ligesom for vejloven har projektgruppen fremstillet en figur, som illustrerer de uoverensstemmelser, som findes i privatvejslovens gæsteprincip. Da der gælder forskellige regler afhængigt af, om den private fællesvej er beliggende i byzone eller landområder, har projektgruppen fremstillet to figurer, som illustrerer hvert tilfælde, se Figur 4.2.



Figur 4.2. Illustration af privatvejslovens gæsteprincip. Figuren til venstre viser lovområdet for private fællesveje i byzone. Figuren til højre viser lovområdet for private fællesveje i landområder.

Figuren til venstre repræsenterer private fællesveje i byzone, og da det blev klarlagt, at der gælder enslydende regler for private fællesveje i byzone og offentlige veje, er det diffuse område lige så stort som det tilsvarende på Figur 4.1. Figuren til højre repræsenterer private fællesveje i landområder. Når ledninger skal placeres i private fællesveje i landområder, skal grundejeren/vejejeren meddele ledningsejeren tilladelse, hvorved der indgås aftale om de nærmere vilkår. Projektgruppen vurderer derfor, at der ikke hersker megen usikkerhed med hensyn til ledninger i private fællesveje i landområder. Dog kan der forekomme usikkerheder omkring nedlæggelse af private fællesveje i landområder, når der er ledninger i vejarealet. Denne usikkerhed har projektgruppen illustreret ved at tegne et smalt diffust

område uden om det dominerende kerneområde, som projektgruppen vurderer, findes inden for den del af privatvejslovens gæsteprincip.

4.3 Private arealer

For ledninger placeret i private arealer og private fællesveje i landområder gælder ens regler. Disse ledninger kan enten placeres efter aftale med grundejeren eller ved ekspropriation mod erstatning. Ved indgåelse af aftale vil aftalens indhold være afgørende, for hvem der skal betale for eventuelle ledningsflytninger. En aftale eller en ekspropriation vil ofte følges op af en servitut, således at de aftaler, der træffes mellem parterne, sikres mod tredjemand i forbindelse med f.eks. salg eller placering af yderligere ledninger på ejendommen. Hvis en ledningsejer f.eks. i forbindelse med en ekspropriation eller ved aftale med lodsejeren har betalt for at have sin ledning liggende på en ejendom, må det være ejeren af ejendommen, som skal afholde udgifter i forbindelse med en ledningsflytning foranlediget af f.eks. et byggeprojekt eller anden ændret arealanvendelse fra ejerens side. Sådanne tilfælde kan ledningsejeren netop sikre sig imod ved at betale grundejeren erstatning for ledningens tilstedeværelse. Har ledningsejeren ikke betalt for at have sin ledning placeret, vil vedkommende sandsynligvis skulle betale for en eventuel flytning foranlediget af ændret anvendelse af arealet. I alle tilfælde gælder dog, at der kan (og bør) træffes nærmere aftale om, præcis hvad konsekvensen er ved de forskellige forhold, der kan gøre sig gældende, således at begge parter har sikret deres rettigheder.

Hvis ledninger er placeret på private arealer ud mod en offentlig vej, er det vejmyndigheden, som må betale for eventuelle ledningsflytninger, hvis arbejder, som vedrører den offentlige vej, gør det nødvendigt at flytte eller omlægge ledninger placeret i det private areal. Denne regel forekommer også logisk, idet hverken ledningsejeren eller grundejeren har nogen særlig interesse i vejarbejdet. Problematikken medfører også nye spørgsmål, der relaterer sig til nedlæggelse af veje. Efter nedlæggelse af veje, som tidligere har indeholdt ledninger, vil disse ledninger kunne blive liggende i det tidligere vejareal, som f.eks. overgår til privat ejendom. Skal der efterfølgende anlægges en vej hen over ledningerne, hvorved disse skal flyttes, opstår spørgsmålet, hvem der så skal afholde udgifterne? Ledningerne må have en forventet placeringsret, da de tidligere lå lovligt (som gæst) i vejen, og som følge heraf nu ligger lovligt på privat areal. [Abitz, 1981, s. 262]

Der eksisterer ikke et gæsteprincip for ledninger placeret på private arealer, men derimod almindelige regler om indgåelse af aftaler mellem to parter. Projektgruppen vurderer derfor ikke, at der umiddelbart er problemer på dette område, hvad angår gæsteprincippet. Alligevel behandles private arealer i analysen, da disse ligesom vej- og jernbanearealer er mulige placeringssteder for ledninger. Det kan heller ikke udelukkes, at der i praksis eksisterer problemer mellem ledningsejere og grundejere, hvorfor der også vil blive set på denne problemstilling senere i analysen, se kapitel 8.

Stikledninger er et eksempel på ledninger, der placeres henover private arealer. I praksis træffer forsyningsselskabet i forbindelse med tilslutning af en ejendom aftale med grundejeren om stikledningens placering, så den placeres så optimalt som muligt for begge parter. Stikledninger kan også være privatejede. Ofte yder forsyningsselskabet en økonomisk kompensation til grundejeren, mod at der placeres ledninger på vedkommendes ejendom. Der ydes dog ikke erstatning ved etablering af stikledninger, da de netop er til gavn for forbrugeren. Der kan i den forbindelse indgås aftale om, at grundejeren betaler for en ledningsflytning, hvis grundejeren på et senere tidspunkt f.eks. ønsker at bebygge det areal, hvor ledningen er beliggende. I nogle tilfælde indgås der aftale, om at der ikke ydes nogen kompensation, men at ledningsejeren i stedet påtager sig alle omkostninger, hvis grundejeren på et senere tidspunkt ønsker at bebygge det pågældende areal.

4.4 Jernbanearealer

Jernbaneloven indeholder ikke ligesom vejloven og privatvejsloven et lovbestemt gæsteprincip. Jernbaneloven omtaler blot i § 21c, stk. 1, nr. 2, at når der skal arbejdes med ledninger i, over eller langs jernbanearealer, skal der meddeles tilladelse hertil af infrastrukturforvalteren for det pågældende jernbaneafsnit. I den forbindelse har Banedanmark udstedt en række retningslinier for placering af ledninger i jernbanearealer, som skal følges af ledningsejere, hvis de ønsker at placere deres ledninger i jernbanearealer. Figur 4.3 illustrerer Banedanmarks regelsæt.

Banedanmarks regel	Svarer til
Såvel etablering som den senere vedligeholdelse afholdes ved ledningsejerens foranstaltning	Vejlovens § 106, stk. 3, 1. pkt.
Banedanmark forbeholder sig ret til på ledningsejerens bekostning at gennemføre så stor en del af arbejdet, som er nødvendigt af hensyn til jernbanedriften.	Vejlovens § 106, stk. 3, 2. pkt.
Banedanmark fralægger sig ethvert ansvar for skader på ledninger, som skyldes jernbanedriften eller andre forhold.	
Endvidere kræver Banedanmark, at de forandringer af ledningsanlæggets beliggenhed, som ændringer af baneforholdene måtte medføre, bekostes af ledningsejeren, ligesom udførelsen og udgifterne i forbindelse med ændringerne eller flytningerne af ledningerne bekostes af ledningsejeren.	Vejlovens § 106, stk. 1. Reglerne er dog ikke helt identiske, idet der ikke omtales "baneformål" i forbindelse med reglerne om ledninger i jernbanearealer.
Endelig kræver Banedanmark, at samtlige udgifter, som påføres Banedanmark i forbindelse med flytning eller ændringer af ledninger i disse arealer, bekostes af ledningsejeren.	

Figur 4.3. Banedanmarks regelsæt sammenlignet med reglerne i vejlovens § 106.

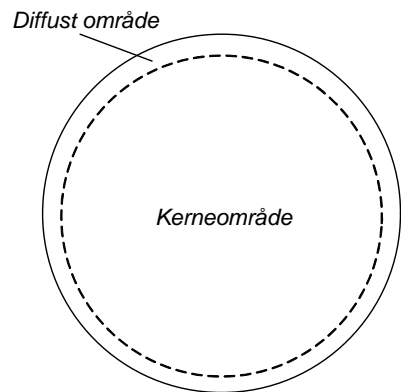
Det er vigtigt at holde sig for øje, at det regelsæt Banedanmark har opstillet med hensyn til placering af ledninger i jernbaneareal er udarbejdet af Banedanmark selv. Der er derfor ikke lovgivet på området, og det er ikke ud fra regelsættet, at retsstillingen skal findes. Da der ikke eksisterer lovgivning på området, skal retsstillingen findes i retspraksis, det vil sige i eventuelle domsafgørelser. Det er dog ikke udelukket, at regelsættet afspejler prak-

sis, men reglerne er ikke gyldige på samme måde, som hvis de havde været lovbestemte. Projektgruppen har en formodning om, at regelsættets indhold afspejler praksis, idet det afspejler indholdet af sagen om elektriske tog (U 2000.2098 V), der blev refereret i indledningen. Dommen slog fast, at en ledningsejer måtte betale for flytning af ledninger i forbindelse med elektrificeringen af jernbanen, da der ikke var betalt for ledningernes placering over banearealet.

Banedanmarks regelsæt minder meget om bestemmelserne i henholdsvis vejlovens § 106 og privatvejslovens § 52. Projektgruppen mener dermed, at der er tale om et *ulovbestemt* gæsteprincip i forbindelse med flytning og placering af ledninger i jernbanearealer. Denne påstand understøttes af landsretsdommen, som så at sige slog fast, at lignende regler, som gælder for veje, også gælder for jernbaner.

[Banedanmark, 2006 (WWW)] [U 2000.2098 V (Sagen om elektriske tog)]

Da der ikke eksisterer et lovbestemt gæsteprincip for jernbanearealer, men derimod et regelsæt udstedt af Banedanmark, vurderer projektgruppen, at reglerne med hensyn til ledninger i jernbanearealer må være mere klare end bestemmelserne for veje. Projektgruppen vurderer dog også, at der må være nogen usikkerhed med hensyn til reglernes anvendelse. Skal der eksempelvis være tale om *baneformål*, for at ledningsejeren kan afkræves at skulle betale for ledningsflytninger? Dette vil blive analyseret i kapitel 9. Det fremgår dog af reglerne, at ledningsejeren i alle tilfælde skal afholde udgifterne i forbindelse med ændringer af jernbanen, men om dette også gælder udefrakommende forhold, som resulterer i, at ledninger i jernbanearealer skal flyttes, hersker der usikkerhed om. Det fremgår ikke af praksis, hvilke regler der gælder for ledninger placeret i jernbanearealer før regelsættet blev udstedt, eller før sagen om elektriske tog fra år 2000. For efterfølgende sager må gælde, at disse afgørelser skal følge gældende praksis. Det må formodes, at der mellem ledningsejere og ejere af jernbanearealer indgås aftaler om nærmere vilkår for ledningernes placering, men hvis dette ikke er tilfældet, eksisterer der ingen regler, for hvordan en eventuel konflikt skal løses. Et sådant problem vil være overladt til domstolene at afgøre. Projektgruppen har illustreret problematikken vedrørende jernbanearealer i Figur 4.4 med et stort kerneområde og et begrænset diffust område.



Figur 4.4. Illustration af ledningsejernes retsstilling i forhold til jernbanearealer. Projektgruppen vurderer, at der eksisterer nogen uklarhed på området.

4.5 Sammenfatning

På baggrund af ovenstående afsnit er det blevet klarlagt, at der i tilknytning til vejlovens gæsteprincip er et spændingsfelt mellem lovteksten og de administrative regler. Dette

spændingsfelt medfører problemer ved anvendelsen af gæsteprincippet i praksis, og det er derfor nødvendigt at klarlægge problemets omfang. Dette kræver, at betydningen af både lovtekstens ord samt vejlovscirkulærets ordvalg analyseres. Det afgørende er, at der skal være tale om et vejarbejde, men hvad dette vejarbejde omfatter, er ikke i alle henseender afklaret, hvilket Højesterets dom i Grevesagen bl.a. tydeliggjorde. Afsnit 4.1 påviste vigtigheden af at kunne skelne mellem de forskellige vejarbejder, og projektgruppen vurderer derfor, at der skal foretages en inddeling af vejarbejder i kategorier, som afspejler typen af- og formålet med arbejdet. Denne opdeling foretages i afsnit 6.2. Den samme problematik må gøre sig gældende for vejarbejder på private fællesveje i byzone, da der her gælder tilsvarende regler som for offentlige veje. Desuden kan der forudses problemer vedrørende nedlæggelse af veje, da ledningerne må have en forventet placeringsret.

For private arealer er det aftalerne, der er det centrale. På dette område antages det, at der kan være uklarheder vedrørende nedlæggelse af private fællesveje i landområder.

For jernbaner eksisterer der et ulovbestemt gæsteprincip, som defineres dels af en dom fra år 2000, dels af Banedanmarks egne regler, som minder meget om vejlovens gæsteprincip. Det er uklart, om disse regler fungerer i praksis, og om ledningsejerne i alle tilfælde skal betale for flytning af ledninger i forbindelse med arbejder på jernbanen.



Kapitel 5 Aktører

Dette kapitel har til formål at besvare problemformuleringens delspørgsmål a: *Hvilke aktører er involveret i gæsteprincippets anvendelse?* Herunder vil der i analysen blive foretaget en afklaring af aktørernes rolle, funktion, rettigheder og pligter. Dette skal sammen med den øvrige del af teorigrundlaget (kapitel 4) danne grundlag for selve analysen, hvor det er en forudsætning, at betydningen af Trafikministeriets, Vejdirektoratets samt ekspropriations- og taksationskommissionernes afgørelser er klarlagt. Dette skyldes, at bl.a. afgørelser fra disse myndigheder skal danne grundlag for besvarelsen af de øvrige delspørgsmål i problemformuleringen. Vejmyndighedernes og ledningsejernes rettigheder og pligter analyseres, da disse udgør en del af besvarelsen af delspørgsmål a.

Aktørerne kan overordnet deles op i to kategorier; vejmyndigheder og øvrige myndigheder samt ledningsejere, som både kan være offentlige og private. I forbindelse med analysen af myndighedernes rolle, vil det blive analyseret, hvilken indflydelse deres afgørelser har. Relevante ministerielle afgørelser, domme og kommissionskendelser vil blive inddraget i analysen for at give et billede af, hvordan den administrative praksis på området er.

5.1 Trafikministeriet

Trafikministeriet har det overordnede ansvar for vejsektoren i Danmark. Ministeriet arbejder med vej- og ekspropriationslovgivning i forbindelse med anlæg af nye veje på statsvejnettet. Derudover fastsætter ministeriet krav til køretøjer og varetager også opgaver, der vedrører trafiksikkerheden på vejene. De fleste af ministeriets opgaver er uddelegeret til Vejdirektoratet. Trafikministeriet har dog siden 1970'erne afgjort mange sager på følgende områder, der vedrører gæsteprincippet: Nedlæggelse af veje, beplantning, kunstnerisk udsmykning, vejens tilbehør, anlægsarbejder, placering af ledninger, midlertidige/permanente vejomlægninger og ledninger i private fællesveje. En oversigt over afgørelserne kan ses i bilag 1.

5.2 Vejdirektoratet

Vejdirektoratet er en del af Trafikministeriet. I bekendtgørelse nr. 756 af 22. juli 2005 er Vejdirektoratets opgaver og beføjelser fastlagt, og der vil blive taget udgangspunkt i denne bekendtgørelse i dette afsnit. Vejdirektoratets hovedopgaver er at:

- drive og vedligeholde statsvejene,
- udbygge statsvejnettet, herunder planlægning og anlæg af vejnettet,
- dele data og viden om veje og trafik,
- afgøre myndighedssager (klage- og tvistsager) og
- udarbejde administrative forskrifter.

[Vejdirektoratet, 2005c (WWW), s. 12] [Bekendtgørelse nr. 756 af 22/07/2005 (Bekendtgørelse om opgaver og beføjelser i Vejdirektoratet)]

Derudover løser Vejdirektoratet en række opgaver i forhold til de underordnede vejmyndigheder som f.eks. faglig vidensformidling og koordinering, jf. BKG nr. 756, § 2, stk. 2. Vejdirektoratet har også til opgave at udøve vejlednings- og informationsvirksomhed over for andre offentlige myndigheder, organisationer og private m.fl., jf. BKG nr. 756, § 3, stk. 2.

Vejdirektoratet er beføjet til at varetage udvalgte opgaver, der ellers er henlagt til trafikministeren i medfør af vejloven, privatvejsloven og en række andre love vedrørende veje. I forbindelse med dette projekt er det kun de beføjelser, Vejdirektoratet har i henhold til vejloven og privatvejsloven, der er relevante at se nærmere på. I BKG nr. 756 står der i § 5, at Vejdirektoratet fastsætter forskrifter i henhold til vejlovens § 6, stk. 1⁶, § 8, stk. 3⁷ og § 98, stk. 2⁸. Med hensyn til privatvejsloven fastsætter Vejdirektoratet forskrifter i henhold til § 21⁹ og § 24, stk. 3¹⁰. Ud fra dette kan det udledes, at det hovedsageligt er opgaver relateret til udarbejdelse og offentliggørelse af vejfortegnelser, der er henlagt til Vejdirektoratet. Derudover har Vejdirektoratet til opgave at afgøre klagesager i henhold til vejlovens § 4. Det er dermed klager over amtskommunale og kommunale vejmyndigheders afgørelser af retlige spørgsmål, der kan påklages til Vejdirektoratet. Det samme gør sig gældende i henhold til privatvejsloven, hvor kommunale vejmyndigheders afgørelser kan

⁶ Vejlovens § 6, stk. 1 indeholder bestemmelser om, at trafikministeren kan fastsætte almindelige regler og normer for anlæg, vedligeholdelse og drift af offentlige veje, herunder for vejenes forhold til omgivelserne.

⁷ Vejlovens § 8, stk. 3 indeholder bestemmelser om, at trafikministeren fastsætter almindelige retningslinier for udarbejdelse og offentliggørelse af vejfortegnelserne (der er en oversigt over vejenes retlige status).

⁸ Vejlovens § 98, stk. 2 indeholder bestemmelser om, at trafikministeren fastsætter almindelige retningslinier for udarbejdelse og offentliggørelse af stifortegnelserne.

⁹ I privatvejsloven, står der i § 21, at vejmyndigheden udarbejder en fortegnelse over private fællesveje og udlagte private fællesveje, og at trafikministeren kan fastsætte regler for udarbejdelse og offentliggørelse af vejfortegnelser.

¹⁰ I privatvejsloven, står der i § 24, stk. 3, at trafikministeren kan fastsætte almindelige regler og normer for anlæg, udvidelse og ombygning af private fællesveje, herunder for vejenes forhold til omgivelserne og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for vejenes ensartethed og trafik-sikkerhed.

påklages til Trafikministeriet for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. § 7 i privatvejsloven. Det er rent praktisk Vejdirektoratet, der afgør disse klagesager, jf. BKG nr. 756 § 7.

Derudover forbereder Vejdirektoratets Myndighedsafdeling trafikministerens afgørelser i forbindelse med visse tvister mellem forskellige myndigheder samt mellem ledningsejere og vejmyndigheder¹¹. Når Vejdirektoratet har forberedt sagen, forelægges denne for trafikministeren til afgørelse. De sager, hvor Vejdirektoratet som vejmyndighed er part i sagen, forberedes ikke af Vejdirektoratet, men indgives direkte til ministerens afgørelse. Med hensyn til private fællesveje forbereder Vejdirektoratet sager om afgørelse af tvistigheder mellem en vejmyndighed og et forsyningsselskab vedrørende ledninger i og over vejareal, hvorefter trafikministeren afgør sagen.

[Bekendtgørelse nr. 756 af 22/07/2005 (Bekendtgørelse om opgaver og beføjelser i Vejdirektoratet)]

Vejdirektoratets Myndighedsafdeling behandler desuden ansøgninger fra vejmyndighederne om godkendelser og dispensationer vedrørende en række administrative forskrifter på vej- og færdselslovsområdet. Udover den egentlige sagsbehandling besvarer myndighedsafdelingen generelle forespørgsler om fortolkning af vejlovgivningen.

Ved ekspropriationer efter vejloven kontrollerer Vejdirektoratet, om beslutningen er sagligt begrundet. Endvidere kan Vejdirektoratet tage stilling til, om myndighederne har overholdt de almindelige forvaltningsretlige regler, herunder forvaltningslovens regler. Vejdirektoratet kan derimod ikke tage stilling til, om lovlige afgørelser er rimelige eller hensigtsmæssige eller til, om myndighederne har overholdt god forvaltningsskik.

[Vejdirektoratet, 2005b (WWW)] [Vejdirektoratet, 2006 (WWW)]

Vejdirektoratets afgørelser i klagesager har betydning for efterfølgende sagers afgørelse, idet de udgør en del af administrativ praksis. Afgørelserne har dog ikke bindende retsvirkning i forhold til domstolene.

5.3 Ekspropriations- og taksationskommissioner

I forbindelse med besvarelsen af problemformuleringen vil relevante ekspropriations- og taksationskommissionskendelser blive inddraget i det omfang, de siger noget om gæsteprincippets anvendelse. Der gælder, som det er beskrevet i lovteksten til § 106, stk. 1, særlige bestemmelser om ledningsejernes forhold i henhold til gæsteprincippet, når disse

¹¹ Vejdirektoratet forbereder sager om afgørelse af tvistigheder mellem:

- Kommunale vejmyndigheder beliggende i flere amtsråds kredse
- En kommunal- og en amtskommunal vejmyndighed
- To amtskommunale vejmyndigheder
- En vejmyndighed og et forsyningsselskab – tvistigheder der vedrører ledninger i og over vejareal (jf. vejlovens §§ 101 og 106)

Derudover forbereder Vejdirektoratet sager, hvor Københavns og Frederiksberg kommuner er part.

forhold er fastsat ved en kendelse afsagt af en landvæsenskommission eller af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven). Ved ekspropriation af fast ejendom til fordel for staten eller koncessionerede selskaber gælder de processuelle regler, der er fastsat i ekspropriationsprocesloven. Loven indeholder ikke hjemmel til at foretage ekspropriation, hjemlen skal derfor findes i anden lovgivning. Ekspropriationer, der er omfattet af ekspropriationsprocesloven, ledes af kommissarierne ved statens ekspropriationer. Der findes to kommissarier; én for øerne og én for Jylland. Trafikministeren fordeler ekspropriationsforretningerne mellem kommissarierne, jf. § 4 i ekspropriationsprocesloven. Det er ligeledes trafikministeren der nedsætter ekspropriationskommissionerne og fastsætter deres forretningsområder, jf. § 5. Kommissionerne har, jf. § 5, til opgave at behandle forslag om ekspropriation og fastsætte erstatningen for de ekspropriationer, der foretages. I ekspropriationsproceslovens § 6 er ekspropriationskommissionernes sammensætning fastlagt, mens taksationskommissionernes sammensætning er fastlagt i § 7. En ekspropriationskommission består af fem medlemmer: En formand (der skal være jurist – ofte er det en dommer) samt fire medlemmer der vælges af formanden til behandling af en konkret sag¹². En taksationskommission har også fem medlemmer og sammensættes på tilsvarende måde som ekspropriationskommissionerne. Udover kommissionernes medlemmer benyttes en landinspektør som rådgiver¹³.

Når ekspropriationskommissionen har afsagt kendelse, hvorved erstatning gives eller ikke, kan kendelsen indbringes til efterprøvelse for taksationskommissionen¹⁴. Dette sker i tilfælde, hvor en eller flere af parterne er utilfredse med erstatningens størrelse eller manglende erstatning, og vedkommende derfor ikke kan acceptere ekspropriationskommissionens afgørelse. Det er kun erstatningsspørgsmål, der kan indbringes for taksationskommissionen. Øvrige klager over selve ekspropriationen rettes til trafikministeren, og i praksis er det Vejdirektoratet, der behandler disse klager. Er der utilfredshed med taksationskommissionens kendelse, eller ønskes ekspropriationens lovlighed efterprøvet, kan kendelsen indbringes for domstolene med henholdsvis Vestre- og Østre Landsret som første instans.

¹² To af disse medlemmer udvælges fra en liste udfærdiget af trafikministeren, mens de to andre medlemmer udvælges fra en af vedkommende amtsråd udfærdiget liste.

¹³ Ifølge ekspropriationsproceslovens § 8 beskikker trafikministeren en eller flere ledende landinspektører, som har til opgave at foretage de af ekspropriationerne foranledigede matrikulære berigtigelser og øvrige matrikulære forandringer.

¹⁴ Når en erstatningssag overgår til en taksationskommission, sker der følgende:

- Parterne indkaldes med fire ugers varsel til en taksationsforretning.
- Parterne redegør for deres synspunkter ved forretningen.
- Taksationskommissionen afsiger en kendelse på mødet og sender den efterfølgende til parterne.

[Nordjyllands Amt, 2002 (WWW)]

Ifølge ekspropriationsproceslovens § 27 skal der ved ekspropriations- og taksationskommissioner føres forhandlingsprotokol, og det er indholdet af disse protokoller, der kan have betydning i forbindelse med gæsteprincippets anvendelse, idet de indeholder parternes påstande samt kommissionernes afgørelse med begrundelser.

Da det er både ekspropriations- og taksationskommissionernes kendelser, der er relevante at inddrage i projektets analyser, beskrives det nedenfor, hvilke opgaver taksationskommissionerne har og hvilken betydning deres kendelser har.

En taksationskommission træffer afgørelse om blandt andet:

- Erstatninger ved ekspropriationer til offentlige veje,
- erstatninger efter lov om private fællesveje,
- overtagelse af ejendomme efter lov om private fællesveje,
- bortfald af servitutforpligtelse om vedligeholdelse eller istandsættelse af private fællesveje samt
- overtagelse af ejendomme efter planloven.

[Danmarks domstole, 2006 (WWW)]

Taksationskommissionerne er administrative organer, der er sammensat af personer udnævnt for tidsbegrænsede perioder¹⁵. Taksationskommissionerne er uafhængige af alle andre offentlige myndigheder. Taksationskommissionerne inddrager ofte kendelser fra tidligere sagers afgørelse ved ekspropriation og taksation, især når disse kendelser er principielle. Derudover inddrages domspraksis i kendelserne. Kommissionernes kompetence er ikke klart beskrevet i lovgivningen, men bygger dels på tradition, dels på almindelige forudsætninger i første række baseret på taksationsorganets sammensætning. [Friis Jensen, 1975, s. 50]

Tidligere var taksationskommissionernes kendelser ikke offentligt tilgængelige, men nu er der væsentlig nemmere adgang til dem, da de offentliggøres via Kendelser om Fast Ejendom (KFE). Taksationskommissionernes kendelser kan siges at have tilnærmelsesvis samme retlige betydning som Naturklagenævnets afgørelser, og kendelserne figurerer over de administrative afgørelser fra vejmyndighederne, Vejdirektoratet og Trafikministeriet. Der er dog den forskel, at taksationskommissionerne er decentrale kommissioner modsat Naturklagenævnet.

5.3.1 Administrativ praksis' rolle

Når henholdsvis Trafikministeriet, Vejdirektoratet og ekspropriations- og taksationskommissioner træffer afgørelser, vil disse afgørelser i forskellig grad kunne påvirke den videre sagsbehandling og afgørelse af sager i forvaltningen. Administrativ praksis spiller en betydelig rolle ved afgørelse af sager, og den anvendes i høj grad, da der inden for den en-

¹⁵ Medlemmerne udvælges fra en liste, der gælder for en 6-årig periode.

kelte forvaltningsmyndighed som led i sagsbehandlingen er let adgang til at undersøge tidligere sager vedrørende tilsvarende forhold. Denne anvendelse af administrativ praksis udgør en form for vejledning i, hvilke sagsbehandlingsskridt forvaltningen plejer at tage, og hvilke retsregler, der tidligere er anvendt. Når der skal træffes skønsmæssige afgørelser, kan der i administrativ praksis fremdrages de elementer, der har haft betydning for skønnet. Ved at anvende administrativ praksis i afgørelsen af forvaltningens sager opnås der en vis ensartethed og konsekvens i afgørelserne. Ved denne fremgangsmåde er der dog en risiko for, at dette kan resultere i et statisk system, hvor tilpasning til ændrede forhold hæmmes, på grund af at tidligere sagers afgørelse fastholdes.

Administrativ praksis har især betydning ved afgørelse af sager, når det drejer sig om centrale principielle afgørelser. Som selvstændig retskilde har administrativ praksis ikke så stor betydning, da den ikke er bindende for domstolene. I de fleste tilfælde knytter administrativ praksis sig til fortolkningen af en lovregel.

[Nørgaard et al., 2001, s. 270]

5.4 Vejmyndigheder

Ifølge vejloven er de offentlige veje inddelt i tre kategorier med hver deres vejmyndighed. Trafikministeren er, jf. vejlovens § 2, stk. 1 og 2, den øverste myndighed over hovedlandeveje (herunder motorveje) og ministeren er beføjet til at varetage en række opgaver efter vejloven. Trafikministeren kan bemyndige Vejdirektoratet eller en anden styrelse nedsat under Trafikministeriet til at udøve ministerens beføjelser, og i praksis betyder det, at Vejdirektoratet har ansvaret for hovedlandevejene, jf. vejlovens § 2, stk. 4. Amsrådene er, jf. vejlovens § 2, stk. 5, vejmyndighed for landevejene¹⁶ og kommunalbestyrelserne er vejmyndighed for kommunevejene. Desuden er kommunalbestyrelserne vejmyndighed for veje, der administreres efter privatvejsloven, jf. privatvejslovens § 6.

Som vejmyndighed for henholdsvis offentlige veje og private fællesveje behandler amter og kommuner en række sager i henhold til vejlovgivningen. Mange af disse sager afsluttes med, at der træffes en egentlig forvaltningsretlig afgørelse, dvs. en beslutning, der får retsvirkninger i forhold til én eller flere borgere. Andre sager afsluttes med en beslutning, som ikke får sådanne retsvirkninger. Det er beslutninger, der træffes som led i en forvaltningsvirksomhed, f.eks. en beslutning om, at en kommunevej skal istandsættes, eller at en cykelsti på en amtsvej skal ændres til en dobbeltrettet cykelsti. Når der er tale om egentlige forvaltningsretlige afgørelser, kan disse påklages til trafikministeren¹⁷, hvis det drejer sig om retlige spørgsmål. Ekspropriationsafgørelser kan dog ikke påklages til trafikministeren. Hovedparten af de afgørelser, der bliver påklaget, er indholdsmæssigt lovlige i

¹⁶ Hovedparten af landevejene overgår ved strukturreformens ikrafttræden den 1. januar 2007 til kommunerne, mens nogle få veje overgår til staten.

¹⁷ I praksis Vejdirektoratet.

forhold til vejlovgivningen, men en del afgørelser i henhold til privatvejsloven er ikke truffet i overensstemmelse med lovens procedurebestemmelser. Derudover er der i en del sager fejl i forhold til forvaltningslovens sagsbehandlingsregler, som gælder for alle typer af forvaltningsretlige afgørelser. Sagsbehandlingsreglerne supplerer således vejlovgivningens procedureregler. De mest almindeligt forekommende fejl er i forhold til forvaltningslovens bestemmelser om begrundelse (§§ 22 og 24), partshøring (§ 19) og retten til at fremkomme med en udtalelse (§ 21). [Vejdirektoratet, 2005a (WWW)]

5.4.1 Vejmyndighedernes rettigheder

Vejmyndighederne har en række rettigheder i forhold til ledningsejerne og kan i den forbindelse stille en række krav både før, under og efter ledningsarbejder og -etablering. Disse krav vedrører den tekniske og økonomiske interesse, som vejmyndighederne har i at sikre vejene mod unødvendig overlast i forbindelse med opgravninger og omlægninger af ledninger osv. Vejmyndigheden må, jf. forvaltningsretlige principper, stille sagligt begrundede vilkår i forbindelse med tilladelser, der meddeles med hjemmel i gældende lov.¹⁸

Vejmyndigheden skal give ledningsejeren tilladelse til etablering af ledninger, før ledningerne kan nedgraves i offentlige vejarealer. Derudover skal vejmyndigheden meddele ledningsejeren tilladelse, inden et arbejde på ledninger påbegyndes (f.eks. reparations- og vedligeholdelsesarbejder), ligesom vejmyndigheden kan tilbagekalde en tilladelse, hvis ledningsejeren tilsidesætter de vilkår, der er blevet stillet i forbindelse med tilladelsen. Vejmyndigheden er forpligtet til at foretage en saglig vurdering af, i hvilke tilfælde der kan blive tale om en tilbagekaldelse af tilladelsen. Vejmyndighederne kan desuden kræve gamle overflødiggjorte anlæg fjernet på ledningsejerens bekostning, hvis disse anlæg udgør en fare for sætning eller lignende på vejarealet. En fjernelse bør kun kræves, hvis denne ikke er uforholdsmæssigt dyr for ledningsejeren, ligesom der skal være en saglig grund til at kræve anlægget fjernet. [Trafikministeriet, 1995c, s. 1-3 og 6]

Vejmyndighederne har ret til selv at udføre det efterfølgende vejarbejde, hvis der er behov for det, jf. vejlovens § 106, stk. 3. I de tilfælde er det ledningsejeren/bygherren, der betaler udgifterne. Nogle kommuner vælger selv at udføre retableringsarbejder i form af vejens belægning efter ledningsarbejder af hensyn til kvalitetssikring. Vejmyndigheden kan også kræve selv at udføre selve ledningsarbejderne på ledningsejerens bekostning. Vejmyndigheden kan desuden kræve, at der planlægges for årets grave- og ledningsarbejder, således at der foretages lednings- og vejarbejder på samme tidspunkt, så både varigheden af arbejdet og besværet for trafikken begrænses mest muligt.

[Trafikministeriet, 1995 (WWW), s. 5] [Larsen, 1988, s. 3 og 9]

¹⁸ Jævnfør forvaltningslovens § 24, skal en skriftlig begrundelse indeholde en henvisning til de retsregler i henhold til hvilke, afgørelsen er truffet. I det omfang afgørelsen bygger på et administrativt skøn, skal begrundelsen, i det omfang det kan lade sig gøre, angive de hovedhensyn, der er taget.

I en række eksempler fra administrativ praksis er der stillet spørgsmålstegn, ved i hvilket omfang vejmyndigheder kan opkræve gebyrer for ledningers etablering og tilstedeværelse i vejarealer samt tilsyn med ledningerne. Sagen om private kabler (U 2003.841 H samt Trafikministeriets afgørelse fra den 16. august 1994) er et eksempel herpå.

SAGEN OM PRIVATE KABLER: En kommune havde krævet afgifter for placering af lysleder- og telefonkabler mellem to ejendomme i samme gade. Afgifterne bestod både i en årlig afgift for "...*det indtagne vejareal...*" samt en engangsafgift for tilsyn med anlægsarbejdet. Klageren anførte, at reglerne i vejlovens § 106, stk. 1 kun var en beføjelse til at kræve allerede lagte ledninger ændret. Kommunen anførte, at dennes vejafdeling administrerede anden råden over vejareal. Vejafdelingen anførte endvidere, at der i praksis skelnes mellem to typer af ledningsanlæg. For det første ledninger, som tjente almenyttige formål, og for det andet ledninger, som tjente kommercielle/økonomiske formål. Vejafdelingen var af den opfattelse, at ledninger hørende under den første kategori skulle behandles efter gæsteprincippet, mens ledninger hørende under den anden kategori ikke skulle behandles efter gæsteprincippet. Klageren henviste til en landsretsdom tidligere på året, som havde fastslået, at vejlovens § 106, stk. 1 ikke indeholdt hjemmel til at opkræve afgifter i forbindelse med placering af ledninger. Trafikministeriet oplyste, at reglerne om ledningers tilstedeværelse i offentlige veje fremgik af vejlovens §§ 101 og 106. Ud fra disse regler gjaldt samme regler for alle typer af ledninger, ligesom det var ministeriets opfattelse, at der ikke efter gæsteprincippet var hjemmel til at kunne opkræve afgifter, uanset hvilke interesser ledningerne tjente. På baggrund af bl.a. den omtalte landsretsdom fandt ministeriet, at afgiften i forbindelse med tilsynet var ulovligt opkrævet, da tilsyn var en service fra det offentliges side. Med hensyn til den årlige afgift fandt ministeriet, at ud fra reglerne i gæsteprincippet, skulle ledningsejeren først betale ved en eventuel flytning af ledningerne.

[U 2003.841 H (Sagen om private kabler)] [Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004c (WWW)]

Praksis er, at der ikke uden særskilt hjemmel kan opkræves de omtalte gebyrer til dækning af det offentliges udgifter ved administration af ledninger i offentlige vejarealer.

[Larsen, 1988, s. 8]

Der findes en del eksempler fra administrativ praksis, der handler om, hvorvidt vejmyndighederne kan holdes ansvarlige for registreringen af eksisterende ledninger. Se f.eks. Trafikministeriets afgørelse fra den 8. juni 1982, der er refereret nedenfor.

TRAFIKMINISTERIET 8. JUNI 1982: Trafikministeriet (dengang: Ministeriet for offentlige arbejder) udtalte, at gæsteprincippet finder anvendelse, hvis det i forbindelse med udskillelse i matriklen af offentligt vejareal er nødvendigt at udføre håndgravning til påvisning af nogle ledningers placering i vejarealet. Vejdirektoratet udtaler i et brev fra den 13. november 2000 (hvori sagen fra den 8. juni 1982 er beskrevet), at det er direktoratets opfattelse, at gæsteprincippet finder anvendelse, hvis det i forbindelse med et vejarbejde er nødvendigt med en nøjagtig stedfæstelse af ledninger. Ledningsejeren må derfor betale udgifterne til den påvisning, der er nødvendig for at skabe klarhed over ledningernes placering.

[Trafikministeriet, 1982]

Vejmyndigheden har fraskrevet sig ansvaret for mangler ved oplysninger om eksisterende ledninger, hvilket også er rimeligt set i forhold til, at ledningerne kan etableres gratis i de

offentlige vejarealer ifølge vejlovens gæsteprincip. Det påhviler derfor ejerne af nye ledninger og anlæg at skaffe de nødvendige oplysninger om eksisterende ledninger i området. I praksis er der tale om, at ejere af nye ledninger har undersøgelsespligt med hensyn til eksisterende ledninger. Dette er fastlagt ved domspraksis på baggrund af erstatningsrettens almindelige culpa-regel: *Hvis ledningsejeren ikke foretager, hvad fornuftig og rimelig handlemåde tilsiger, kommer han til at hæfte for de påregnelige skader på omgivelserne, som er en følge af hans handlinger.* [Larsen, 1988, s. 12]

5.4.2 Vejmyndighedernes pligter

Da udgifterne til ledningsflytning er betydelige, er det vigtigt, at vejmyndigheden anerkender dette og bestræber sig på at minimere ledningsejernes udgifter, når gæsteprincippet finder anvendelse. Dette kan f.eks. gøres ved at koordinere gravearbejder og undgå unødvendige flytninger af ledninger. Vejlovs-cirkulæret foreskriver da også dette, og lægger meget vægt på vigtigheden af forhandlinger mellem vejmyndigheden og ledningsejerne. Disse forhandlinger kan f.eks. dreje sig om tidlig orientering af ledningsejerne samt tiltag, som i videst muligt omfang skal varetage ledningsejernes interesser. [Cirkulære nr. 132 af 06/12/85 (om lov om offentlige veje), punkt 55]

Vejmyndighederne har som udgangspunkt den samme dispositionsret over vejarealer, som private grundejere har over deres faste ejendom. Vejmyndighedernes juridiske adkomst til at afslå eller godkende ansøgninger om særråden som f.eks. opstilling af boder og udstillinger, bygger i princippet udelukkende på vejmyndighedens dispositionsret over vejarealet. Vejmyndighedens godkendelse af særråden kan kun ske, når dette ikke tilsidesætter varetagelsen af de trafikale forhold. Vejmyndighedens dispositionsret går sjældent videre end private grundejeres dispositionsret, bl.a. fordi de som offentlige myndigheder skal overholde de forvaltningsretlige krav. Vejmyndigheden kan eksempelvis ikke afslå opsætning af plakater, fordi den ikke bryder sig om indholdet af plakaterne. Vejmyndighedernes dispositionsret er begrænset af vejlovens bestemmelser, idet vejloven forpligter vejmyndigheden til at anvende sin ejerret på en særlig måde. Først og fremmest skal vejmyndigheden stille infrastruktur til rådighed for trafikanterne. I de tilfælde, hvor der ikke findes lovbestemmelser, der giver vejmyndigheden særlige rettigheder, er vejmyndigheden bundet af de forpligtelser, der påhviler grundejere generelt, herunder de naboretlige forpligtelser. En vejmyndigheds naboretlig forpligtelse kan f.eks. være at opsætte en støjskærm ved anlæg af en større vej ud for ejendomme, der ikke tidligere var påvirket af støjgener. Et alternativ kan være ekspropriation af de støjramte ejendomme eller udbetaling af erstatning til ejerne af de berørte ejendomme. Vejmyndighedens dispositionsret kan tillige være begrænset af anden lovgivning, f.eks. miljølovgivningen, byggelovgivningen, planlovgivningen eller forvaltningslovgivningen. [Larsen, 2000, s. 16-18]

5.4.3 Ekspropriationshjemmel

Ud over ovennævnte rettigheder har vejmyndighederne, jf. vejlovens § 43, stk. 2, hjemmel til at ekspropriere til en lang række formål. Disse omfatter bl.a. anlæg af nye veje, udvidelse og ændring af bestående veje samt supplerende foranstaltninger vedrørende veje. Supplerende foranstaltninger kan f.eks. være parkeringspladser, rastepladser, støjskærme, faunapassager, erstatningsbiotoper og beplantning. Bestemmelsen er således meget bred i sin ordlyd og giver dermed vejmyndighederne ret til at ekspropriere til alle arbejder, der vedrører et vejanlæg og dets omgivelser. Der kan både eksproprieres til offentlige vej- og stianlæg samt til private vej- og stianlæg. I forhold til ledningsejere kan der være tale om dobbelt ekspropriationshjemmel eller krydsende ekspropriationer, idet en ledningsejer og en vejmyndighed kan have ekspropriationshjemmel til det samme areal. En vejmyndighed kan have ekspropriationshjemmel til et vejanlæg, mens en ledningsejer kan have ekspropriationshjemmel til at placere forsyningsledninger i det samme areal. I et sådant tilfælde må konflikten mellem parterne løses ved forhandling. De ledningsejere, der har ekspropriationshjemmel, har nogle fordele i forhold til de øvrige ledningsejere, som det også er beskrevet i afsnit 1.2.1. Det vil i kapitel 12 blive diskuteret, hvorvidt alle de foranstaltninger, der kan eksproprieres til på baggrund af vejlovens § 43, stk. 2, kan defineres som vejformål ved anvendelsen af gæsteprincippet.

5.5 Ledningsejere

Der findes en lang række ledningsejere, som for manges vedkommende benytter sig af muligheden for at placere ledninger vederlagsfrit i vejarealet, jf. vejlovens § 106, stk. 1 og privatvejslovens § 52, stk. 1.¹⁹

Nogle selskaber er kommercielle, andre er koncessionerede, og nogle er offentlige, men fælles for dem alle er, at de varetager almene opgaver til gavn for samfundet. I praksis er der ikke forskel på, hvilke regler der gælder for ledninger, der tjener almennyttige formål og ledninger, der tjener kommercielle/privatøkonomiske formål. Trafikministeriet har i sagen om private kabler, der er refereret i afsnit 5.4.1, udtalt, at der gælder de samme regler for alle typer ledninger, dvs. at der ikke kan skelnes mellem ledninger, der tjener forskellige formål.

¹⁹ De mest almindelige ledningsejere er ifølge Dansk Ledningsejerforum: Kommunernes vejvæsen, amtets vejvæsen, Vejdirektoratet, kloakforsyninger (ofte kommunale), vandforsyninger (kan både være private og kommunale), gasselskaber, olieselskaber, fjernvarmeselskaber, el-selskaber, telefonselskaber, antenneforeninger, alarmselskaber, forsvaret (forsynings- og kommunikationsledninger), DSB (forsynings- og kommunikationsledninger), Banestyrelsen, private grundejere (diverse stikledninger og evt. interne ledninger), private stikledninger (kan være beliggende i vejarealer), trafikregulering (vejmyndigheden) samt ejere af forskellige lysleder kabler.

Liberaliseringen af telesektoren og andre forsyningsarter har medført, at flere nye operatører og private virksomheder og boligforeninger etablerer ledningsanlæg i offentlige vejarealer.

[FULS (Dansk Ledningsejerforum), 2006 (WWW)]

Dansk Ledningsejerforum er en interesseorganisation for danske ledningsejerorganisationer og regionale- eller landsdækkende ledningsejere. Medlemmerne af Dansk Ledningsejerforum omfatter:

- Foreningen for Vandværker i Danmark
- Dansk Energi
- Dansk Fjernvarme
- Danske Vand- og Spildevandsforening
- Naturgasselskaberne
- Forenede Danske Antenneanlæg og
- TDC.

[Dansk Ledningsejerforum, 2006 (WWW)]

5.5.1 Ledningsejernes rettigheder og pligter

Ligesom vejmyndighederne har ledningsejerne en række rettigheder, pligter og interesser. For at ledningsejerne skal kunne benytte sig af de rettigheder, de har, er der en række krav, de skal overholde. Ledningsejerne skal skriftligt ansøge vejmyndigheden om tilladelse, inden et ledningsarbejde påbegyndes. Dette er et krav, idet vejmyndigheden har dispositionsretten over vejarealet og først og fremmest skal sørge for, at vejarealerne anvendes til trafikale formål, samt at vejene er i den stand, som trafikens art og størrelse kræver, jf. vejlovens § 10. Når de trafikale forhold er varetaget, kan vejmyndighederne give tilladelse til særråden såsom ledninger i vejarealerne, opstilling af boder osv. Desuden skal ledningsejere inden etablering af ledninger eller ledningsarbejder i øvrigt, skaffe sig de nødvendige oplysninger om eksisterende ledningsanlæg både i og over vejarealerne. Hvis der i forvejen er ledninger placeret i et vejareal, og en ledningsejer vil etablere en ny ledning det pågældende sted, må den nye ledningsejer selv træffe aftale med de øvrige ledningsejere, hvis den nye ledning giver anledning til flytninger, ændringer eller risiko for beskadigelse af bestående ledninger. Såfremt bestående ledninger skal flyttes på grund af etablering af nye ledninger, er det ejeren af den nye ledning, der skal betale for flytningen. Culpa-reglen om ledningsejerens undersøgelsespligt, der tidligere er nævnt, understreger ledningsejernes indbyrdes retsstilling. [Larsen, 1988, s. 11-12]

Vejarbejder og arbejder på ledninger er bekestelige affærer for både vejmyndigheder og ledningsejere, og derfor har disse aktører begge interesse i, at arbejdet udføres så skånsomt som muligt. Desuden er der store summer på spil for ledningsejerne i forbindelse med arbejder på ledninger, når disse er placeret i et vejareal. En bygherre eller ledningsejer kan derfor forlange, at vejen inspiceres af vejmyndigheden, inden et arbejde påbegyndes, så der ikke efterfølgende opstår tvivl om vejens beskaffenhed, før arbejdet blev sat i gang. Udgangspunktet for arbejdet på ledninger i veje er, at vejarealerne afleveres tilbage i samme stand, som før ledningsarbejdet blev påbegyndt. Er der tvivl om dette spørgsmål,

er det ledningsejeren, der kommer til at betale en eventuel udbedring, hvilket vil fordyre arbejdet yderligere.

Selvom gæsteprincippet medfører, at ledningsejeren som udgangspunkt skal afholde udgifterne i forbindelse med arbejder ved vejens regulering, respekteres der dog særlige bestemmelser om ledningsejernes forhold i henhold til gæsteprincippet, når disse er fastsat ved overenskomst med ledningsejeren, ved kendelse afsagt af en landvæsenskommission eller af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven.

Generelt anbefaler Dansk Ledningsejerforum, at ledningsejerne indgår aftaler med både vejmyndigheder og berørte grundejere, således at alle detaljer er afklaret på forhånd. I forhold til veje gælder reglerne i vejloven, hvilket betyder, at hvis ikke andet er aftalt, gælder gæsteprincippet.

[Trafikministeriet, 1995 (WWW), s. 2-5] [Cirkulære nr. 132 af 06/12/85 (om lov om offentlige veje), pkt. 55]

5.5.2 Ledningsejeres indbyrdes forhold

Forholdet mellem ledningsejere indbyrdes behandles ikke i vejloven, som kun udtaler sig med hensyn til ledningsejernes forhold til vejmyndighederne. Ledningsejernes indbyrdes forhold må løses efter normale ejendomsretlige principper. Uenighed mellem to eller flere ledningsejere hører under domstolene, da spørgsmålene er af privatretlig karakter.

[Trafikministeriet, 1995 (WWW), s. 5]

5.6 Forholdet mellem vejmyndigheder og ledningsejere

Forholdet mellem ledningsejere og vejmyndigheder reguleres af vejloven, lovene vedrørende forsyningsanlæg og infrastruktur (f.eks. stærkstrømsloven m.v.) og standardregulativet²⁰. Vejmyndigheden bør sikre, at ledningsejerne i fællesskab og under vejmyndighedens ledelse planlægger årets ledningsarbejder, så lednings- og vejarbejder så vidt muligt kan gennemføres koordineret og med fælles grave- og retableringsarbejder.

Ifølge standardregulativet er vejmyndighederne og forsyningselskaberne principielt lige-stillede samarbejdspartnere med hver deres offentlige opgaver og hver for sig med ret til om fornødent at gennemføre deres anlægsarbejder vha. ekspropriation.

Standardregulativets forskrifter bør ikke fraviges til gene for ledningsejerne, men vejmyndigheden kan udarbejde supplerende vilkår, der fastlægger, hvorledes standardregulativets bestemmelser skal følges.

[Larsen, 2001, s. 35] [Trafikministeriet, 1995 (WWW), s. 2] [Vejdirektoratet - Vejregulativet, 2003, s. 54]

Nu hvor teorigrundlaget for projektets analysedel er beskrevet, vil selve analysen blive foretaget i de efterfølgende kapitler.

²⁰ Trafikministeriets standardregulativ for udførelse af ledningsarbejder fra 1995.



Kapitel 6

Analyse af gæsteprincippet ved offentlige veje

Formålet med denne del af analysen er at afdække, hvilke regler der gælder vedrørende gæsteprincippet anvendelse ved offentlige veje. Desuden er det målet, at analysen skal resultere i en mere klar definition af hvilke vejarbejder, der er vejformål. Analysen vil også omhandle, hvordan praksis håndterer spørgsmålet om, hvad der forstås ved vejformål, samt de eventuelle problemer den manglende definition på vejformål i lovgivningen kan medføre.

Det centrale krav, som skal opfyldes for, at der er hjemmel i vejloven til at anvende gæsteprincippet, er, jf. vejlovens § 106, stk. 1, at der skal være tale om en *regulering* eller *omlægning* af vejen. Disse begreber fremgår ligeledes af vejlovscirkulæret, men det bemærkes, at gæsteprincippet kun gælder, hvis flytningen af ledningerne er begrundet i et egentligt *vejarbejde*, som er *vejformål*. Gæsteprincippet gælder derfor ikke i tilfælde, hvor flytningen af ledninger skyldes f.eks. anlægsarbejder, der ikke tjener vejformål. At det netop er vejformål, som i praksis er omdrejningspunktet i forbindelse med anvendelsen af gæsteprincippet, medfører, at analysen til dels vil rette fokus mod en afklaring af, hvad begrebet vejformål dækker over.

6.1 Formålet med analysen

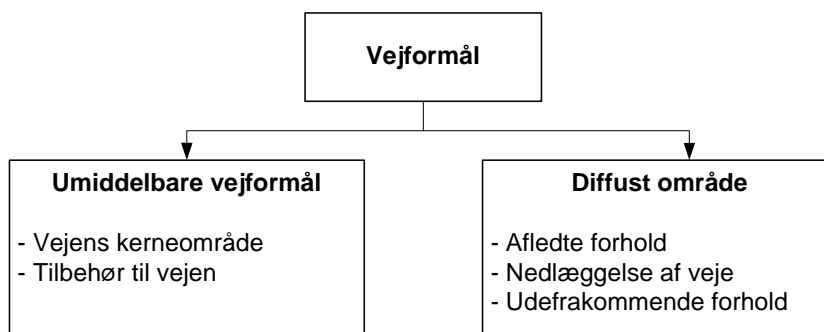
Analysen skal resultere i en mere klar definition af, hvilke vejarbejder der tjener vejformål end den noget usikre definition, som eksisterer i dag. Projektgruppen vil bl.a. besvare dette spørgsmål ved at se på de forhold, der skal være til stede for, at et vejarbejde på offentlige veje kan betegnes som vejformål. Dette gøres bl.a. på baggrund af det tilvejebragte teorigrundlag (kapitel 4 og 5) samt på baggrund af administrativ praksis i form af en række konkrete ministerielle afgørelser (breve og skrivelser), kendelser fra ekspropriations- og taksationskommissioner samt domspraksis vedrørende disse problemstillinger. Den juridiske metode vil, som tidligere beskrevet, blive anvendt i analysen, og derfor vil de juridiske holdepunkter fra administrativ praksis og retspraksis være centrale i analysen. Det vil ligeledes være af afgørende betydning, hvilken myndighed eller instans der har udtalt sig om problemstillingen og afsagt afgørelsen, jf. kapitel 5. Der er f.eks. forskel på, om det er Vejdirektoratets eller en domstols afgørelse. Dommene har en større vægt end

afgørelser og skrivelser fra Trafikministeriet og Vejdirektoratet, da domspraksis kun kan ændres ved en dom i en sammenlignelig sag, der går i en anden retning. En sådan ændring af retspraksis skal der vægtige grunde til at foretage. Administrative afgørelser har en mindre vægt i forhold til en eventuel domstolsafgørelse, da domstolene ikke nødvendigvis skal følge den administrative praksis, hvis de ikke er enige i fortolkningen af lovgivningen. De administrative myndigheder skal derimod altid følge domstolenes afgørelser. Hvis der kun er administrative afgørelser på et område, er disse udtryk for retsstillingen, der dog er relativ nem at ændre fra enten myndighedernes eller domstolenes side. Det er derfor forbundet med en vis usikkerhed på baggrund af en skrivelse fra eksempelvis Trafikministeriet at give et endegyldigt svar på spørgsmålet om, hvorvidt et givent vejarbejde på en offentlig vej generelt tjener vejformål, og dermed om gæsteprincippet gælder. Eksisterer der derimod en dom om den konkrete type vejarbejde, vil det være forbundet med større sikkerhed at udtale sig om den generelle retsstilling på området.

6.2 Kategorisering af vejarbejder

Problemfeltet, vedrørende hvilke vejarbejder der tjener vejformål ved arbejder på offentlige veje, er komplekst, og det kan efter projektgruppens vurdering opdeles i en række kategorier, som er mere eller mindre centrale i forhold til gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1, se også Figur 4.1 i afsnit 4.1. Projektgruppen har foretaget en kategorisering af de problemstillinger, som kan forekomme ved vejarbejder på offentlige veje, på baggrund af den viden projektgruppen tilegnede sig i indledningen og i teorigrundlaget. I den del af projektet blev det påvist, at der på visse områder ikke er tvivl om rækkevidden af gæsteprincippets anvendelse – disse områder af problemfeltet blev kaldt vejens kerneområde. Det blev desuden konstateret, at der på andre områder er en vis usikkerhed om rækkevidden af gæsteprincippet – disse områder blev kaldt de diffuse områder. Usikkerheden med hensyn til gæsteprincippets anvendelse opstår i tilknytning til arbejder på og ved veje, der ikke entydigt kan defineres som vejformål.

Definitionen af kerneområdet er de forhold, som vedrører selve vejen, altså umiddelbare vejarbejder der er til gavn for trafikken og trafikanterne. Vejarbejderne kan eksempelvis bestå i udvidelser af vejen eller etablering af svingbaner. Derudover hører tilbehør til vejen, i form af f.eks. vejskilte og vejbelysning, naturligt til vejens udstyr. Definitionen af det diffuse område er arbejder på og ved vejene, som ikke umiddelbart tjener trafikken og trafikanterne, men som f.eks. drejer sig om vejens forhold til omgivelserne og afledte eller udefrakommende forhold der påvirker vejen. På baggrund af denne definition har projektgruppen foretaget en opdeling i fem kategorier, som refererer til gæsteprincippets anvendelse, se Figur 6.1. De enkelte kategoriers definition uddybes yderligere i afsnit 6.2.1.



Figur 6.1. Kategorisering af vejformål.

Nedlæggelse af veje adskiller sig fra de øvrige kategorier, da nedlæggelse af vej resulterer i, at der efterfølgende ikke eksisterer nogen vej. Det er dog et vigtigt problem at tage stilling til i forbindelse med diskussionen af, hvad der er vejarbejde, og dermed hvad der er vejformål. Det skyldes, at det kan have konsekvenser for ledningsejerne, når en vej eller en del af en vej nedlægges, da ledningsejerne kan være nødsaget til at flytte ledningerne. Det er vanskeligt at lave en fuldstændig entydig opdeling af vejarbejder vedrørende offentlige veje i de nævnte fem kategorier, da nogle typer af vejarbejder kan høre til i mere end én kategori. Der vil være nogle gråzoner i opdelingen, ligesom grænsen mellem kerneområdet og det diffuse område heller ikke er skarp. Eksempelvis kan det diskuteres, hvorvidt arbejder med ændring af vejens belægning er en del af vejens kerneområde eller er tilbehør til vejen, da ændring af belægningen, selvom den er en del af kørebanen, ikke er en umiddelbar forudsætning for vejens eksistens. Dog kan vejens størrelse og anvendelse betyde, at en bestemt type belægning er mest fordelagtig, og projektgruppen har derfor placeret denne type under vejens kerneområde.

6.2.1 Vejlovens formål som mål for kategoriseringen af vejarbejder

Fokus i den kategorisering, projektgruppen har foretaget, har været, om vejarbejderne er til gavn for vejen, trafikken og trafikanterne eller helt andre forhold. Dermed fokuseres der også på formålet med vejloven. Der findes dog ikke en egentlig formålsparagraf i vejloven, men jf. vejlovens § 10, stk. 1 skal de offentlige veje være i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Formålet med vejloven er således ikke tydelig angivet i lovtæksten, men på baggrund af bestemmelsen i § 10, stk. 1, fremgår det, at trafikens og trafikanternes interesser skal varetages. De interesser og behov, der skal tages hensyn til ved planlægning af vejene, er først og fremmest kravet om trafiksikkerhed, men derudover også tilgængelighed, fremkommelighed, kapacitet, overskuelighed, miljø samt visuelle forhold. Dertil kommer desuden, at der skal tages hensyn til det økonomiske aspekt.

[Vejdirektoratet - Vejreglerådet, 2000a (WWW), kapitel 4]

Netop hensynet til trafikken og dermed vejens egentlige formål har været med til at danne baggrund for projektgruppens kategorisering af vejarbejder, som har med offentlige veje at gøre.

Fem kategorier

De fem kategorier, som projektgruppen har valgt at opdele vejarbejder på offentlige veje i, defineres i dette afsnit. Afsnittet skal dokumentere, hvorfor de enkelte typer af vejarbejder er placeret, hvor de er.

Vejens kerneområde refererer til de umiddelbare vejarbejder. Med dette menes vejarbejder, som helt naturligt hører med til trafikens afvikling. Der er altså tale om arbejder, som er en forudsætning for vejens eksistens. Disse vejarbejder kan efter projektgruppens vurdering være udvidelser, ombygning, separation af trafik-arter – herunder eksempelvis stitunneler, krydsning af veje, svingbaner, overkørsler samt ændring af belægning.

Tilbehør til vejen er en underkategori til vejens kerneområde og består af de vejarbejder, som udgøres af det umiddelbart nødvendige tilbehør til vejen, som gør, at vejen kan opfylde de krav, der stilles til en veludstyret vej. Der er således tale om tilbehør, som ikke er nødvendigt for, at vejen kan kaldes en vej, men som er nødvendige for at tilgodese trafik-sikkerhed, trafikafvikling og lignende centrale forhold for trafikanterne. Tilbehøret omfatter vejskilte, lysreguleringer, vejbelysning, helleanlæg og chikaner, vejbump, kloakering/afvanding af vejbanen, raste- og tankanlæg (sideanlæg) samt beplantning.

Afledte forhold er udstyr, som ikke umiddelbart har noget med vejens trafikmæssige funktion at gøre, men som er nødvendige foranstaltninger som følge af vejens tilstedeværelse i forhold til omgivelserne. De afledte faktorer omfatter støjskærme, udsmykning, faunapas-sager og erstatningsbiotoper.

Nedlæggelse af offentlig vej falder, som beskrevet tidligere, umiddelbart lidt uden for de tre ovenstående kategorier, men er dog central i forhold til regulering og omlægning af vejen. En nedlæggelse af en offentlig vej kan f.eks. skyldes en ændret arealanvendelse af tilstødende arealer eller forekomme ved nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje i f.eks. et villakvarter. Nedlæggelse kan også være en fuldstændig fjernelse af vejen, hvis denne f.eks. er blevet overflødig, eller arealet skal sælges med henblik på eksempelvis bebyggelse. Der kan også være tale om nedlæggelse af en delstrækning som følge af f.eks. ændring af vejens placering ved anlæggelse af en omfartsvej eller lignende, og denne type nedlæggelse skyldes således en omlægning af vejen.

Endelig kan der være tale om, at der skal gennemføres vejarbejder på en offentlig vej med efterfølgende ledningsflytninger til følge pga. *udefrakommende forhold*, som ikke umid-

delbart har noget med vejen at gøre. Dette kan f.eks. skyldes: Tunnelarbejder, anlæggelse eller udvidelse af eksisterende jernbanelinier eller jernbanestationer, nye boligområder, byfornyelsesprojekter eller udvidelse/etablering af centerområder.

Nedenfor i Figur 6.2 er projektgruppens kategorisering af vejarbejder vist. Kategoriseringen er ikke udtømmende, men repræsenterer de efter projektgruppens overbevisning mest almindeligt forekommende typer af vejarbejde og anlægsarbejder i tilknytning til veje.

Vejens kerneområde	Tilbehør til vejen	Afledte forhold	Nedlæggelse	Udefrakommende forhold
Udvidelse af vej, vejomlægning	Vejbelysning	Støjafskærmning	Ændret arealanvendelse	Anlæggelse af tunneler
Separation af trafikarter	Lysregulering	Udsmykning	Nedklassificering af offentlig vej til f.eks. privat fællesvej	Anlæggelse/ændring af jernbanestationer og -spor
Krydsning mellem veje, sideveje	Vejskilte	Erstatningsbiotoper og faunapasager	Overflødigdgørelse	Nye boligområder
Svingbaner	Vejchikaner – helleanlæg og vejbumper		Omlægning	Byfornyelse
Overkørsler	Kloakering/afvanding af vejen			Nye centerområder m.v.
Ændring af belægning	Sideanlæg – holdepladser, raste- og tankanlæg			
	Beplantning			

Figur 6.2. Kategorisering af de mest almindeligt forekommende typer af vejarbejde.

6.3 Vejens kerneområde

Som nævnt i afsnit 6.2 omhandler denne kategori de umiddelbare vejarbejder. Det vil sige de vejarbejder, som er en forudsætning for vejens tilstedeværelse. Det har ikke været muligt for projektgruppen at finde eksempler fra administrativ praksis på alle typer af vejarbejder inden for vejens kerneområde, hvorfor der ikke i alle underkategorierne kan refereres til afgørelser fra praksis.

6.3.1 Vejudvidelser

Vejudvidelse dækker over f.eks. forøgelse af bredden af vejen, så større trafikmængder kan passere en given vejstrækning, se Figur 6.3. Begrebet dækker ligeledes over nyanlæg af veje, som medfører, at eksisterende veje skal udvides, flyttes eller ombygges, så de kan blive en del af det samlede nye vejanlæg.

Da vejmyndighederne, jf. vejlovens § 10, stk. 1, har ansvar for at holde vejene i den stand, som trafikens art og størrelse kræver, er det naturligt, at vejudvidelser hører under den type vejarbejde, der tjener vejformål, og som er dækket af vejlovens § 106, stk. 1. Der findes en række eksempler fra praksis, hvor vejudvidelser tjener vejformål, således at ledningsejerne skal betale for eventuelle ledningsflytninger.



Figur 6.3. Eksempel på vejudvidelse i Aalborg, hvor vejbanen udvides fra to til fire spor.

Allerede før gæsteprincippet blev indført i lovgivningen, havde retspraksis forholdt sig til de problemstillinger, som også i dag kendetegner indholdet af vejlovens gæsteprincip og de krav, der skal være opfyldt, for at vejmyndighederne kan påberåbe sig gæsteprincippet. Denne problemstilling er allerede præsenteret i indledningen, hvor bl.a. Spjellerup-dommen er refereret. Sammen med Næsby-dommen danner de to domme grundlaget for den forståelse, som vejbestyrelseslovens og senere vejlovens gæsteprincip bygger på. Spjellerup-dommen havde baggrund i udvidelsen af en kommunevej, der betød at et elektricitetsværks stangrækker langs vejen skulle flyttes.

Desuden blev der i begyndelsen af 1930'erne udstedt et cirkulære fra ministeren for offentlige arbejder, som skulle sikre, at vejmyndighederne blev holdt skadesløse i forbindelse med eventuelle senere ledningsflytninger. Dette kunne sikres ved udstedelse af deklaration overfor ledningsejerne. Ud over ministeriets cirkulære havde også Elektricitetsværkernes Forening den opfattelse, at det hyppigst var ledningsejerne, som afholdt udgifterne i forbindelse med ledningsflytninger.

Som det fremgik af landsrettens afgørelse i Spjellerup-dommen, kunne ledningerne være placeret langs vejen, så længe dette ikke var i modstrid med vejens interesser. Med den afgørelse blev nogle af de grundlæggende regler for gæsteprincippets indhold lagt fast af praksis. Afgørelsen slog fast, at et af de centrale punkter er, hvorvidt der er indgået aftale mellem parterne, samt at det er vejen, som har førsteprioritet i forhold til ledningerne. Dette skal forstås sådan, at ledningerne kan få lov at være placeret i, over eller langs vejen, så længe dette ikke strider imod vejens interesser.

[U 1934.609 Ø (Spjellerup-dommen)]

Efter gæsteprincippets indførelse i lovgivningen er der i de senere år afgjort to sager, som også omhandler udvidelse af veje. Disse sager er dog mere komplekse i deres indhold end f.eks. Spjellerup-dommen, hvorfor de er interessante at analysere i forhold til gæsteprin-

cippets anvendelse. Den første afgørelse handler om ledningsflytninger foranlediget af landanlægget til Øresundsforbindelsen.

ØRESUNDSSAGEN: Ved gennemførelsen af Øresundsforbindelsens landanlæg på den danske side af Øresund måtte KTAS omlægge, fjerne og retablere en række kabler, som var etableret i offentlig vej og på private arealer. Ekspropriationskommissionen vedrørende anlægget af Øresundsforbindelsen afsagde i januar 1996 kendelse med hensyn til spørgsmålet om, hvem der skulle afholde omkostningerne ved omlægning osv. af KTAS' kabler. Størstedelen af kablerne var etableret i offentlig vej, men der var også kabler, som var etableret på private arealer. KTAS mente, at det var A/S Øresundsforbindelsen, der som vejmyndighed skulle betale udgifterne til ledningsomlægningerne, mens A/S Øresundsforbindelsen mente, at KTAS selv skulle betale udgifterne til ledningsomlægningerne med undtagelse af nogle udgifter til nærføringsforanstaltninger. Ifølge A/S Øresundsforbindelsen skulle der ske en fordeling af omkostningerne til nærføringsforanstaltninger. A/S Øresundsforbindelsen udtalte, at selskabet var at betragte som vejmyndighed, som derfor var omfattet af vejlovens § 106, stk. 1. Dermed kunne A/S Øresundsforbindelsen som vejmyndighed kræve flytning af ledninger, og dermed kræve, at ledningsejerne skulle betale omkostningerne. KTAS havde ikke indgået særlige aftaler med vejmyndigheden om ledningsetableringen eller omkostningsfordeling ved en eventuel senere ledningsflytning, hvilket kunne have medført, at gæsteprincippet ikke var gældende.

KTAS argumenterede for, at A/S Øresundsforbindelsen ikke var at betragte som en vejmyndighed, og at vejlovens gæsteprincip derfor ikke var gældende. KTAS mente, at tvisten skulle afgøres efter almindelige erstatningsretlige regler, hvorfor anlægsmyndigheden, A/S Øresundsforbindelsen, skulle betale samtlige omkostninger forbundet med omlægning af KTAS' ledningsanlæg.

Taksationskommissionen fandt, at KTAS ved placering af ledninger i offentlige veje måtte være forberedt på, at vejformål kunne nødvendiggøre vejarbejder, som gjorde det nødvendigt at flytte ledningerne. Da KTAS placerede ledningerne uden at betale afgift og havde haft dem liggende afgiftsfrit i en længere periode, fandt taksationskommissionen, at KTAS måtte betale udgifterne til ledningsflytningen i overensstemmelse med principperne i vejloven.

Taksationskommissionen stadfæstede ekspropriationskommissionens kendelse, og dermed skulle A/S Øresundsforbindelsen ikke betale omkostningerne til KTAS' ledningsomlægning. Dog skulle A/S Øresundsforbindelsen betale omkostningerne ved udførelse af nærføringsforanstaltninger.

Med hensyn til de ledninger, der var placeret på private arealer, påhvilede det, jf. § 12, stk. 2 i telegraf- og telefonloven, lov nr. 84 af 11. maj 1897, ledningsejeren på begæring af grundejeren at fjerne ledninger placeret på private arealer, når dette var nødvendigt for ejerens brug af arealet. Dermed var det ligeledes KTAS, der skulle afholde udgifterne ved omlægning af ledningerne på private arealer.

Senere blev kendelsen i det væsentlige stadfæstet ved Østre Landsrets dom af 8. oktober 1998, 3. afd. nr. 2102/97. I denne dom stod der, at A/S Øresundsforbindelsen kunne sidestilles med en offentlig myndighed, der kunne påberåbe sig vejlovens § 106, stk. 1.

[KFE 1997.168 (Øresundssagen)] [U 1999.190 Ø (Øresundssagen)]

Øresundssagen er kompleks, da den drejer sig om kabler placeret i både offentlig vej og på private arealer. De veje, hvori kablerne var placeret, blev ikke på placeringstidspunktet administreret af A/S Øresundsforbindelsen. KTAS mente da også, at A/S Øresundsforbindelsen ikke kunne kræve ledningerne fjernet på ledningsejerens regning, da A/S Øresundsforbindelsen ikke var vejmyndighed men blot anlægsmyndighed. Dette spørgsmål tog

landsretten stilling til og fastslog, at A/S Øresundsforbindelsen var at sidestille med en offentlig myndighed og derfor kunne stille samme krav som en vejmyndighed. KTAS havde ikke indgået nærmere aftaler med vejmyndigheden om ledningerne, og da spørgsmålet om, hvem der kunne optræde som vejmyndighed, var på plads, blev sagen afgjort på samme måde som Spjellerup-dommen, idet ledningsejeren kom til at afholde udgifterne til ledningsflytningerne. De to afgørelser stemmer dermed overens, og det kan udledes ud fra Øresundssagen, at også vejudvidelser i form af store anlægsprojekter tjener vejformål. Praksis fra 1934 slås med afgørelsen fra 1997 både fast og udvides i den forstand, at der ikke blot behøver at være tale om en lokal udvidelse af en vej, men også godt kan være tale om en udvidelse, som er en del af et større anlægsprojekt.

Fra 1999 findes der en afgørelse vedrørende udvidelse af en vej, som også behandler det forhold, at det areal ledningen er placeret i, skifter ejer. Sagen er yderligere kompliceret af, at der er berettigede forventninger forbundet med ledningens placering.

HNG-SAGEN: En naturgasledning var i 1982 blevet etableret på et af DSB's banearaler afgiftsfrit og på de vilkår, at ledningsejeren – HNG – skulle betale udgifterne til flytning af ledningen, hvis der skulle ændres på baneforholdene inden for banearialet. Helsingørmotorvejen skulle udbygges, og dette medførte, at det var nødvendigt for den pågældende vejmyndighed at erhverve en del af DSB's banearaler. Denne del af banearialet var tidligere blevet eksproprieret til Lundtoftebanen, som imidlertid aldrig blev realiseret. På grund af anlægsarbejder i forbindelse med udbygningen af Helsingørmotorvejen var det nødvendigt at udføre sikringsforanstaltninger vedrørende naturgasledningen. Vejdirektoratet var som vejmyndighed for Helsingørmotorvejen indtrådt på de rettigheder, som DSB/Banestyrelsen tidligere havde til at disponere over arealet på baggrund af, at HNG var underlagt gæsteprincippet. Ved etableringen af gasledningen havde HNG en berettiget forventning om, at der var en meget begrænset risiko for, at Lundtoftebanen ville blive realiseret, og såfremt dette skete, ville der være mulighed for at tage særligt hensyn til gasledningens tilstedeværelse på arealet. Dermed ville HNG's udgifter til ledningsflytninger være begrænsede. Spørgsmålet, om hvem der skulle betale for ledningsflytningen, blev forelagt ekspropriationskommissionen, da parterne ikke kunne opnå enighed. Kommissionen fandt ikke, at sagen kunne afgøres på grundlag af vejlovens § 106, stk. 1, fordi denne bestemmelse forudsatte, at ledningen i forvejen skulle ligge i et vejareal. Dette var ikke tilfældet i den konkrete sag, da de arealer, som tvisten handlede om, henlås som jernbanearaler ved naturgasledningens etablering. Derimod mente ekspropriationskommissionen, at det var afgørende i sagen, om Vejdirektoratet ved ekspropriation af arealerne til vejudvidelsen var indtrådt på de rettigheder, som DSB/Banestyrelsen havde som ejer af arealerne i relation til naturgasledningens tilstedeværelse på arealerne. I den forbindelse mente kommissionen også, at det var afgørende, at disse rettigheder indebar, at HNG selv måtte afholde omkostningerne til de foranstaltninger, som de nødvendige anlægsarbejder krævede. Efter kommissionens opfattelse, var det fast antaget i retspraksis, at en erhverver af en ejendom ikke havde nogen videregående pligt til at respektere anbringelsen af en ledning på ejendommen, end den oprindelige ejer havde. Derfor mente kommissionen, at det måtte lægges til grund, at Vejdirektoratet ved erhvervelsen af det pågældende areal havde samme retsstilling over for HNG, som DSB/Banestyrelsen havde i relation til udnyttelsen af arealet. Dette var dog ikke ensbetydende med, at de nødvendige foranstaltninger vedrørende naturgasledningen som følge af motorvejsudvidelsen udelukkende skulle betales af HNG.

Imod HNG's betalingspligt talte, at der ikke kunne ses bort fra, at sandsynligheden for etableringen af Lundtoftebanen var ringe ved anbringelsen af gasledningen. I et brev fra 1982 fra DSB blev der desuden givet HNG et tilsagn om, at der ved et eventuelt senere baneanlæg ville blive taget hensyn til gasledningens tilstedeværelse på arealet.

Kommissionen lagde i sin afgørelse til grund, at HNG ved etableringen af gasledningen på DSB's ejendom uden vederlag til DSB og uden etablering af en servitut accepterede de vilkår, som DSB havde i de almindelige bestemmelser for naturgasanlæg. Disse bestemmelser sagde, at flytning af gasledninger, som forandring af baneforholdene inden for banearealet efter DSB's bestemmelse måtte medføre, skulle bekostes af ledningsejeren. Denne bestemmelse kunne efter kommissionens opfattelse anvendes analogt ved en senere ejers naturlige udnyttelse af arealet, og bestemmelsen kunne således anvendes af Vejdirektoratet til udvidelse af en vej.

Efter kommissionens opfattelse gik de omhandlede anlægsarbejder til udvidelse af Helsingørsmotorvejen ud over, hvad HNG måtte forudsætte at skulle bære den fulde risiko for. Derfor fandt kommissionen det rimeligt, at udgifterne til de fornødne foranstaltninger til sikring af naturgasledningen som følge af de omhandlede anlægsarbejder blev delt mellem Vejdirektoratet og HNG.

Sagen endte med at HNG og Vejdirektoratet indgik en aftale om, at udgifterne til de fornødne foranstaltninger blev delt, således at HNG skulle betale 2/3 af udgifterne og Vejdirektoratet skulle betale 1/3 af udgifterne.

[KFE 1999.291 (HNG-sagen)]

Det fremgår af HNG-sagen, ligesom ved Øresundssagen, at der er tale om arealer, som skifter ejer. Også i HNG-sagen overtager Vejdirektoratet arealet med tilsvarende rettigheder, som DSB havde i forhold til arealet. Denne situation stemmer overens med afgørelsen i Øresundssagen. Afgørelsen svarer i øvrigt også til de almindelige principper vedrørende ejendomsoverdragelse, hvor en ny ejer af et areal må respektere og håndhæve de indskrænkninger eller rettigheder, som den tidligere ejer havde.

I HNG-sagen er det springende punkt, at der mellem DSB og HNG er indgået aftaler om den pågældende gasledning. Aftalen er ikke endelig for nogen af parterne, idet den bygger på formodninger mht. anlæggelse af Lundtoftebanen. Fordi der eksisterer aftaler om hensyntagen til ledningen, bliver afgørelsen i sagen, at ledningsejer og vejmyndighed deles om at afholde udgifterne til ledningsflytningen og -sikringen. Sagen viser endnu engang, at vejudvidelser er omfattet af gæsteprincippet, og at det er formålet med vejen, som prioriteres højere end formålet med ledningen. Sagen viser også, at aftaler indgået mellem ledningsejer og vejmyndighed har afgørende betydning for en eventuel fordeling af udgifterne. Sagen er således vigtig, da den udover at omhandle gæsteprincippet også viser noget om forholdet mellem ledningsejere og vejmyndigheder.

6.3.2 Vejumlægning

Vejumlægning dækker bl.a. over anlæg af f.eks. omfartsveje, arbejder på én vej, som medfører arbejder på en anden vej, regulering af veje, f.eks. udretning af kurver m.v. Dette afsnit behandler de problemstillinger, der kan forekomme i forbindelse med vejumlægningen på nær de uklarheder, der kan opstå omkring anvendelsen af gæsteprincippet, når

omlægningen medfører, at et offentligt vejareal bliver nedlagt. Anvendelsen af gæsteprincippet i denne forbindelse analyseres i afsnit 6.6.

Ligesom vejudvidelser er vejomlægning et led i vejmyndighedernes opgave med at holde de offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Trafikministeriet har i et brev fra 1972 taget stilling til ledningsflytninger som følge af anlæggelse af en omfartsvej.

TRAFIKMINISTERIET 24. AUGUST 1972: Amtsvejinspektoratet ønskede oplyst, om et vandværk skulle dække udgifterne til nogle ledningsflytninger i forbindelse med anlæggelse af en omfartsvej. Der var tale om ledninger, som hidtil havde ligget i et hovedlandeveysareal samt ledninger, der i 1947 var placeret i en privat fællesvej, som senere var optaget som offentlig vej. Trafikministeriets opfattelse var, at ledningsejeren (vandværket) skulle afholde udgifterne til flytning af ledningerne i både den ene og den anden vej. Dette blev begrundet med, at reglerne i vejbestyrelseslovens § 57, stk. 1, jf. vejlovens § 106, stk. 1, kunne finde anvendelse på ledningerne i den tidligere private fællesvej uanset denne tidligere havde været privat fællesvej. Trafikministeriet begrundede også afgørelsen med, at det ikke af brevsvekslinger mellem vandværket og kommunen fremgik, at der var truffet aftaler om, at vejmyndigheden skulle afholde udgifter i forbindelse med flytning af ledninger.
[Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004b (WWW)]

Som det fremgår af brevet, svarer Trafikministeriet ikke skråsikkert på spørgsmålet fra amtsvejinspektoratet, men angiver blot sin umiddelbare opfattelse. Trafikministeriet forholder sig dog til gældende ret, idet det bl.a. fremgår, at der ikke er truffet særlige aftaler vedrørende ledningernes placering og fordeling af udgifter i forbindelse med eventuelle senere flytninger. I et senere brev fra 1973, som også omhandler vandledning, angiver Trafikministeriet ligeledes, at ledningsejerne skal afholde udgifterne til ledningsflytninger²¹. At begge breve drejer sig om ledninger ejet af vandværker, tolker projektgruppen ikke som tegn på, at problemer med ledningsflytninger ofte drejer sig om vandledninger. Der gælder analoge regler for alle typer af ledninger, og alle ledninger vil derfor kunne kræves flyttet, hvis der er tale om ombygninger af veje.

Som nævnt er breve fra Trafikministeriet ikke bindende afgørelser i henhold til andre sagers afgørelse, men nærmere ministeriets fortolkning af givne bestemmelser, hvorfor ministeriets svar vil være retningsgivende men ikke ufravigeligt. Som følge deraf har aktøerne mulighed for at indbringe tvister for domstolene. I forlængelse af brevene til Trafikministeriet vedrørende vandledning har Højesteret afgjort en sag ligeledes om vandledning.

²¹ Trafikministeriet 9. juli 1973: Udgifter i forbindelse med omlægning af kommunale og private vandledninger som følge af vejreguleringer og andre vejarbejder skulle afholdes af pågældende ledningsejere. Dette var i overensstemmelse med både bestemmelserne i vejlovens § 106, stk. 1 og privatvejslovens § 52, stk. 1.
[Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004a (WWW)]

BIRKERØDSAGEN: Frederiksborg Amtskommune anlagde i 1973 en omkørselsvej for Birkerød. Amtskommunen mente, at I/S Birkerød Vandværk, et privat vandværk i form af et interessentskab, var forpligtet til at betale de omkostninger, der var i forbindelse med omlægning af stikledninger i offentlig vej i forbindelse med anlæg af omkørselsvejen. Amtskommunen mente, at vandværket efter vejlovgivningen skulle betale udgifterne til omlægning af vandværkets hoved- og stikledninger, som var beliggende i offentlige vejarealer, som følge af vejens regulering. Vandværket mente ikke, at dette skulle betale for stikledningernes omlægning, der i modsætning til vandværkets hovedledninger ikke tilhørte vandværket men ejerne af de ejendomme, til hvilke stikledningerne var indlagt. Interessentskabet, der blev oprettet i 1905, har nogle vedtægter, hvori der bl.a. står, at alle hovedledninger er vandværkets ejendom, mens stikledningerne tilhører interessenterne. Der står ligeledes, at det er på interessenternes egen bekostning at indlægge stikledninger til deres ejendomme fra nærmeste hovedledning.

Trafikministeriet var ligesom amtsrådet af den opfattelse, at fordelingen af udgifterne til omlægningen af stikledningerne burde ske efter samme princip som vedrørende hovedledninger, idet tilladelsen til anbringelsen af såvel hovedledninger som stikledninger i offentligt vejareal blev givet vandværket og ikke de enkelte interessenter. I 1974 udsendte Dansk Ingeniørforening en anvisning i udarbejdelse af regulativer for private vandværker, og i denne er der en bestemmelse om, at omlægning af stikledninger som følge af vejregulering bekostes af grundejeren, medmindre andet bestemmes af vandværket.

Sagen blev indbragt for Østre Landsret, og dommen blev, at vandværket over for vejmyndigheden havde forpligtet sig til at bære udgifterne ved omlægninger af de vandledninger, herunder stikledninger, der var placeret i de omhandlede offentlige veje som følge af ændringer af vejene. Interessenternes ejendomsret til stikledningerne kunne alene medføre, at interessentskabet kunne kræve, at interessenterne betalte for etablering af stikledning fra deres ejendom til nærmeste hovedledning. Vandværket kunne ikke kræve, at de enkelte interessenter skulle betale for omlægning af stikledningerne.

Højesteret stadfæstede landsrettens dom.

[U 1976.88 H (Birkerødsagen)]

Birkerødsagen bekræfter Trafikministeriets opfattelse af reglerne i de to tidligere beskrevne breve fra begyndelsen af 1970'erne med hensyn til vejomlægning. Det er med dommen slået fast, at vejomlægning, og i dette tilfælde anlæggelse af en omfartsvej med tilhørende regulering af en eksisterende vej, er vejformål. Dommen stemmer overens med den opfattelse, at umiddelbare vejarbejder er vejformål.

Birkerødsagen indeholder også en anden problemstilling, som vandværket fremhæver. Det drejer sig om ejendomsretten til stikledningerne samt rækkevidden af de aftaler, som indgås. Vandværket gør opmærksom på, at stikledningerne er den enkelte grundejers ejendom, idet grundejerne bl.a. skal bekoste tilslutning af stikledningerne til hovedledningen. Trafikministeriet var ligesom amtsrådet af den opfattelse, at tilladelsen til anbringelse af både hovedledninger og stikledninger var blevet givet til vandværket og ikke til de enkelte interessenter. På baggrund heraf kunne interessenterne ikke afkræves at betale for ledningsflytningen. Konflikten er interessant, selvom det drejer sig om forholdet mellem grundejere og ledningsejere og ikke forholdet mellem vejmyndigheder og ledningsejere. De private grundejere er ledningsejere, da de ejer stikledningerne på deres ejendom, men de er ledningsejere, som er underlagt hovedledningsejeren. Retten afgør også, at grund-

ejerne ikke kan tilpligtes at afholde udgifter i forbindelse med ledningsflytningerne, da det er vandværket, som har fået tilladelse til at placere både hoved- og stikledninger. Tilladelsen er således ikke givet den enkelte grundejer. Sagen viser, at det har afgørende betydning, hvem tilladelsen specifikt er givet til, og ikke om der inden for den enkelte kategori af ledninger er flere ledningsejere, som her både vandværket og grundejerne. Dommen negligerer Dansk Ingeniørforenings anvisning fra 1974 i udarbejdelse af regulativer for private vandværker, der i modsætning til sagen foreskriver, at det er grundejerne, der skal betale for omlægning af stikledninger på deres ejendomme som følge af vejregulering.

Af yderligere vejarbejder, som falder ind under kategorien vejomlægning, kan nævnes arbejder på f.eks. en amtsvej, som medfører arbejder på en kommunevej, hvorved ledninger placeret i kommunevejen skal flyttes. I et konkret tilfælde har Trafikministeriet i et brev fra 16. september 1982 givet udtryk for, at hvis ledningsflytningen i det beskrevne tilfælde er begrundet i arbejdet på amtsvejen, og dette arbejde i øvrigt tjener vejformål, er det ledningsejeren, som skal afholde udgifterne til ledningsflytningen. Afgørelsen pointerer, at det er formålet med vejarbejdet, som har afgørende betydning, og at et vejarbejde på én vej, som fører til ledningsflytninger i en anden vej, er omfattet af gæsteprincippet. En sådan tolkning af reglerne understøttes bl.a. af Spjellerup-dommen, hvor en af begrundelserne var, at ledninger kan få lov at ligge i vejarealet, så længe dette ikke strider mod vejens interesser. I det beskrevne tilfælde betyder vejens interesser på baggrund af Trafikministeriets udtalelse også vejarbejder på en anden vej, som har indflydelse på den vej, hvor ledningerne er placeret. [Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004d (WWW)]

Vejforlægninger er også vejarbejder, som hører under omlægning af veje, se Figur 6.4. En vejforlægning kan f.eks. være tilfælde, hvor en vej flyttes fra én placering til en anden eller udretning af et skarpt vejsving, således at vejbanen efterfølgende får et ændret forløb. I forbindelse med en vejforlægning i Kolding skulle en række ledninger flyttes som følge af et sådant arbejde. Se i øvrigt afsnit 6.6.1 for et referat af sagen. Nogle ledninger skulle bl.a. flyttes midlertidigt i forbindelse



Figur 6.4. Eksempel på vejforlægning i Aalborg. Vejen til venstre flyttes over langs muren til højre.

med foranstaltninger, som skulle sikre den kommende vej. Sådanne arbejder afledt af vejprojektet betragtede Trafikministeriet som vejformål. Ledningsejere kan altså påregne udgifter også til midlertidige ledningsflytninger, hvis flytningerne er begrundet i vejformål. Dette vejformål kan således også være foranstaltninger til sikring af vejbanen som en

del af et samlet projekt, og en sådan betragtning forekommer også umiddelbart logisk, da det er formålet med vejarbejdet, der er det centrale.

Midlertidige flytninger af ledninger som følge af anlæggelse af vejbane falder således også ind under arbejder, som er vejformål. Dette bekræftes af brevet fra Trafikministeriet i forbindelse med vejforlægningen i Kolding. Også en sådan type vejarbejde hører naturligt med til omlægning af en vej, og det forekommer derfor ikke overraskende, at ledningsejeren skal betale for nødvendig ledningsflytning i et sådant tilfælde.

[Trafikministeriet, 1993 (Koldingsagen)]

I forlængelse af det tilfælde, hvor et vejarbejde på én vej medførte vejarbejde på en anden vej, kan der også forekomme tilfælde, hvor et vejarbejde, som medfører flytning af nogle ledninger, medfører flytning af andre ledninger. Der kan i sådanne tilfælde tales om en dominoeffekt, da indgreb ét sted medfører forandringer et andet sted i vejen. Trafikministeriet har i to sager, hvoraf den ene er refereret nedenfor, afgjort, at det i tilfælde, hvor der kan tales om dominoeffekt, er ledningsejerne, som skal betale for ledningsflytningerne. Dette er naturligvis under forudsætning af, at vejarbejdet som foranlediger ledningsflytningerne er vejformål, sådan som det er beskrevet ovenfor. [Trafikministeriet, 1994]

TRAFIKMINISTERIET 27. MAJ 1994: Ribe Amt pålagde Jydsk Telefon at flytte deres ledninger på en vejstrækning, der skulle trafiksaneres. Jydsk Telefon anmodede ministeriet om en udtalelse vedrørende betaling for ledningsflytningen. Årsagen til flytningen af ledningerne var ifølge Jydsk Telefon udskiftning af en gammel eternitvandleledning og således ikke vejformål. Derfor anmodede selskabet amtet om at få sine omkostninger for ledningsflytningen dækket af amtet. Ribe Amt havde forinden pålagt Vejen kommune at flytte vandledningen, da vandledningen, når vejene var færdige, ville være placeret i kørebanen direkte under højre hjulspor. Derfor blev risikoen for ledningsbrud efter arbejdets udførelse vurderet som stor. På baggrund heraf skulle ledninger, placeret i det daværende fortov, flyttes. Det var amtets opfattelse, at det var vejombygningen, der var årsag til flytningen af Jydsk Telefons ledninger, og derfor mente amtet, at ledningsejeren på baggrund af vejlovens § 106, stk. 1 skulle betale for ledningsflytningen. Ministeriet udtalte, at der i tilknytning til § 106, stk. 1 er en hovedregel, der siger, at flytning af ledninger skal være begrundet i et egentligt vejarbejde, således at tilfælde, hvor flytning af ledninger skyldes ledningsarbejder, der ikke tjener vejformål, ikke er omfattet af § 106. Ministeriets opfattelse var at flytning af en ledning som følge af, at en anden ledning kræves flyttet i forbindelse med et vejarbejde, også må anses for en ledningsflytning, som nødvendiggjort af vejarbejder, hvorfor udgifterne hertil må afholdes af ledningsejeren. Derfor skulle Jydsk Telefon betale omkostningerne for flytning af egne ledninger.

[Trafikministeriet, 1994]

Som det fremgår af ovenstående analyse af en række sager fra administrativ praksis, er et af de gennemgående krav til vejarbejder, hvis de skal kunne betragtes som vejformål, og gæsteprincippet dermed skal gælde, det reelle formål vejarbejdet har. Det har afgørende betydning, om vejarbejdet har et færdselsmæssigt eller vejteknisk formål. Hermed menes, som vejlovs-cirkulæret også beskriver det, at hvis et ledningsarbejde, som ikke tjener vejformål (f.eks. renovering af en fjernvarmeledning) kræver, at en anden ledning, f.eks. en vandforsyningsledning, skal flyttes, skal ejeren af vandforsyningsledningen ikke afholde

nogen udgifter i forbindelse med ledningsarbejderne. Den opfattelse fremgår bl.a. af følgende brev fra Trafikministeriet fra den 15. november 1996.

TRAFIKMINISTERIET 15. NOVEMBER 1996: I et signalreguleret kryds skulle der anlægges en rundkørsel. Som et 5. ben skulle der skaffes adgang til en kommunalt ejet grund. I forbindelse med arbejdet skulle en ledning over en strækning på ca. 120 m flyttes. Ledningen lå for de ca. 80 meters vedkommende i offentlig vej og for de ca. 40 meters vedkommende på det kommunalt ejede areal. Ledningsejeren ønskede oplyst, hvorvidt kommunen med hjemmel i vejlovens § 106, stk. 1 kunne kræve ledningen flyttet på ledningsejerens bekostning. Trafikministeriet oplyste, at såfremt flytningen var begrundet i et vejarbejde, kunne de ca. 80 m flyttes på ledningsejerens regning. De 40 m på kommunens areal kunne ikke kræves flyttet med hjemmel i vejloven. Denne flytning måtte finde sted på andet retsgrundlag, f.eks. ved aftale. Ministeriet bemærkede desuden, at dette ikke kunne udtale sig yderligere om flytningen af ledningen på arealet, men at en flytning muligvis kunne hjemles i planloven ved f.eks. en lokalplan, som angav et ledningstracé.
[Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004g (WWW)]

6.3.3 Separation af trafik-arter

Separation af trafik-arterne inkluderer bl.a. etablering og ombygning af fortove og gang- og cykelstier, således at de forskellige trafik-arter holdes adskilt, se Figur 6.5. Dette har til formål at forbedre trafikikkerheden og kan derfor betegnes som et forhold, der tjener vejformål. Ifølge vejlovens § 10, stk. 1, står der, som tidligere beskrevet, at vejmyndighederne skal holde deres offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Trafikkens art og størrelse kan nødvendiggøre separation af trafik-arterne, hvis en vej f.eks. benyttes af et stort antal bilister og cyklister, og det af trafikikkerhedsmæssige grunde er nødvendigt at adskille bilisterne fra cyklisterne med en cykelsti, se Figur 6.6. Separation af trafik-arter hører med til vejens kerneområde, idet det er et forhold, der hører med til trafikens afvikling, og det er noget, der direkte berører vejen.



Figur 6.5. Eksempel på separation af trafik-arter opdelt i kørebane, cykelsti og fortov.



Figur 6.6. Eksempel på separation af trafik-arter. Stitunnel under stærkt trafikeret vej.

I Koldingsagen (Trafikministeriet den 21. januar 1993), blev der taget stilling til en række spørgsmål vedrørende ledningsflytning i forbindelse med en vejforlægning af en offentlig vej. Kommunen havde besluttet, at ledninger i den omlagte vej skulle placeres i en korridor mellem cykelsti og fortov, således at fremtidige arbejder på ledningerne ikke ville genere trafikken på vejen. I forbindelse med anlægsarbejdet var der opstået en række spørgsmål, mht. hvem der skulle betale for ledningsflytningerne i en række tilfælde. Der blev bl.a. rejst spørgsmål om, hvem der skulle betale for ledningsflytning af nogle ledninger, som både før og efter anlægsarbejdet var beliggende i vejarealet. Ledningerne skulle flyttes permanent, idet der var højdemæssige forskelle bl.a. på baggrund af, at et tidligere fortov blev vejbane. Trafikministeriets opfattelse var, at ledningsejerne skulle afholde udgifter til flytning af disse. [Trafikministeriet, 1993 (Koldingsagen)]

Ud fra denne afgørelse kan det udledes, at praksis er, at separation af trafik-arter indgår under kategorien omlægning og regulering af vej i henhold til vejlovens § 106, stk. 1, og ledningsejere skal derfor betale for ledningsflytning, når et arbejde på vejen har til formål at adskille trafik-arterne.

6.3.4 Krydsning af veje

Krydsning af veje har også direkte noget med vejens eksistens at gøre, og det hører derfor med til vejens kerneområde, se Figur 6.7. Krydsning af veje kan både være etablering af vejkryds i forbindelse med nyanlæg af veje, og begrebet dækker også over de tilfælde, hvor der skal anlægges en ny sidevej f.eks. på grund af ændret arealanvendelse, der nødvendiggør vejtilslutning, og der derved opstår et vejkryds. Anlæg af en ny sidevej og tilslutning



Figur 6.7. Vejkryds.

af denne til det øvrige vejnet kan medføre, at der skal etableres et vejkryds, eller et eksisterende vejkryds skal udvides. Trafikministeriet har i en afgørelse fra den 19. februar 1990 udtalt sig om, at reglerne i vejlovens § 106, stk. 1 også finder anvendelse i de tilfælde, hvor en regulering eller omlægning af en vej består i etablering af en ny sidevej. Ledningsejere skal dermed betale for ledningsflytning nødvendiggjort af etablering af en ny sidevej. Afgørelsen siger ikke noget om, hvorvidt det har betydning, hvilket formål den nye sidevej har, f.eks. vejtilslutning til et nyt boligområde eller industriområde. Det må ud fra praksis antages, at det er af underordnet betydning, hvilket formål den nye sidevej har, idet krydsning af veje, herunder anlæg af sideveje, generelt må være omfattet af begrebet omlægning og regulering af vej i vejlovens § 106, stk. 1. [Trafikministeriet, 1990]

I et brev fra den 14. juni 1991 til en elektricitetsforsyning har Trafikministeriet udtalt sig om krydsning af veje i forhold til vejlovens § 106, stk. 1. Ifølge brevet er det ministeriets opfattelse, at omkostninger til ledningsomlægninger, som følge af at en ny vej krydser en eksisterende vej, hvorved ledninger i den eksisterende vej skal flyttes, skal afholdes af ledningsejerne. Der bemærkes i brevet, at den eneste undtagelse fra denne regel er vejlovens § 20, der foreskriver, at staten ved anlæg af nye hovedlandeveje skal betale for flytning af ledninger tilhørende amtskommuner, kommuner eller fælleskommunale selskaber. Denne udtalelse fra Trafikministeriet viser, at krydsning af veje i praksis hører ind under begrebet omlægning og regulering af veje i vejlovens § 106, stk. 1, og ledningsejere derfor skal betale for ledningsflytning som følge af krydsning af veje. I brevet fra den 14. juni 1991 står der, som i den forrige afgørelse, ikke noget om, at den nye vej skal have et bestemt formål, for at gæsteprincippet gælder. Dette understøtter teorien om, at vejens formål ifølge praksis ikke har afgørende betydning for, om gæsteprincippet gælder ved krydsning af veje.

[Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004f (WWW)]

6.3.5 Svingbaner

Etablering af svingbaner har samme karakter som anlæg af en ny sidevej, idet det er et anlægsarbejde, der direkte berører vejen, se Figur 6.8. Svingbaner har desuden en trafik-sikkerhedsmæssig egenskab. Trafikkens art og størrelse kan nødvendiggøre etablering af svingbaner, hvis en vej f.eks. er meget trafikeret, idet en svingbane kan medføre, at trafikken glider lettere. Dermed er det vejlovens § 10, stk. 1, der indeholder hjemmel til at etablere



Figur 6.8. Svingbane.

svingbaner, såfremt trafikens art og størrelse kræver det. Anlæg af svingbaner er vejformål, da det er en af de opgaver, vejmyndighederne kan påtage sig, jf. § 10, stk. 1. Svingbaner er omfattet af vejens kerneområde, idet de hører med til trafikens afvikling og vejens eksistens.

Trafikministeriet har i en afgørelse fra den 15. april 2003 udtalt, hvorvidt gæsteprincippet finder anvendelse ved flytning af ledninger som følge af etablering af en svingbane.

TRAFIKMINISTERIET 15. APRIL 2003: Trafikministeriet afgjorde i en tvist mellem TDC og Århus kommune vedrørende anvendelsen af gæsteprincippet ved flytning af ledninger ved etableringen af en svingbane ind til et nyt boligområde - Langelinieparken. TDC mente, at da vejomlægningen skete som følge af bygherrens projekt og for dennes regning, måtte

bygherren også afholde omkostningerne til ledningsflytningen. Århus kommune mente derimod, at TDC som gæst i vejarealet skulle afholde udgifterne, da etableringen af svingbanen tjente et vejformål – også selvom flytningerne var nødvendiggjort af en privat bygherres opførelse af et boligområde. Trafikministeriet henviste til, at etableringen af svingbanen var nødvendig af hensyn til trafikafviklingen pga. den øgede trafikmængde og derfor var vejformål. Gæsteprincippet fandt dermed anvendelse. Det, at en privat bygherre af Århus kommune havde fået besked på at etablere og betale for vejanlægget, jf. vejlovens § 70, stk. 3, betød efter Trafikministeriets opfattelse ikke, at gæsteprincippet ikke fandt anvendelse. Trafikministeriet kunne, jf. vejlovens § 5, stk. 4, derudover ikke tage stilling til forholdet mellem den private bygherre og TDC, og om bygherren på baggrund af almindelige samfundsøkonomiske og juridiske betragtninger skulle erstatte ulemperne, som byggeriet medførte overfor TDC. Dette måtte løses privatretligt.

[Trafikministeriet, 2003]

Af ovenstående sag ses det, at gæsteprincippet i praksis finder anvendelse ved etablering af svingbaner, også selvom svingbanen er nødvendiggjort af et nyt boligområde og ikke i sig selv er foranlediget af et vejformål. Analogt til dette kan det udledes, at gæsteprincippet finder anvendelse ved krydsning af veje, herunder etablering af sideveje, også selvom disse vejarbejder tjener andre formål end vejformål, f.eks. vejadgang til et boligområde.

6.3.6 Overkørsler

Overkørsler hører på samme måde som sideveje med til vejens kerneområde, da det er en del af selve vejen, som fungerer som adgang til ejendomme langs en offentlig vej, se Figur 6.9. Overkørsler adskiller sig dog fra sideveje på den måde, at overkørsler fungerer som tilslutning for én eller et begrænset antal ejendomme til offentlig vej. Sideveje derimod vil ofte være en del af selve vejnettet.



Figur 6.9. Overkørsel som forbinder en privat ejendom med den offentlige vej. [Vejdirektoratet - Vejreglerådet, 2000b (WWW)]

Vejdirektoratet har i en afgørelse fra den 19. marts 1999 taget stilling til, om gæsteprincippet finder anvendelse ved anlæg af en overkørsel til en privat ejendom. I den konkrete sag medførte etablering af overkørslen, at et lovligt opsat antenneskab skulle flyttes. Ejeren af ejendommen mente, at det var antenneforeningen, der som ejer af skabet skulle betale for flytningen af antenneskabet som følge af vejlovens § 106, stk. 1. Ejeren af ejendommen anså således overkørslen som en omlægning og regulering af vejen omfattet af gæsteprincippet. Vejdirektoratets holdning til dette var, at det afgørende, i henhold til om gæsteprincippet fandt anvendelse, var, hvad formålet med ændringen af vejen var. Vejdirektoratet bemærkede følgende i forbindelse med afgørelsen af sagen:

”I det omfang § 106, stk. 1 kan finde anvendelse, regulerer bestemmelsen kun forholdet mellem vejbestyrelse og ledningsejer, og ikke forholdet mellem ledningsejer og brugere af vejarealerne. Ejere af ejendomme, der grænser op til vejen kan således ikke kræve ledningen flyttet for ledningsejers regning.”

[Vejdirektoratet, 1999]

Årsagen, til at der skulle etableres en overkørsel, var, at ejeren af ejendommen ville renovere bebyggelsen på ejendommen. Etablering af overkørslen og valget af overkørselens placering var således ikke begrundet med, at vejmyndigheden af færdselsmæssige eller vejtekniske hensyn havde ønsket overkørslen anlagt det pågældende sted. Vejdirektoratet fandt derfor ikke, at der var hjemmel i vejlovens § 106, stk. 1 til at vejmyndigheden (kommunen) kunne kræve antenneskabet flyttet på antenneforeningens bekostning.

[Vejdirektoratet, 1999]

6.3.7 Ændring af belægning

Ændring af belægning er et anlægsarbejde, der direkte berører vejen, men som ikke nødvendigvis er en forudsætning for vejens eksistens. Ændring af belægning kan både være foranlediget af slid på belægningen og således udgøre vedligeholdelsesarbejde, men kan f.eks. også ske på baggrund af en kommunes ønske om byfornyelse og byomdannelse. I det sidste tilfælde tjener vejarbejdet ikke vejformål men nærmere æstetiske, arkitektoniske eller kulturelle formål, se Figur 6.10. Om gæsteprincippet gælder, når vejbelægning skal ændres, og ledningsejere som følge heraf skal flytte deres ledninger, afhænger af, hvad formålet med arbejdet er. Om det er nødvendigt at flytte ledninger på grund af ændring af vejbelægningen beror på vejmyndighedens skøn²². Dette har Vejdirektoratet udtalt sig om i et brev fra den 7. april 2000:



Figur 6.10. Eksempel på belægning. [Vejdirektoratet - Vejregelrådet, 1992 (WWW)]

”Det er Vejdirektoratets opfattelse, at en vejbestyrelse, når en vejen uvedkommende genstand ikke længere anvendes, og der således ikke længere er forhold, der taler for den pågældende genstands forbliven i vejarealet, på baggrund af sine ejerretli-

²² I forbindelse med renovering af veje og dermed ændring af belægning kan det være hensigtsmæssigt at renovere eventuelle ledninger under vejbanen, således den renoverede vej ikke skal graves op få år efter med et unødvendigt ressourcspild til følge. I den situation er det ledningsejeren, som skal betale for udskiftningen af ledningerne, da der er tale om vedligeholdelse af vejen.

ge beføjelser over vejarealet kan påbyde den pågældende genstand fjernet, i hvert fald i de situationer, hvor vejbestyrelsen ønsker at råde over arealet til vejformål.”
[Vejdirektoratet, 2000a]

I den konkrete sag, ønskede vejmyndigheden en olietank, der ikke længere blev brugt, fjernet, fordi de ønskede at ændre belægning samt plante træer på arealet. Olietanken er at sidestille med ledninger og ledningsanlæg. Vejdirektoratet mener, det er op til vejmyndigheden ud fra et skøn at afgøre, hvorvidt det er nødvendigt at fjerne tanken.

Vejdirektoratet har i et brev fra den 25. marts 2003 udtalt, hvorvidt gæsteprincippet gælder ved udskiftning af brønddæksler som følge af ændring af vejbelægning. En kommune havde udskiftet vejbelægningen, og i den forbindelse var også brønddæksler i vejen blevet udskiftet. Årsagen, til at brønddækslerne blev udskiftet, var bl.a., at der derved kunne opnås en jævn overgang mellem den nye asfaltbelægning og dækseloverfladerne, og for at undgå sætning af dækseloverfladerne med forringelse af trafiksikkerheden og kørekomforten til følge. Vejdirektoratet skrev i brevet til kommunen, at vejlovens § 106, stk. 1 indebærer:

”... at ledningsejeren skal betale samtlige udgifter til istandsættelse og vedligeholdelse af ledninger med tilbehør i offentlige veje samt i forbindelse med vejarbejder skal betale udgifter til nødvendig flytning af ledninger. Det er samtidig Vejdirektoratets opfattelse, at vejbestyrelserne som følge af, at ledninger ligger gratis og dermed er gæster i vejarealerne, kan kræve, at ledningsejeren istandsætter og vedligeholder ledningerne for egen regning. Vejbestyrelsen vil kunne stille krav til denne vedligeholdelse, når kravet er begrundet i hensynet til vejarealets primære formål som trafikareal, herunder bl.a. trafiksikkerhed og komfort for trafikanterne.”
[Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004h]

På baggrund af, at udskiftningen af brønddækslerne i den konkrete sag tjener et trafiksikkerhedsmæssigt formål, er det ledningsejeren, der skal betale for dette arbejde, da brønddækslerne udgør en del af nogle kloakledninger. Brønddæksler er ifølge Vejdirektoratet at betragte som tilbehør til ledninger, og arbejder i forbindelse med brønddækslerne er derfor omfattet af gæsteprincippet. Vejdirektoratets opfattelse er, at vejmyndigheden, når den konkret skønner, at det er nødvendigt at udskifte brønddæksler for at holde en vej i den stand, som trafikens art og størrelse kræver, jf. vejlovens § 10, vil kunne kræve, at samtlige udgifter til udskiftning af dæksler i den pågældende vej betales af ledningsejeren.

Ud fra ovenstående brev fra Vejdirektoratet kan det udledes, at ændring af en vejs belægning kan have nogle følgevirkninger som eksempelvis udskiftning af brønddæksler eller flytning af ledninger. Når sådanne arbejder har formål, der tilgodeser vejens primære formål som trafikareal, gælder gæsteprincippet, og ledningsejeren skal dermed betale omkostningerne i forbindelse hermed. På baggrund af Vejdirektoratets praksis kan det udle-

des, at gæsteprincippet også gælder vedligeholdelse og istandsættelse af ledninger og tilbehør til ledningerne. I praksis er det felt, gæsteprincippet gælder for, dermed udvidet i forhold til lovtæksten, bl.a. ved at Vejdirektoratet mener, at tilbehør til ledningerne også er omfattet af gæsteprincippet. At ledningsejere skal betale for vedligeholdelse og flytning af ledninger samt tilbehør til ledninger, er også ud fra et logisk ræsonnement rimeligt set i forhold til, at ledningerne kan placeres gratis i vejarealerne.

At ledningsejerne skal betale for ledningsomlægninger i forbindelse med ændringerne i vejens belægning, tyder også på, at der er en tendens til, at opfattelsen af gæsteprincippets rækkevidde går i retning af, at de arbejder, som vejmyndighederne jf. vejlovens § 10 ønsker gennemført, er vejformål.

6.4 Tilbehør til vejen

I indledningen til dette kapitel blev der opstillet en række eksempler på udstyr i forbindelse med veje, der kan kategoriseres som tilbehør til vejen, og som har en færdselsmæssig eller vejteknisk funktion eller i øvrigt er til brug for trafikanterne. Tilbehør til vejen kan også kaldes vejens udstyr. Den type tilbehør, der behandles i dette afsnit, placeres langs vejen af vejmyndigheden.

De forskellige typer af tilbehør behandles i analysen i den rækkefølge, det falder naturligt i forhold til vejudstyrets nødvendighed i forhold til trafikens afvikling. Projektgruppen har ikke fundet afgørelser fra praksis på alle områderne, der hører under tilbehør til vejen. I de tilfælde, hvor der ikke foreligger eksempler fra praksis, inddrager projektgruppen afgørelser i sager, der har ligheder med den konkrete problemstilling.

6.4.1 Vejbelysning, signalanlæg og vejtavler

Vejbelysning, signalanlæg, vejtavler og andre skilte, der har betydning for trafikanterne, skal opstilles langs veje, og det er vejmyndighedens pligt, at disse opsættes og fungerer på en sådan måde, at de tjener trafikanterne både sikkerhedsmæssigt og oplysningsmæssigt.

Vejbelysningen har til formål at sikre fremkommeligheden og trygheden, når det er mørkt, og hører derfor ind under den type udstyr til vejen, der er til gavn for trafikikkerheden, se Figur 6.11.

[Vejdirektoratet - Vejreglerådet, 1999 (WWW)]



Figur 6.11. Belysning langs vejen. [Vejdirektoratet - Vejreglerådet, 1999 (WWW)]

Trafikministeriet udtalte sig i 1975 om, hvorvidt vejbelysning tjener vejformål i forhold til gæsteprincippet.

TRAFIKMINISTERIET 14. FEBRUAR 1975: Under henvisning til en forespørgsel fra amtsvejvæsnet i Århus bekræftede Trafikministeriet overfor amtsvejvæsnet, at bestemmelsen i vejlovens § 106, stk. 1 også fandt anvendelse i tilfælde, hvor en regulering eller omlægning bestod i, at der etableredes et vejbelysningsanlæg langs vejen. [Ministeriet for offentlige arbejder (Trafikministeriet), 1975]

Som det fremgår af ovenstående udtalelse, ser Trafikministeriet forespørgslen i forhold til, om vejbelysning kan ses som regulering eller omlægning af vej, hvilket Trafikministeriet i det konkrete tilfælde mener, det kan. Projektgruppen finder Trafikministeriets holdning helt naturlig, idet vejbelysning er med til at øge trafikikkerheden, og derfor må betragtes som vejformål.

Udover belysning er signalanlæg, vejtavler og andre skilte, der har færdselsmæssig betydning, med til at øge trafikikkerheden og forbedre trafikens afvikling. Projektgruppen har ikke decideret kunnet finde konkrete afgørelser omkring de enkelte former for vejudstyr, men derimod en afgørelse af mere overordnet karakter, der ligeledes peger på, at gæsteprincippet gælder ved flytning af ledninger som følge af etablering af denne form for tilbehør til vejen.

VEJDIREKTORATET 13. NOVEMBER 2000: Sagen handler overordnet om, hvorvidt en ledningsejer skal påvise ledningernes nøjagtige placering ved etablering af en vejvisningstavle og derudover om ledningsejeren skal betale for en eventuel flytning af ledningen. Med hensyn til flytningen er det Vejdirektoratets opfattelse, at enhver form for etablering af almindeligt anerkendt vejudstyr, der tjener en færdselsmæssig eller vejteknisk funktion eller i øvrigt er til gavn for trafikanterne, bevirker, at gæsteprincippet finder anvendelse. Det er dog en forudsætning, at flytningen af ledningen er nødvendig, og at vejtavlen ikke kunne have været placeret anderledes. [Vejdirektoratet, 2000b]

Det er Vejdirektoratets opfattelse, at etablering eller ændring af denne form for vejudstyr betyder, at gæsteprincippet finder anvendelse, hvis ledninger skal flyttes. Denne form for vejudstyr er en integreret del af vejen, og pga. bl.a. trafikens art og trafikmængden i dag, er denne type udstyr vigtig for, at trafikken kan afvikles på en forsvarlig måde, hvilket vejmyndigheden er forpligtiget til at sikre, jf. vejlovens § 10. Derfor er der ingen tvivl om, at ovenstående former for vejudstyr er vejformål.

Hvis der drages paralleller til de formål, der kan foretages ekspropriation til, jf. vejlovens § 43, stk. 2, har de ovennævnte typer tilbehør til vejen tidligere hørt til i ekspropriationsparagraffen. I dag er det dog ikke nødvendigt at ekspropriere til anbringelsen af dette vejudstyr, jf. vejlovens § 108. Denne paragraf giver vejmyndigheden hjemmel til, efter at have givet meddelelse herom til ejere og brugere af vedkommende ejendomme, at anbringe både vejbelysning, vejtavler og lyssignaler på private arealer grænsende op til offentlig

vej. Denne form for vejudstyr har således ret til at være en integreret del af vejen, og projektgruppen mener derfor, at det er rimeligt altid at betragte disse former for udstyr som vejformål.

6.4.2 Vejchikaner

Vejchikaner såsom helleanlæg, indsnævring af kørebanen eller fartdæmpere i form af vejbumper er med til at øge trafikikkerheden på de pågældende veje, ved at trafikanternes hastighed nedsættes, se Figur 6.12. Disse virkemidler til hastighedsnedsættelse benyttes, hvis andre alternative visuelle midler er overvejet og ikke fundet tilstrækkelige. Fartdæmpere giver en øget sikkerhed og anvendes typisk ved vejkryds, stikrydsninger og ved skoler m.v. [Vejdirektoratet - Vejreglerådet, 2000c (WWW)]

Det er ikke lykkedes projektgruppen at finde konkrete afgørelser fra praksis angående denne form for tilbehør til vejen. Hvorvidt vejchikaner hører under den form for omlægning og regulering af vejen, der nævnes i vejloven, må derfor ses analogt i forhold til lignende typer af sager. Der kan måske være nogle tilfælde, hvor fysiske vejchikaner ikke er påkrævet i forhold til trafikikkerheden, men i de tilfælde, hvor sådanne foranstaltninger har vist sig nødvendige, er de, på



Figur 6.12. En fysisk fartdæmper i form af et helleanlæg.

samme måde som de i forrige afsnit nævnte typer vejudstyr, til brug for trafikanterne, således at der opnås en forbedret trafikikkerhed. Trafikkerheden er til gavn for både de trafikanter, der færdes på vejene, samt beboerne langs de berørte veje. Der er således tale om, at der skal være en saglig begrundelse fra vejmyndigheden i forhold til opfyldelsen af vejlovens § 10 til at lade sådanne arbejder udføre. Det er derfor projektgruppens opfattelse, at i sager, hvor ledninger skal flyttes som følge af vejarbejde i form af vejchikaner og lignende sikkerhedsforanstaltninger, vil gæsteprincippet være gældende.

6.4.3 Vandafledning

Afvandingsforanstaltninger ved veje projekteres og udføres ved vejmyndighedens foranstaltning og er derfor en del af vejens udformning og vejens udstyr. Afvandingen sker af trafikale hensyn, således at vejarealer ikke risikerer oversvømmelse, se Figur 6.13. Vejafvandingsforanstaltninger er dermed med til at øge trafikikkerheden.

[Vejdirektoratet - Vejreglerådet, 2003 (WWW)]

Der findes groft opdelt tre typer afvandingsforanstaltninger. Der er dem, som er beregnet til at afvande vejen, dem der er beregnet til at afvande andre arealer som f.eks. boligområder, og dem hvor der er fælles ledningsføring. Som eksempel kan nævnes, at kloakering kun er en del af vejens tilbehør, hvis den tjener som vandafledning af vejen. I modsat fald vil kloakledningen være en ledning på lige fod med andre forsyningsledninger, der er placeret i vejarealerne. Trafikministeriets brev fra den 17. april 1978 er et eksempel på denne problemstilling.



Figur 6.13. Problemer med afvandingen af vejen.
[DANVA, 2005 (WWW)]

TRAFIKMINISTERIET 17. APRIL 1978: Trafikministeriet bekræftede overfor kloakafdelingen i Horsens kommune, at vejarbejder, som kunne medføre ledningsflytninger, som skulle betales af ledningsejeren, kunne omfatte både vejbanen og vejbanens tilbehør som f.eks. afvandingsledninger.

Spørgsmålet fra Horsens kommune gik på, om bestemmelsen i vejlovens § 106, stk. 1 kunne omfatte et vejarbejde, der udførtes vedrørende en regnvandsledning, der både betjente vejen ved afvanding samt øvrigt overfladevand. Trafikministeriet bemærkede, at hvis vejarbejdet *hovedsageligt* foregik for at forbedre vejens afvanding, var der tale om et vejarbejde, som hørte under vejlovens bestemmelse. Det afgørende var *formålet* med arbejdet og ikke ledningens kapacitet. Som eksempel nævntes, at hvis en udbedring af en ledning skete primært for at forbedre en afvanding, som ikke havde med vejen at gøre, ville der ikke være tale om vejarbejde, der faldt ind under bestemmelsen i vejlovens § 106, stk. 1. Derimod ville dette være tilfældet, hvis forbedringen primært skete af hensyn til vejen, også selv om ledningen i øvrigt hovedsageligt betjente anden overfladeafvanding.

[Ministeriet for offentlige arbejder (Vejdirektoratet), 1978]

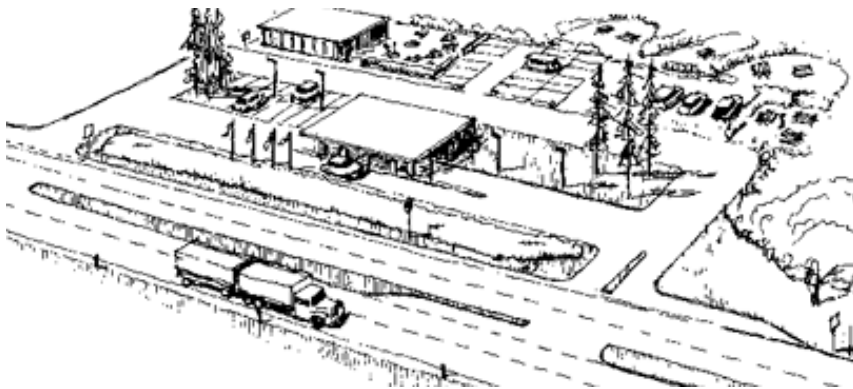
I afgørelsen slås det fast, at vejarbejder, som tjener vejformål, både kan omfatte arbejder på selve vejbanen samt arbejder vedrørende vejbanens naturlige tilbehør. Konkret drejer det sig om, hvorvidt et arbejde på en ledning, som både afvander vejen og fungerer som forsyningsledning, falder ind under bestemmelsen i vejlovens § 106, stk. 1, og dermed tjener vejformål.

Det er en kendt hovedregel, at hvis et ledningsarbejde, som udføres af en ejer af en forsyningsledning, berører andre ledninger, så skal ejerne af disse andre ledninger ikke afholde nogen omkostninger i den forbindelse. Alle udgifter i den forbindelse skal afholdes af den part, som udfører arbejdet i første omgang. I Trafikministeriets brev af 17. april 1978 bliver denne hovedregel bekræftet. Det kommer dog også frem i afgørelsen, at hvis arbejdet på en ledning er til gavn for vejen, vil ejere af andre ledninger være omfattet af gæsteprincippet og således være forpligtet til at afholde udgifter i forbindelse med eventuelle led-

ningsflytninger. Ledninger til gavn for vejen kan ud over kloakledninger f.eks. være ledninger til gadebelysning, lyssignaler og lignende. Et arbejde på en kloakledning som i afgørelsen fra 1978 vil derfor være omfattet af bestemmelserne i vejlovens § 106, stk. 1. Der er dog den yderligere tilføjelse, at kloakledningen i afgørelsen fra 1978 ikke udelukkende afvander vejen, men også anvendes til afvanding af andre arealer. I den forbindelse er det centrale punkt, hvilket formål arbejdet på ledningen har. Her er kapaciteten af ledningen ikke på samme måde vigtig. Afgørelsen viser, at hvis hovedformålet med et arbejde på en ledning i et vejareal er vejformål, så skal eventuelle andre ledningsejere selv betale for flytning af ledninger, som berøres af dette arbejde, da arbejdet i så fald er vejformål. Det er med denne afgørelse påvist, at ledninger kan falde ind under vejlovens gæsteprincip, selvom det arbejde, de berøres af, kun delvist er vejformål. Hvis blot hovedformålet med arbejdet er vejformål, er dette nok til at gæsteprincippet kan anvendes. Problemet med denne regel er, at der skal foretages en vurdering af, hvornår vejarbejdets hovedformål er vejformål, og denne vurdering er vanskelig at foretage. Reglen er u hensigtsmæssig at administrere, da den overlader forvaltningen et skøn.

6.4.4 Sideanlæg

Sideanlæg i forbindelse med en vej skal forstås som forskellige typer af anlæg, ”...*hvis beliggenhed umiddelbart i forbindelse med vejen muliggør, at trafikanternes behov for ophold under rejsen kan tilfredsstilles uden for kørebanen. Disse behov omfatter mulighed for afslapning og hvile, for tilfredsstillelse af almindelige fornødenheder: føde, nødtørft, samt for betjening af motorkøretøjernes forsyning med brændstof, olie, vand m.v.*” [Vejdirektoratet - Vejreglerådet, 1991 (WWW)] Sideanlæg kan derfor bestå af forskellige former for holdepladser, rastepladser, tank- og cafeteriaanlæg m.v., hvilket også er nogle af de former for anlæg, der er nævnt i vejlovens § 18. De fleste former for ovennævnte anlæg er hyppigst forekommende ved større veje i åbent land såsom hovedlandeveje, større landeveje samt motorveje, se Figur 6.14. Ovenstående typer af sideanlæg hører alle under den form for anlæg, der kan eksproprieres til, jf. vejlovens § 43, stk. 2.



Figur 6.14. Eksempel på et rasteanlæg. [Vejdirektoratet - Vejreglerådet, 1991 (WWW)]

Projektgruppen har ikke kunnet finde konkrete afgørelser omhandlende gæsteprincippet ved anlæggelse af sideanlæg. Generelt kan det fastslås, at et sådant anlæg består i, at vejen bliver omlagt eller reguleret ved, at den bliver udvidet med disse sideanlæg. En anden typisk situation er, at sideanlægget bliver etableret i forbindelse med etableringen af eksempelvis motorveje, hvor det, jf. vejlovens § 18, er et krav, at der skal forefindes anlæg ”... af særlig betydning for transporterne og rejselivet”. Men det er så spørgsmålet, om anlæggene tjener et decideret vejformål? Det kan man argumentere for, ved at de er til gavn for trafikanterne i form af f.eks. mulighederne for hvile og føde, som kan være med til at øge trafikikkerheden, idet trafikanterne vil være mere koncentrerede, hvis der er mulighed for at holde pauser undervejs.

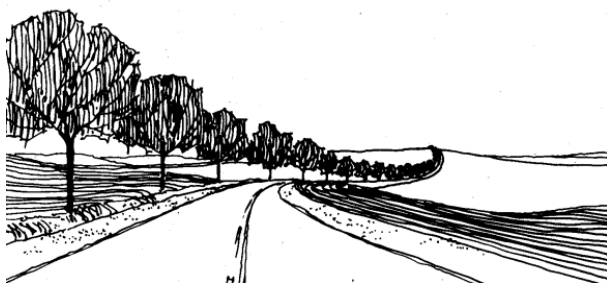
Der skal desuden i høj grad ske en forudgående planlægning, og nødvendigheden af anlægget er en forudsætning for, at et sådant kan etableres. Etableringen af disse sideanlæg er forventelige langs større veje, hvor der er en vis trafikmængde, og hvor trafikanterne generelt kører over længere afstande. Hvis behovet for et sådant sideanlæg opstår, vil anlægget efter projektgruppens mening være vejformål. [Vejdirektoratet - Vejreglerådet, 1991 (WWW)]

Det faktum, at der i mange år har været tradition for disse forskellige former for sideanlæg til vejen, bevirker efter projektgruppens mening, at det er en naturlig del af vejen, der ikke stilles spørgsmålstejn ved i forhold til, om det er vejformål. Det har dog ikke altid været anerkendt, at tank- og servicestationer i forbindelse med vejanlæg og toiletter i forbindelse med rasteplasser har været nødvendigt udstyr. Udviklingen går dog mod, at vejene i stigende grad tjener som de primære færdselsårer i forhold til f.eks. tog- og skibstrafik, hvorfor også behovet for disse serviceydelser kan ses som en naturlig del af vejene. Projektgruppen finder det naturligt som følge af udviklingen, at også tank- og serviceanlæg samt toiletter er en del af de primære færdselsårers udstyr, og dermed at anlæg af disse faciliteter kan betragtes som vejformål. En yderligere diskussion af dette vil blive taget i afsnit 12.1.

6.4.5 Beplantning

Beplantning langs veje kan medvirke til at orientere trafikanterne om vejens forløb, have betydning for fart og afstandsbedømmelse samt forhindre at vejen føles monoton for trafikanterne. Der findes en hel række anbefalinger for, hvordan beplantning kan benyttes for at skabe en positiv påvirkning for trafikanterne, se Figur 6.15.

[Vejdirektoratet - Vejreglerådet, 1980 (WWW)]



Figur 6.15. Eksempel på beplantning langs vejen, der har en færdselsmæssig funktion.

[Vejdirektoratet - Vejreglerådet, 1980 (WWW)]

Der har været to udtalelser fra Trafikministeriet, hvor spørgsmål angående beplantning langs veje har været behandlet, og som omhandler, hvorvidt denne beplantning er vejformål i forhold til henholdsvis gæsteprincippet og i forhold til ekspropriationshjemlen i vejlovens § 43, stk. 2. Den ene af de to afgørelser er fra Trafikministeriet den 7. februar 1995.

TRAFIKMINISTERIET 7. FEBRUAR 1995: En kommune rejste spørgsmålet om betaling af udgifterne til flytning af ledninger i forbindelse med plantning af træer, som udgjorde en del af et vejprojekt. Vejlovens § 106, stk. 1 finder efter Trafikministeriets opfattelse anvendelse ved alle former for ændringer af vejarealer, der har et vej-mæssigt formål, herunder etablering af enhver form for almindeligt anerkendt vejudstyr. Efter ministeriets opfattelse hører beplantning, der gennemføres af færdselsmæssige eller vejtekniske hensyn, til almindeligt anerkendt vejudstyr. At beplantning hører til almindeligt anerkendt vejudstyr ses bl.a. af vejlovens § 43, stk. 2, der indeholder hjemmel til at ekspropriere til beplantning. Hvis beplantning på offentlig vej ikke foretages af vej-mæssige eller trafikale hensyn men alene af andre hensyn, må det efter ministeriets opfattelse anses for tvivlsomt, om vejmyndigheden kan kræve, at ledningsejere skal betale for flytning af ledninger.

[Trafikministeriet, 1995a]

I ovenstående sag argumenterer Trafikministeriet for, at beplantning er vejformål, så længe det tjener færdselsmæssige eller vejtekniske hensyn. Beplantningen skal altså være til gavn for trafikanterne på en sådan måde, at den eksempelvis orienterer om vejens forløb. Trafikministeriet anvender i begrundelsen desuden ekspropriationshjemlen i vejlovens § 43, stk. 2 som et argument for, at beplantning er anerkendt vejudstyr, da der er mulighed for at ekspropriere hertil. Nedenstående afgørelse fra Trafikministeriet den 22. oktober 1997 omhandler ligeledes ekspropriationshjemlen til beplantning.

TRAFIKMINISTERIET 22. OKTOBER 1997: Odense kommune ønskede at produktudvikle en række nye påkørselsvenlige vejbeplantninger på baggrund af en række undersøgelser fra bl.a. Vejdirektoratet vedrørende faste genstandes påkørselssikkerhed. Kommunen ønskede at gennemføre ekspropriation til beplantning, som skulle medvirke til at skabe smukke veje, som samtidig skulle være sikre. Kommunen ønskede at få oplyst, om vejloven hjemlede mulighed for ekspropriation til dette formål. Bestemmelsen i vejlovens § 43, stk. 2 indeholdt bl.a. hjemmel til at ekspropriere til beplantning, hvis beplantningen tjente vejformål. Dette kunne f.eks. være, hvis beplantningen afskærmede vejbanen, markerede vejens forløb eller afbrød en færdselsmæssig uheldig ensformighed. På den baggrund fandt Trafikministeriet ikke, at der var hjemmel til ekspropriation, som udelukkende tjente landskabelige og æstetiske interesser.

[Trafikministeriet, 1997]

Som det ses af ovenstående afgørelser, er det en forudsætning for, at beplantning kan tjene vejformål, at beplantningen sker ud fra vejtekniske hensyn. Hvis der i stedet udelukkende etableres beplantning langs en vej ud fra æstetiske og landskabelige forhold, vil det ikke tjene vejformål, og der vil dermed heller ikke kunne eksproprieres hertil. Dette mener projektgruppen kan overføres analogt til gæsteprincippet, og således kan beplantning, der er etableret ud fra æstetiske hensyn, ikke indebære, at gæsteprincippet finder anvendelse. Projektgruppen mener dog, at det kan være svært at definere, hvor grænsen går, for hvor-

når en beplantning udelukkende har en æstetisk funktion. Således vil en kommune som vejmyndighed ofte kunne argumentere for, at begrundelsen for at etablere beplantning hovedsageligt fremstår som vejformål. Kommunen vil dog i alle tilfælde skulle benytte sig af saglige begrundelser for beplantningens etablering. At kommunen som vejmyndighed i de fleste tilfælde kan finde argumenter, for at en given beplantning er vejformål, peger i retning af, at hvad vejmyndigheden ønsker gennemført af arbejder på vejarealet, er vejformål.

Beplantning langs veje kan også have til formål at forbedre forholdene for vejens naboer, således at beplantningen kan virke afskærmende i forhold til vejbelysning og billygter, men det kan også være en del af en støjskærm, således at naboerne ikke vil kunne se støjkilden. Hvorvidt etablering af beplantning, der har til formål at virke som afværgeforanstaltninger og derved tilgodese naboerne til vejen, giver hjemmel til at anvende gæsteprincippet, er derfor endnu et spørgsmål, der er uafklaret. Før Grevesagens afgørelse ville det være meget tvivlsomt, men i og med at Højesteret mener, at en støjskærm nu skal betragtes som vejformål, må beplantning, hvis formål er at mindske gener for vejens naboer og omgivelser, ligeledes være vejformål. Diskussionen af vejformål i forhold til støjskærme og lignende uddybes yderligere i afsnit 6.5.1-6.5.3.

6.5 Afledte forhold

Denne kategori dækker over de foranstaltninger, der ikke direkte tjener trafikmæssige formål, men som er en nødvendighed som følge af vejens tilstedeværelse i forhold til omgivelserne. Det vil sige, at vejens tilstedeværelse kan nødvendiggøre en række supplerende foranstaltninger såsom støjskærme, faunapassager, erstatningsbiotoper osv. Derudover kan en supplerende foranstaltning være udsmykning, som ikke er nødvendig på grund af vejens tilstedeværelse, men som kan tjene andre formål såsom kulturelle eller kunstneriske formål.

6.5.1 Støjafskærmning

Støjafskærmning er en afledt foranstaltning i forhold til veje, idet støjskærme ikke er til gavn for trafikkanterne eller trafikken, men derimod er til gavn for omgivelserne, se Figur 6.16 og Figur 6.17. Trafikministeriets holdning til støjafskærmning har siden vejloven af 1972 været, at vejmyndighederne har ret, men ikke pligt, til at gennemføre foranstaltninger, der sikrer vejens omgivelser mod vejstøj fra eksisterende og nye veje.



Figur 6.16. Transparent støjskærm i København. [Vejdirektoratet, 2004a (WWW)]

Vejlovens § 10, der definerer vejmyndighedernes opgaver, præciserer ikke, hvilke vejarbejder vejmyndighederne har hjemmel til at udføre. I § 10, stk. 2 står der, at vejmyndighederne bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på deres veje. Bestemmelsen kan tolkes enten indskrænkende eller udvidende. Da etablering af støjafskærmning umiddelbart ikke har noget med trafikens art og størrelse at gøre, vil et sådant anlægsarbejde ikke være omfattet af § 10, stk. 1, såfremt bestemmelsen tolkes efter ordlyden. Støjafskærmning vil dermed være en privat opgave for vejens naboer, og noget der skal etableres på baggrund af plan- og miljølovgivningen. Tolkes § 10, stk. 2 derimod udvidende, kan støjafskærmning være omfattet heraf, da vejmyndighederne kan bestemme, hvilke arbejder der skal udføres på deres veje.



Figur 6.17. Eksempel på støjvold i beboelsesområde.

I vejlovens § 6 er det angivet, at trafikministeren kan fastsætte almindelige regler og normer for vejenes forhold til omgivelserne. Denne bestemmelse giver ikke trafikministeren hjemmel til at bestemme, at der skal etableres en støjskærm, men bestemmelsen giver mulighed for at fastsætte, hvordan støjafskærmning skal placeres og udformes. Trafikministeriets praksis, med hensyn til fastsættelse af normer for vejenes forhold til omgivelserne, har siden vejlovens vedtagelse været meget restriktiv, idet der kun er givet mulighed for eksempelvis beplantning i det omfang, beplantningen tjener et trafikmæssigt formål.

[Hansen og Faarup, 2000, s. 12-14]

Støjafskærmning er nævnt i vejlovens § 43, stk. 2, der omhandler ekspropriation. I bestemmelsen står der, at ekspropriation kan ske til tilbehør og nødvendige supplerende foranstaltninger, herunder støjafskærmende foranstaltninger. Ekspropriationshjemlen indebærer ikke i sig selv, at støjafskærmning kan kaldes vejformål.

Indtil i år har der ikke været en klar administrativ praksis for, om støjafskærmning er en vejopgave, og om gæsteprincippet således finder anvendelse ved ledningsflytning som følge af etablering af støjafskærmning. Den 1. februar 2006 blev Grevesagen, som er beskrevet i afsnit 1.4.1, afgjort i Højesteret. I denne sag blev det slået fast, at støjafskærmning ligger inden for de opgaver vedrørende vejen og dens tilbehør, som kan varetages af vejmyndighederne. Afgørelsen blev truffet med henvisning til følgende:

- Ordlyden i vejlovens § 106, stk. 1
- Baggrunden for § 106, stk. 1
- Det faktum at ledningerne i den konkrete sag var etableret vederlagsfrit i vejarealet
- Vejlovens § 6

[Vejdirektoratet, 2004c (WWW)]

Praksis er med Højesteretsdommen blevet fastlagt entydigt, og støjafskærmning bliver nu af myndighederne betragtet som en vejopgave. Dermed skal ledningsejerne betale omkostningerne i forbindelse med ledningsflytning nødvendiggjort af etablering af støjafskærmning. Dette strider imidlertid mod administrativ praksis gennem de sidste 20 år, for hvad der betragtes som vejopgaver og vejformål, og således hvornår gæsteprincippet gælder. I administrativ praksis lægges der i overvejende grad vægt på, om en flytning af ledninger er nødvendig af hensyn til vejarbejder, der udføres af færdselsmæssige eller vejtekniske hensyn. Trafikministeriet har dog en anden holdning end Vejdirektoratet, og de mente således i Grevesagen, at støjafskærmning var vejformål.

[Vejdirektoratet, 2006]

Dommen kan få konsekvenser for andre vejarbejder, som kan sidestilles med støjafskærmning og dermed bliver omfattet af afgørelsens resultat. Som før nævnt kan beplantning måske i bredere omfang betragtes som vejformål. En videre diskussion af dette problemfelt foretages i kapitel 12.

6.5.2 Udsmykning

Udsmykning på vejarealer kan være kunst i form af eksempelvis skulpturer, springvand, belysning osv., men det kan også være belægning m.m., der delvis er til gavn for trafikken. Når udsmykning af vejarealer udelukkende kan betragtes som udsmykning, kan ledningsejere ikke afkræves at betale for ledningsflytning, hvis det er nødvendigt af hensyn til opsætning af udsmykningen. Derimod kan udsmykning godt have et trafikalt formål. Eksempelvis kan søjler, på samme måde som træer og beplantning, fungere som afskærmning af vejbanen, markering af vejens forløb eller afbrydelse af en færdselsmæssig ensformighed.

Trafikministeriet har i en afgørelse fra den 8. februar 1995 udtalt sig om gæsteprincippets anvendelse i forbindelse med udsmykning bestående af to rækker betonsøjler. Søjlerne, 18 stk. i alt, skulle opføres i forbindelse med renovering af en gade i Kolding. I denne afgørelse udtaler Trafikministeriet følgende om gæsteprincippet:

”Bestemmelsen finder efter ministeriets opfattelse anvendelse ved alle former for ændringer af vejarealer, der har et vej­mæssigt formål, herunder i forbindelse med etablering af enhver form for almindeligt anerkendt vejudstyr, det vil sige udstyr, der har en færdselsmæssig eller vejteknisk funktion eller i øvrigt er til brug for trafik­anterne.

Hvis et arbejde på offentlig vej ikke gennemføres af nævnte vej­mæssige/trafikal­e hensyn, men alene af andre hensyn, må det efter ministeriets opfattelse anses for tvivlsomt, om vejbestyrelsen kan kræve, at ledningsejerne skal afholde udgifterne til flytning af ledninger.”

[Trafikministeriet, 1995b]

Ministeriets opfattelse er, at der ikke er hjemmel i vejlovens § 106, stk. 1 til at kræve, at ledningsejerne afholder udgifterne til flytningen af ledningerne på grund af udsmykning, når denne opsættes ved et vejareal udelukkende for at fungere som kunst. Udsmykning skal have en trafikalk funktion, for at gæsteprincippet kan bringes i anvendelse.

[Trafikministeriet, 1995b]

Der er således to kategorier af udsmykning. Den ene kategori dækker over de former for udsmykning, der alene fungerer som kunst, mens den anden kategori dækker over de former for udsmykning, der både fungerer som kunst, og som har en trafikalk funktion. De former for udsmykning, som også har en trafikalk funktion, kan være omfattet af gæsteprincippet. Hvorvidt gæsteprincippet gælder, afhænger af, om udsmykningen har en færdselsmæssig eller vejteknisk funktion, eller i øvrigt er til brug for trafikanterne. Ved den form for udsmykning, som udelukkende betragtes som kunst, gælder gæsteprincippet ikke, da en flytning af ledninger således ikke skyldes en vejs regulering eller omlægning.

6.5.3 Erstatningsbiotoper og faunapassager

Vejlovens § 43, stk. 2 indeholder hjemmel til at ekspropriere til erstatningsbiotoper og faunapassager til kompensation for et vejanlægs indgreb i naturtilstanden. Vejmyndighederne kan ekspropriere til disse anlæg, når miljømyndighederne har stillet vilkår herom i forbindelse med et vejanlæg. [Hansen og Faarup, 2000, s. 13]

Erstatningsbiotoper og faunapassager er supplerende foranstaltninger, der kan være nødvendige for at mindske et vejanlægs indflydelse på omgivelserne. Det er noget, der er afledt af vejens tilstedeværelse, men som ikke direkte har noget med vejens trafikmæssige formål at gøre.

Når et vejanlæg skønnes at have en negativ indflydelse på dyrelivet, kan vejmyndigheden vælge at etablere faunapassager, se Figur 6.18. Det er således kun i de tilfælde, hvor trafik anlægs barriereeffekt og dennes negative indflydelse på bestanden ikke kan afhjælpes med anlæg af faunapassager, at der etableres erstatningsbiotoper. Dette gælder især, hvor en biotop helt eller delvis forsvinder på grund af trafik anlæggets arealkrav. Erstatningsbiotoper kan bestå af skov, vandflader, vandhuller



Figur 6.18. Faunapassage etableret over vejbanen.
[Vejdirektoratet – Vejreglerådet, 2000d]

eller andet, som så vidt muligt er magen til den biotop, som ødelægges af trafik anlægget. Et eksempel på en erstatningsbiotop kan være et paddehul, som typisk dækker et areal på et par hundrede kvadratmeter, etableret 4-500 m fra trafik anlægget. [Vejdirektoratet – Vejregelrådet, 2000d]

Da erstatningsbiotoper etableres i en vis afstand fra vejanlægget, vil det kun sjældent medføre flytning af ledninger i vejarealer. Faunapassager vil derimod oftere medføre ledningsflytninger, da disse anlægges i direkte tilknytning til vejanlæg, enten over eller under veje.

Der foreligger ingen afgørelser vedrørende gæsteprincippet anvendelse i forbindelse med erstatningsbiotoper eller faunapassager. Projektgruppen antager, at der kan drages en parallel mellem erstatningsbiotoper og faunapassager samt støjskærme, idet disse anlæg er nødvendige for at mindske et vejanlægs negative påvirkning af omgivelserne. Erstatningsbiotoper og faunapassager kan være med til at sikre faunaens overlevelse, når en vej eksempelvis udbygges eller en ny vej anlægges. På samme måde tilgodeser støjafskærmning vejens omgivelser i form af støjreduktion for vejens naboer. Projektgruppen antager på baggrund heraf og på baggrund af Grevesagen, at gæsteprincippet fremover vil kunne anvendes i forbindelse med ledningsflytninger foranlediget af etablering af erstatningsbiotoper og faunapassager. Det skyldes, at sådanne anlæg – analogt til støjskærme – sandsynligvis vil kunne betegnes som vejformål, såfremt de etableres på vejarealer. Hvorvidt ekspropriationshjælpen til etablering af erstatningsbiotoper og faunapassager er en rettesnor, for at gæsteprincippet derfor også kan anvendes ved ledningsflytning, diskuteres nærmere i kapitel 12.

6.6 Nedlæggelse af veje

Nedlæggelse af veje er et centralt område i forbindelse med gæsteprincippet anvendelse, da der i den forbindelse fra vejmyndighedens/grundejerens side kan være ønske om at få flyttet ledninger i nedlagte vejarealer med henblik på bebyggelse eller anden udnyttelse af arealet. Der er hovedsagelig fire forskellige årsager til, at en vej nedlægges:

- Ændret arealanvendelse af tilstødende arealer eller selve vejarealet.
- Nedklassificering af en offentlig vej til en privat fællesvej, f.eks. i et villakvarter.
- Fjernelse af vejen, hvis denne er blevet overflødig.
- Nedlæggelse af en delstrækning som følge af eksempelvis ændring af vejens placering ved anlæggelse af en omfartsvej eller lignende.

Nedlæggelse af veje dækker således også over følgerne af omlægning af veje i form af problemstillingerne omkring det vejareal, der i den forbindelse skal nedlægges og dermed overgå til private fællesveje eller blot private arealer.

Nedlæggelse af veje er i praksis et udefinerbart område. Det skyldes, at det i vejlovgivningen ikke er defineret, hvad der forstås ved nedlæggelse af vej. Der kan stilles spørgsmåls-

tegn ved, om begrebet *omlægning* i vejlovens § 106, stk. 1 omfatter flytning af veje, da ledningsflytning i så fald er omfattet af gæsteprincippet, selv om en flytning principielt omfatter en nedlæggelse og udlæg af et nyt vejareal. Ifølge administrativ praksis gælder gæsteprincippet ikke, når en vej nedlægges, og en kommune er således som ejer af et nedlagt vejareal principielt ikke anderledes stillet end enhver anden grundejer. Det vil sige, at en kommune ikke kan kræve ledninger flyttet for ledningsejerens regning, når en vej nedlægges. [Ministeriet for offentlige arbejder, 1987]

En ejer af et areal, som tidligere har været vejareal, skal selv betale for eventuel flytning af ledninger, som er blevet liggende på arealet efter nedlæggelse af vejen, hvis ledningernes placering er en hindring for vedkommendes udnyttelse af arealet. Der er således en uentydighed med hensyn til, om nedlæggelse med efterfølgende udlæg af nyt vejareal er omfattet af begrebet *omlægning*, og dermed er omfattet af gæsteprincippet. Der hersker dog ikke tvivl om, at gæsteprincippet ikke er gældende, når veje nedlægges, og der ikke anlægges ny vej som erstatning herfor. I Trafikministeriets afgørelse fra den 7. september 2001 (sagen om Stenløse Center), der analyseres nedenfor, er det slået fast, at gæsteprincippet kun finder anvendelse på ledninger, der både før og efter det pågældende vejarbejde er beliggende i vejareal. Dette udelukker naturligvis gæsteprincippets anvendelse i de situationer, hvor en vej helt bortfalder ved nedlæggelse.

6.6.1 Ændret arealanvendelse

Når arealanvendelsen ændres, kan det blive nødvendigt at flytte ledninger i et vejareal. Eksempelvis kan udbygning eller sanering af en bymidte nødvendiggøre ledningsflytning som følge af, at en vej eller en del af en vejstrækning enten skal nedlægges og anlægges et andet sted, eller vejen helt fjernes. Gæsteprincippet finder i praksis alene anvendelse ved nedlæggelse af vej, når formålet med nedlæggelsen af vejen og dermed den ændrede arealanvendelse har med vejens regulering og omlægning at gøre.

Sagen om Stenløse Center (Trafikministeriets afgørelse fra den 7. september 2001) er en sag, hvor ændret arealanvendelse nødvendiggjorde ledningsflytning, men gæsteprincippet var ikke gældende, da formålet med ledningsflytningen var centerformål og ikke vejformål.

SAGEN OM STENLØSE CENTER: Stenløse kommune opførte Stenløse Center, og i den forbindelse var det nødvendigt at omlægge flere ledninger. Ved opførelse af centeret skulle dele af to offentlige veje omdannes til gågade med status som private fællesveje. Der var kun i begrænset omfang påtænkt bebyggelse på de arealer, hvor der var placeret ledninger, men ledningsomlægning var nødvendig af færdsels- og vejtekniske grunde. Ledningerne lå tidligere spredt over vejarealet, men måtte på grund af vejens smalle bredde føje sig ind i et samlet tracé. HNG, der havde ledninger i begge veje, der ændrede status til private fællesveje, argumenterede for, at gæsteprincippet ikke fandt anvendelse, da der var tale om nedlæggelse af offentlige veje, hvor arealerne overgik til centerformål. Hovedformålet med kommunens projekt var således at muliggøre bebyggelse. NESAs, der også havde ledninger i begge veje, anførte, at de på de første ledningsmøder var blevet oplyst om, at omlægningen af ledninger

skulle foretages som følge af centerudvidelsen. Kommunen og anlægsmålsfirmaet, KPC-byg, argumenterede for, at ledningerne skulle flyttes som følge af pladsbehov for udgravning til byggeri af varehusgård og udgravning og butiksplacering oven på ledningerne. Tele Danmark, der havde ledninger i en af vejene, mente ikke, at gæsteprincippet var gældende, da hovedformålet med projektet ikke var vejformål. Den omhandlede offentlige vej blev nedlagt alene med det formål at give plads til ny bebyggelse. Tele Danmark henviste til, at der skulle bygges et nyt rådhus, et supermarked og erhvervslokaler på arealet. Kommunen ønskede ledningerne samlet i det fremtidige vejareal, og de anså ledningsomlægningen som et fælles anliggende, selvom den enkelte ledning allerede var beliggende i et areal, der også fremover skulle forblive vejareal.

Trafikministeriet udtalte, at et ønske om at få samlet ledninger ikke i sig selv er udtryk for, at en ledningsomlægning er nødvendiggjort af et vejarbejde. Derudover finder gæsteprincippet kun anvendelse på ledninger, der både før og efter det pågældende vejarbejde er beliggende i vejareal. Det forhold at en vej ændrer status til gågade og privat fællesvej nødvendiggør ikke i sig selv en flytning af ledningerne. En del af en af de offentlige veje skulle bygges med bl.a. et nyt rådhus, og på denne del af vejen var ledningsomlægningen ikke begrundet med omlægning og ændring af vejarealer, og derfor gjaldt gæsteprincippet ikke. I den anden del af vejen skulle der anlægges gågade og trapper, og efter ministeriets opfattelse havde omlægningen af ledningerne i disse arealer en tæt sammenhæng med opførelsen af et nyt rådhus, og gæsteprincippet gjaldt derfor heller ikke for disse arealer. Ministeriet konkluderede samlet, at gæsteprincippet gjaldt derfor heller ikke for disse arealer. Ministeriet konkluderede samlet, at ledningsejerne skulle afholde udgifterne til de nødvendige ledningsomlægninger. Dette skyldtes, at omlægningerne i det væsentligste måtte anses for nødvendiggjort af hensyn til udbygning af Stenløse Center med rådhus, butik og erhverv i overensstemmelse med lokalplanen for området og ikke primært af hensyn til regulering eller ombygning af de offentlige veje.

[Trafikministeriet, 2001 (Sagen om Stenløse Center)]

Af denne afgørelse fremgår det, at ændring af en vejs status fra offentlig vej til privat fællesvej (gågade) ikke nødvendiggør en flytning af ledninger. For at gæsteprincippet kan anvendes, skal ledningsflytningen være foranlediget af regulering eller omlægning af offentlig vej. Reelt er der dog tale om en omlægning af vejene, idet de indsnævres og bl.a. forsynes med trapper. Sagen om Stenløse Center kan sammenlignes med Trafikministeriets afgørelse fra 15. april 2003, hvor etablering af en svingbane var vejformål, selvom årsagen til etableringen var et udefrakommende privat byggeprojekt. Projektgruppen finder derfor, at der er modstrid mellem de to afgørelser fra Trafikministeriet, idet der i begge afgørelser er tale om ændringer af de eksisterende veje som følge af udefrakommende byggeprojekter. Der er ca. to år imellem de to afgørelser fra Trafikministeriet, og de to afgørelser tyder på, at der kan være sket en praksisændring. Denne problemstilling behandles yderligere i afsnit 12.2.

Trafikministeriet har i en afgørelse fra den 15. januar 2004 slået fast, at gæsteprincippet ikke gælder, når nedlæggelse af vej har et formål, der falder uden for vejformål og dermed hensynet til trafikken og trafikanterne. I den konkrete sag skulle en del af en offentlig vej nedlægges for at gøre plads til udgravning af en kanal, der ifølge lokalplanen for området, skulle gøre *arealerne mere interessante og attraktive*. Da dette ikke er vejformål, gælder

gæsteprincippet ikke. Argumentet i denne afgørelse er mere sagligt end i sagen om Stenløse Center, da der er tale om, at vejen nedlægges (fjernes) fuldstændigt. [Trafikministeriet, 2004b]

I en tidligere afgørelse fra Trafikministeriet fra den 14. maj 1998 har ministeriet ligeledes udtalt sig om, at gæsteprincippet ikke finder anvendelse, når et areal, der hidtil har været vejareal, ved nedlæggelse af vejen skal afhændes til eksempelvis bebyggelse. Vedkommende kommune måtte som ejer af arealet, hvorpå der var placeret en gasledning, betale for ledningsflytningen, såfremt denne var nødvendig, eller afhænde arealet med servitut om gasledningen. [Trafikministeriet, 1998]

Som det kan udledes af de ovenfor beskrevne sager, er praksis, at nedlæggelse af veje med det formål at udlægge arealet (og evt. afhænde det) til andet formål, som f.eks. bebyggelse, ikke er anerkendt som vejformål, og derfor gælder gæsteprincippet ikke. Det er dermed kun i de tilfælde, en nedlæggelse sker i forbindelse med en vejs omlægning og regulering, og hvor ledninger både før og efter nedlæggelsen af vejen er beliggende i vejareal, gæsteprincippet gælder. Blandt andet derfor undrer det projektgruppen, at Trafikministeriet ikke finder, at gæsteprincippet finder anvendelse i sagen om Stenløse Center.

Når ledninger kun er placeret i vejarealer inden en nedlæggelse af vej og ikke efter, gælder gæsteprincippet ikke. Dette har Trafikministeriet udtalt i Koldingsagen (Trafikministeriets afgørelse den 21. januar 1993).

KOLDINGSAGEN: I forbindelse med en vejforlægning af en stærkt trafikeret vej i Kolding havde Cowiconsult anmodet Trafikministeriet om svar på en række spørgsmål i forbindelse med ledningsflytninger. Kolding kommune havde i forbindelse med sagen besluttet, at ledninger i den omlagte vej skulle placeres i en korridor mellem cykelsti og fortov, således at fremtidige arbejder på ledningerne ikke ville genere trafikken på vejen. Kommunen havde efter drøftelse med ledningsejerne ikke ubetinget villet kræve alle ledninger i det eksisterende vejareal flyttet, hvis ledningerne kunne indpasses i det nye vejtracé, og der ikke efterfølgende skete opgravning i det nye kørebaneareal.

I forbindelse med vejforlægningen havde kommunen besluttet at renovere hovedkloakken for at undgå fremtidig opgravning. Kloakken transporterede regn- og spildevand fra et stort opland, og ville fremtidigt også skulle tilsluttes afvanding af det nye vejareal.

I forbindelse med anlægsarbejdet var der opstået en række spørgsmål mht. hvem der skulle betale for ledningsflytningerne i en række tilfælde, bl.a. følgende:

1. Ved permanent flytning af ledninger, som efterfølgende ville være beliggende udenfor det fremtidige vejareal, fandt Trafikministeriet, at vejmyndigheden skulle afholde udgifterne. Med andre ord; ved nedlæggelse af vej kunne ledningerne blive liggende. Hvis de efterfølgende af hensyn til den fremtidige ejers udnyttelse af arealet skulle flyttes, afholdtes udgifterne af vejmyndigheden.
2. Nogle ledninger, som både før og efter anlægsarbejdet var beliggende i vejareal, skulle flyttes permanent, idet der var højdemæssige forskelle, bl.a. fordi et tidligere fortov blev vejbane. Trafikministeriets opfattelse var, at ledningsejerne skulle afholde udgifter til flytning af disse.

3. Nogle ledninger skulle flyttes permanent, idet andre ledninger krævedes/ønskedes flyttet som følge af anlægsarbejdet. Der taltes om en dominoeffekt. Trafikministeriets opfattelse var, at ledningsejerne skulle betale, også selv om der var tale om en dominoeffekt, da ledningsflytningerne var afledt af anlægsarbejdet.

[Trafikministeriet, 1993 (Koldingsagen)]

Et andet problem, der kan opstå i forbindelse med nedlæggelse af offentlig vej, beskrives i nedenstående eksempel:

En vejmyndighed ønsker at afhænde en del af det offentlige vejareal i form af en bræmme langs vejsiden. Vejmyndigheden ønsker at sælge det overflødige vejareal til de tilstødende grundejere. I nogle dele af arealet findes der ledninger. Spørgsmålet er, om vejmyndigheden omvendt skal tåle den mindre pris, der kan forlanges for et areal, hvori der ligger ledninger, i forhold til hvis der ikke lå ledninger? Projektgruppen mener, at vejmyndigheden bliver nødt til at tåle dette forhold, da ledningerne har en ret til at ligge i vejen, da de er placeret lovligt i vejarealet. På samme måde skal vejmyndighederne tåle, at ledningerne ligger i vejen, og de kan således heller ikke opkræve betaling herfor.

Ledningsejerne er derudover naturligvis selv ansvarlige for at få tinglyst rettigheder over ledningerne på arealet, når private grundejere køber arealet.

6.7 Udefrakommende forhold

Der kan i forbindelse med gæsteprincippets anvendelse opstå situationer, hvor et arbejde, der ikke direkte har noget med vejens regulering eller omlægning at gøre, påvirker et vejareal og dermed de ledninger, der er placeret her. En sådan situation er tidligere beskrevet i afsnit 6.3.5, hvor Trafikministeriets afgørelse fra den 15. april 2003 er beskrevet. Her viste det sig, at gæsteprincippet i praksis finder anvendelse ved f.eks. etablering af et nyt boligområde, som foranlediger en ændring af vejforholdene. Selvom årsagen til vejarbejdet og de deraf følgende ledningsflytninger i den forbindelse ikke direkte har noget med vejens regulering og omlægning at gøre, men derimod skyldes udefrakommende forhold, gælder gæsteprincippet. Så længe det vejarbejde, der foranlediges af udefrakommende forhold, er nødvendigt af hensyn til trafikken og trafikanterne, gælder gæsteprincippet ifølge administrativ praksis. Dog strider sagen om Stenløse Center som tidligere nævnt mod denne opfattelse.

Øresundssagen (U 1999.190 Ø) omhandler et tilfælde, hvor et udefrakommende forhold medfører ledningsflytning, og hvor gæsteprincippet finder anvendelse, se afsnit 6.3.1. I denne sag er omdrejningspunktet, hvorvidt A/S Øresundsforbindelsen er at betragte som en vejmyndighed. Det blev stadfæstet ved Østre Landsrets dom, at A/S Øresundsforbindelsen var at betragte som en vejmyndighed, som derfor kunne gøre brug af vejlovens gæsteprincip. Var A/S Øresundsforbindelsen derimod ikke blevet anerkendt som vejmyndighed, havde der sandsynligvis ikke været hjemmel i vejlovens § 106, stk. 1 til at kræve, at ledningsejeren skulle betale for den nødvendige ledningsflytning. Øresundssagen illu-

strerer, hvordan et udefrakommende forhold, som den statslige og overordnede opgave i form af anlæg af Øresundsforbindelsen var, kan medføre anvendelse af gæsteprincippet ved ledningsflytning. Anlæg af Øresundsforbindelsen er uden tvivl vejformål, men på et mere overordnet plan end almindelig regulering og omlægning af en vej i vejlovens forstand. Derfor kræver et anlægsprojekt af den størrelse en særlig anlægslov. Øresundssagen kan betegnes som omhandlende et udefrakommende forhold på baggrund af, at anlæggelse af Øresundsforbindelsen er et større anlæg, der ikke falder inden for vejens almindelige omlægning og regulering.

Østre Landsrets dom fra den 31. januar 2005 (Flintholmsagen) omhandler ligeledes et tilfælde, hvor gæsteprincippet anvendes på baggrund af udefrakommende forhold. Dommen drejer sig om anlæggelsen af Flintholm Station, som en del af Københavns Ringbane. Anlægsarbejdet indebar, at nogle el-ledninger skulle omlægges og forstærkes, og en vej skulle flyttes. Dommen handler primært om gæsteprincippets anvendelse på jernbanearealer, og derfor vil dommen, for så vidt angår dette forhold, blive behandlet i kapitel 9, hvor dommen også er refereret. Derudover er der i dommen taget stilling til, om anlæggelse af stationen, på baggrund af at arbejdet nødvendiggjorde en vejforlægning, medfører, at gæsteprincippet kan anvendes. Vejforlægningen var således afledt af anlægsarbejdet, og anlæg af stationen kan betragtes som et udefrakommende forhold, idet det ikke har noget med selve vejen at gøre. De ledningsarbejder, der var nødvendige på grund af anlæggelse af Flintholm Station, var ikke påkrævede af hensyn til vejformål, men af hensyn til kørsel og arbejde på byggepladsen. En af dommerne i sagen mente, at projektet skulle ses i en helhed, og at de arbejder, der skulle udføres på ledningerne på grund af arbejdet på byggepladsen og vejforlægningen, måtte betragtes som vejformål. Dommeren mente, at anlægsprojektet og de deraf nødvendige vejforlægninger skulle betragtes som et hele, og ledningsarbejderne, der var affødt af projektet, var dermed en del af denne helhed. To andre dommere fandt, at da 2/3 af el-ledningerne lå i arealer, som i forvejen tilhørte Banestyrelsen, var ledningsejeren gæst i dette areal. Flertallets afgørelse blev fulgt, og dermed skulle ledningsejeren afholde 2/3 af udgifterne til ledningsarbejderne, mens Banestyrelsen skulle afholde 1/3 af udgifterne. [Østre Landsrets dom af 31. januar 2005 (utrykt) (Flintholmsagen)]

Det kan på baggrund af Flintholmsagen konstateres, at når et anlægsprojekt, der ikke er vejformål, medfører ledningsarbejder f.eks. på grund af arbejdskørsel på en byggeplads, finder gæsteprincippet ikke anvendes for vejarealerne, da vejens form ikke blev ændret.

6.8 Delkonklusion

I denne delkonklusion vil der blive samlet op på de centrale punkter af analysen, og dermed vil der blive svaret på de aktuelle spørgsmål fra problemformuleringen. De spørgsmål fra problemformuleringen, som besvares via denne del af analysen omhandlende offentlige veje, er følgende:

- Hvilke vejarbejder er omfattet af gæsteprincippet? (Problemformuleringens hovedspørgsmål)
 - b) Hvilke regler gælder for gæsteprincippets anvendelse i forbindelse med vejarbejder, når ledninger er placeret i offentlige veje?
 - c) Hvad er vejformål?

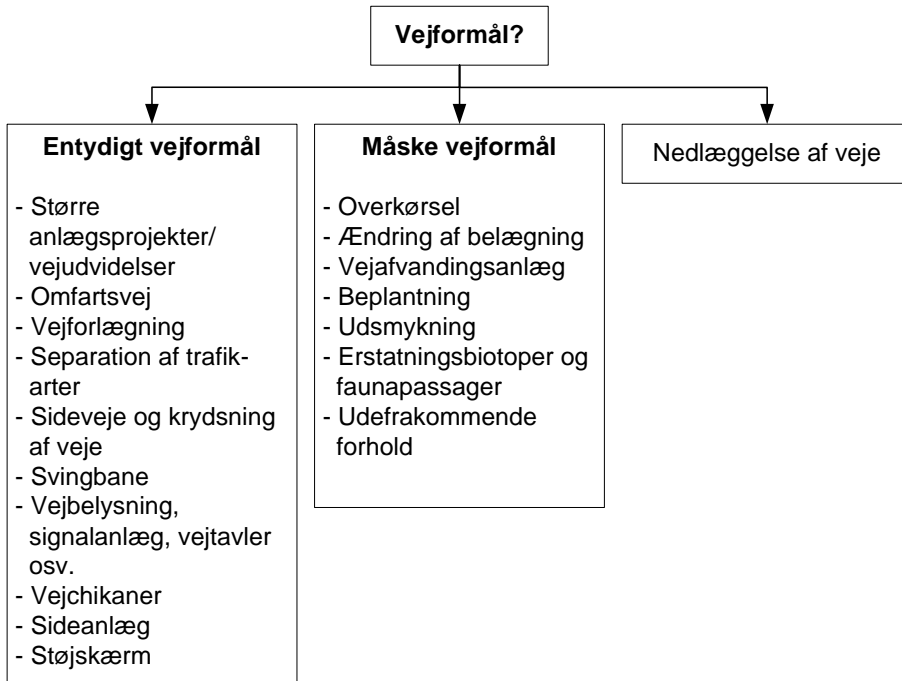
Det skal bemærkes, at hovedspørgsmålet og delspørgsmål c ikke alene besvares ved hjælp af denne del af analysen. Hele analysen, og dermed også de dele, der omhandler private fællesveje, private arealer og jernbanearealer, udgør besvarelsen af problemformuleringen i sin helhed. Derfor vil hovedspørgsmålet først være komplet besvaret i den endelige konklusion i kapitel 13.

For alle arbejder på og ved offentlige veje gælder det overordnet, at de afgørende faktorer, for om gæsteprincippet gælder ved ledningsflytning, er, hvorvidt:

- arbejdet tjener vejformål
- der er indgået særlig aftale om ledningens placering
- der er betalt vederlag for ledningens placering

Arbejdet, der nødvendiggør ledningsflytning, skal tjene vejformål, for at gæsteprincippet kan anvendes. Vejformål omfatter generelt de arbejder på veje, der udføres af færdselsmæssige og vejtekniske hensyn. Når der er indgået særlig aftale om ledningens placering, og aftalen handler om, at ledningsejeren skal betale for ledningens placering og tilstedeværelse i vejarealet, gælder gæsteprincippet ikke. Undtaget herfra er den generelle tilladelse, ledningsejeren skal indhente hos vejmyndigheden for at få lov til at placere ledningen. Når ledningsejeren har betalt et vederlag for at placere ledningen i vejarealet, gælder gæsteprincippet dermed ikke, da ledningen ikke er *gæst* i arealet. Det skal dog bemærkes, at vejmyndigheden ikke kan forlange betaling fra ledningsejerne, som beskrevet i afsnit 5.4.1. En aftale indgået mellem en ledningsejer og en vejmyndighed kan også omhandle, hvordan udgifterne til en eventuel fremtidig ledningsflytning skal fordeles.

Nedenfor vil der blive svaret på problemformuleringen på baggrund af dette kapitels resultater. Besvarelsen er struktureret således, at henholdsvis de arbejder på og ved veje, der entydigt tjener vejformål, og de arbejder på og ved veje, hvor det ikke tydeligt fremgår af lovgivningen og praksis, om arbejdet tjener vejformål, beskrives hver for sig, se Figur 6.19.



Figur 6.19. Figuren viser opdelingen af de arbejder på og ved veje, der er analyseret i dette kapitel.

Dermed vil delkonklusionen dels omhandle de arbejder, der er omfattet af gæsteprincippet, dels de arbejder, hvor der i praksis kan opstå tvivl om, hvorvidt gæsteprincippet gælder. Nedlæggelse af veje falder uden for de to nævnte kategorier, da gæsteprincippet ikke kan anvendes ved nedlæggelse af vej, der nødvendiggør ledningsflytning, selvom nedlæggelsen er vejformål. Gæsteprincippet kan ifølge administrativ praksis kun anvendes i tilfælde af ledningsflytning, hvor ledningen både er beliggende i vejareal før og efter nedlæggelse af vejen.

6.8.1 Entydigt vejformål

Der er en række arbejder på og ved veje, der entydigt tjener vejformål, og det er de umiddelbare vejarbejder, der berører selve vejen. Det drejer sig om de arbejder, der ses i den venstre del af Figur 6.19.

Vejudvidelser i form af store anlægsprojekter er vejformål, og i den forbindelse behøver der ikke være tale om en lokal udvidelse af en vej, for at gæsteprincippet gælder. På baggrund af HNG-sagen kan det konkluderes, at vejudvidelser er omfattet af gæsteprincippet, og at formålet med vejen prioriteres højere end formålet med ledningen.

Vejomlægning i form af anlæggelse af en omfartsvej med tilhørende regulering af en eksisterende vej er vejformål, da dette er et umiddelbart vejarbejde. Vejforlægning hører under ombygning af veje, og betragtes derfor også som vejformål. I analysen kom det frem, at ikke kun permanente ledningsflytninger kan være omfattet af gæsteprincippet, idet midlertidig flytning af ledninger på baggrund af arbejder, der er vejformål, ligeledes kan være omfattet af gæsteprincippet.

Separation af trafik-arter er et vejarbejde, der direkte berører vejen, og også her gælder gæsteprincippet.

Etablering af sideveje og krydsning af veje er også arbejder, der entydigt er vejformål, og derfor må ledningsejerne betale for ledningsflytning i forbindelse med disse arbejder. Ligeledes er etablering af svingbaner vejformål. Gæsteprincippet gælder ved etablering af sideveje og svingbaner samt ved krydsning af veje uanset hvilket arbejde eller anlægsprojekt, som forårsager den konkrete vej. Det er dermed af underordnet betydning, om disse arbejder er foranlediget af eksempelvis nye bolig- eller erhvervsområder, som ikke i sig selv er vejformål, eller af en vejudvidelse pga. en øget trafikmængde.

Analysen viste, at stort set alle former for anerkendt vejudstyr er vejformål i forhold til gæsteprincippet. Således er disse typer af tilbehør til vejen en så integreret del af vejens udformning og udstyr, at der ikke har været de store tvivlstilfælde på dette område.

Vejbelysning, signalanlæg, vejtavler og andre skilte er ifølge afgørelserne fra praksis altid vejformål, da disse er en naturlig del af vejens udstyr, og alle har en færdselsmæssig betydning. Dette gælder ligeledes for vejchikaner, da disse også tjener til at øge trafikikkerheden. Der findes dog ingen afgørelser om netop denne form for udstyr, men projektgruppen mener på baggrund af tilbehørets værdi for vejens funktion, at der i høj grad kan drages en analogi til de ovenstående former for tilbehør, således at alt sikkerhedsmæssigt tilbehør til vejen er vejformål.

Sideanlæg er efter projektgruppens mening også vejformål, selvom der ikke har været nogen afgørelser, som har påvist dette. Projektgruppens vurdering bunder i, at sideanlægene er en naturlig del af vejens udstyr og er til gavn for trafikanterne, ligesom de gavner trafikikkerheden.

Støjafskærmning er placeret til venstre på Figur 6.19, selvom det ikke klart fremgår af vejloven, at dette er vejformål, og at gæsteprincippet, jf. § 106, stk. 1, dermed gælder i forbindelse med etablering af støjskærme. Ifølge praksis er der dog med Grevesagens afgørelse ikke længere tvivl om, at støjafskærmning betragtes som vejformål, selvom en støjskærm ikke anlægges på baggrund af trafikale hensyn, men pga. hensyn til omgivelserne. Det er dermed anerkendt, at støjafskærmning ligger inden for de opgaver vedrøren-

de vejen og dens tilbehør, som kan varetages af vejmyndighederne. Dette er, som tidligere beskrevet, en ændring af den hidtidige praksis ved Vejdirektoratet, der lægger vægt på de færdselsmæssige hensyn.

6.8.2 Måske vejformål

Der er en række arbejder på og ved veje, der ikke entydigt er vejformål – hverken ifølge lovgivningen eller praksis. Det er bl.a. arbejder, der kan have forskellige formål, og disse typer af arbejder ses i den midterste del af Figur 6.19.

Etablering af overkørsler betragtes ikke ubetinget som vejformål, og dette blev klarlagt på baggrund af administrativ praksis. Heraf fremgik det, at etablering af overkørsler kun betragtes som vejformål, hvis vejmyndigheden kræver overkørslen anlagt. En privat grundejers ændrede arealanvendelse og ønske om en overkørsel på en lokalitet, hvor der var placeret ledninger, medførte derfor ikke, at gæsteprincippet gjaldt.

Ændring af vejbelægning kan nødvendiggøre ledningsflytning, og i et konkret tilfælde kunne vejmyndigheden kun kræve ledninger, der ikke længere blev anvendt, fjernet på baggrund af gæsteprincippet, såfremt vejmyndigheden ønskede at råde over arealet til vejformål. Ifølge administrativ praksis er det op til vejmyndighedens skøn at afgøre, om det er nødvendigt at fjerne ledninger på grund af ændringer af vejbelægningen. Projektgruppen antager på baggrund af den generelle praksis på området for gæsteprincippets anvendelse, at ændring af belægning anses for vejformål, når dette arbejde udføres af færdselsmæssige og vejtekniske hensyn. Ledningsejerne må i disse tilfælde derfor betale for ledningsflytning.

For at et vejafvandingsanlæg i form af bl.a. kloakker kan siges at være vejformål, skal anlægget aflede vand fra vejarealet. Et arbejde i forbindelse med en ændring af en kloakledning skal derfor først og fremmest tjene til en forbedring af vejens afvanding, for at det kan betragtes som vejformål, og gæsteprincippet dermed kan anvendes. Hvis arbejdet med kloakledningen derimod tjener andre formål som f.eks. forsyningsformål, kan gæsteprincippet ikke gøres gældende.

Beplantning langs veje er, som analysen viste, et punkt, der er lidt mere omdiskuteret. I analysen blev det dog påvist, at beplantningen skal have sit udgangspunkt i, at det skal være til gavn for vejen og trafikanterne, for at det kan betragtes som vejformål. Det skal således være til gavn for trafikken. Med Grevesagen er der dog åbnet mulighed for, at den begrundelse, der er for etableringen af en beplantning, kan udvides på samme måde som for støjskærme. Således kan begrundelsen også være, at det er til gavn for naboerne og omgivelserne, i form af at generne fra vejen mindskes.

Det er omdiskuteret, hvorvidt udsmykning er vejformål, da udsmykning kan tjene vejformål i teknisk forstand, men det kan også være ren udsmykning, som ikke er vejformål. Jævnfør praksis kan udsmykning fungere som afskærmning af vejbanen, markering af vejens forløb eller afbrydelse af en færdselsmæssig ensformighed på samme måde som beplantning. Når udsmykning har en sådan færdselsmæssig funktion, gælder gæsteprincippet. Derimod gælder gæsteprincippet ikke, når udsmykning udelukkende er til pynt eller andre formål, der ikke er vejformål.

Med hensyn til om erstatningsbiotoper og faunapassager er vejformål, findes der ingen administrative afgørelser eller domme, og projektgruppen kan derfor ikke med sikkerhed vurdere, hvorvidt erstatningsbiotoper og faunapassager i praksis betragtes som vejformål. Der kan dog drages en analogi til, hvordan støjskærme opfattes i praksis. Hvis erstatningsbiotoper og faunapassager, på baggrund af vejlovens § 43, stk. 2 og det forhold, at formålet med dem er at mindske vejens negative påvirkning af omgivelserne, sidestilles med støjskærme, vil de altså være at betragte som vejformål. Denne analogi til støjskærme er ikke efterprøvet i administrativ praksis eller ved domstolene, og derfor er erstatningsbiotoper og faunapassager placeret i måske vejformål på Figur 6.19.

Udefrakommende forhold såsom anlæggelse af Metroen og andre store anlægsprojekter som f.eks. Stenløse Center udløser i nogle tilfælde gæsteprincippets anvendelse ved ledningsflytning i vejarealer. Praksis er dog ikke klar og entydig på dette område, hvorfor udefrakommende forhold er placeret under måske vejformål på Figur 6.19. Da Metrosagen først behandles i kapitel 10, vil projektgruppen i diskussionen i kapitel 12 tage denne uentydige praksis op og redegøre for, hvorvidt der er en uentydig retsstilling på området eller ej.

Overordnet gælder det, at når vejarbejde foranlediges af udefrakommende forhold, og vejarbejdet er nødvendigt af hensyn til trafikken og trafikanterne, gælder gæsteprincippet ved ledningsflytning, uanset arten af det udefrakommende projekt.

6.8.3 Nedlæggelse af veje

Nedlæggelse af veje er vist særskilt på Figur 6.19, da det er en type vejarbejde, der adskiller sig fra de øvrige arbejder på og ved veje. Der er, som det er analyseret i dette kapitel, en klar praksis for, hvornår gæsteprincippet gælder ved nedlæggelse af veje. Det er kun i de tilfælde, hvor ledninger både før og efter nedlæggelse af en vej er beliggende i vejareal, gælder gæsteprincippet. Ved nedlæggelse af en vej, hvor det nedlagte vejareal f.eks. afhændes med henblik på bebyggelse, gælder gæsteprincippet dermed ikke. Derimod gælder gæsteprincippet, når formålet med nedlæggelsen og dermed den ændrede arealanvendelse har med vejens regulering og omlægning at gøre.



Kapitel 7

Analyse af gæsteprincippet ved private fællesveje

Formålet med denne del af analysen er at afdække, hvilke regler der gælder vedrørende gæsteprincippet ved vejarbejder på private fællesveje. Analysen vil herunder beskæftige sig med, hvad der forstås ved vejformål, samt hvordan praksis håndterer dette spørgsmål med hensyn til private fællesveje. Kapitlet behandler gæsteprincippet ved nedlæggelse af private fællesveje, vedligeholdelse af ledninger og vejarbejder på private fællesveje.

Som det fremgår af projektets indledning og teorigrundlaget, gælder der enslydende regler for private fællesveje i byzone og offentlige veje med hensyn til gæsteprincippet. Lovgrundlaget er sammenligneligt, og fortolkningen af bestemmelserne i henholdsvis vejloven og privatvejsloven er også ens. Dette fremgår både af lovteksten og af de to cirkulærer (vejlovcirkulæret og privatvejslovcirkulæret). Der gælder således for private fællesveje i byzone, at det er arbejdets art, som er afgørende for, om en vejmyndighed kan påberåbe sig gæsteprincippet, når ledningsflytning er påkrævet.

For ledninger i private fællesveje i landområder gælder de samme regler som for ledninger placeret i private arealer. Det afgørende i disse tilfælde er, hvorvidt der er indgået aftaler om ledningernes tilstedeværelse, f.eks. stiftet en servitut, og hvad indholdet af en sådan aftale eventuelt er. Reglerne behandles nærmere i kapitel 8.

Selvom der som udgangspunkt gælder enslydende regler for private fællesveje i byzone og offentlige veje, er der dog nogle afgørelser, som er interessante at fremhæve for at komme til bunds i afklaringen af betydningen af gæsteprincippet. Projektgruppen er ikke stødt på domme i forbindelse med gæsteprincippets anvendelse på private fællesveje, men der findes en række administrative afgørelser, som indeholder interessante problemstillinger.

7.1 Nedlæggelse

Nedlæggelse af private fællesveje er mindre komplekst end nedlæggelse af offentlige veje. En nedlæggelse af en privat fællesvej vil i de fleste tilfælde være en fjernelse af vejen, som kan skyldes forskellige årsager. Der kan f.eks. være tale om ændret arealanvendelse på de tilstødende ejendomme eller matrikulære forandringer, som overflødiggjør vejen.

Da der gælder enslydende regler for gæsteprincippet ved offentlige veje og private fællesveje, vil det også være de samme problemstillinger for nedlæggelse af offentlige veje, som

gælder for private fællesveje. På samme måde som ved nedlæggelse af offentlige veje, gælder gæsteprincippet ikke ved nedlæggelse af private fællesveje. De tilbageblivende arealer fra en nedlagt vej tilhører den grundejer over hvis ejendom, vejen forløb. Efter nedlæggelsen af en privat fællesvej, som indeholder en ledning, vil grundejeren skulle acceptere ledningens placering i arealet. Grundejeren kan altså ikke kræve ledningen flyttet på ledningsejerens regning. Forhindrer ledningens tilstedeværelse grundejerens udnyttelse af ejendommen, må grundejeren selv bekoste flytningen. Et sådant spørgsmål har Trafikministeriet i en afgørelse fra den 12. maj 2004 taget stilling til i forbindelse med nedlæggelse af en privat fællesvej og efterfølgende udnyttelse af arealet til andet formål.

TRAFIKMINISTERIET 12. MAJ 2004: Trafikministeriet traf afgørelse i en sag om en tvist mellem et elselskab og en kommune vedrørende et elkabel, som lå i en nu nedlagt privat fællesvej i byzone.

Elselskabet anførte, at omlægningen af ledningen ikke var omfattet af bestemmelsen i privatvejslovens § 52, samt at kommunen som vejmyndighed var pligtig til at sørge for, at kabler i en privat fællesvej i byzone blev sikret ved tinglysning eller ved omlægning i forbindelse med nedlæggelse af vejen.

Kommunen havde anført;

- at denne ikke havde været vidende om kablets tilstedeværelse i vejarealet,
- at placering og sikring af kabler i private vejarealer var et privatretligt forhold,
- at ansvaret for kablets placering og sikring påhvilede ledningsejeren,
- at elselskabet ikke på noget tidspunkt havde henledt kommunens opmærksomhed på, at der lå et elkabel i det omhandlede vejareal og
- at det at kommunen som planlægningsmyndighed og vejmyndighed gav tilladelse til nedlæggelse af en vej ikke betød, at kommunen skulle betale for flytning af eventuelle ledninger.

Da kommunen ikke var bekendt med kablets placering, fik elselskabet ikke særskilt meddelelse om vejens nedlæggelse. Kommunen havde hverken i forbindelse med vejstrækningens nedlæggelse eller senere fremsat krav om, at elkablet skulle flyttes. Den private bygherre, som havde påbegyndt gravearbejderne fandt, at kablet lå uhensigtsmæssigt placeret, og havde forlangt at elselskabet skulle flytte det. Elselskabet fremsatte efterfølgende krav om, at kommunen skulle afholde udgifterne ved flytning af kablet.

Trafikministeriet fandt ikke, at gæsteprincippet (privatvejslovens § 52, stk. 1) fandt anvendelse i den pågældende sag. Dette skyldtes, at vejmyndigheden ikke havde forlangt kablet flyttet, og selvom dette havde været tilfældet, havde der ikke været tale om en flytning nødvendigvis af en ombygning/omlægning af vejen (vejformål).

En myndigheds beslutning om nedlæggelse af en vej betyder ikke nødvendigvis, at lovligt placerede ledninger skal flyttes/omlægges. Vejmyndigheden blev ikke, jf. privatvejsloven, pålagt pligt til at sørge for deklaration om ledningers tilstedeværelse i nedlagt vejareal. Spørgsmål om, hvorvidt kommunen kunne pålægges at afholde udgifter i sagen var et privatretligt forhold, som skulle afgøres af domstolene.

[Trafikministeriet, 2004a]

Som det fremgår af afgørelsen, hersker der nogen tvivl mellem parterne om, hvilke regler der gælder, og hvem der har ansvaret for hvilke områder. En vejmyndighed er bemyndiget til at nedlægge veje, og nedlæggelse af en vej medfører ikke nødvendigvis, at eksisterende kabler i vejen skal fjernes. Kablerne ligger jo lovligt i vejen. Som følge deraf har vejmynd-

digheden heller ikke pligt til at lade eventuelle kabler sikre ved tinglysning ved nedlæggelse af vejen. Kun hvis den fremtidige arealanvendelse nødvendiggør det, skal ledninger i arealet flyttes. Under sådanne omstændigheder må det enten være vejmyndigheden eller en eventuel overtager af arealet, som betaler udgifterne i forbindelse med ledningsflytningen. Det kan ikke være ledningsejerens pligt, da nedlæggelsen ikke skyldes vejformål.

Ligesom det blev beskrevet i afsnit 6.6, er det afgørende, hvilket formål nedlæggelsen af vejen har. I den konkrete sag skyldes nedlæggelsen, at arealet skal anvendes til et byggeprojekt, som forstås af en privat bygherre. Efter nedlæggelse af vejen, er arealet afhændet til bygherren, og denne overtager ved overdragelsen af arealet de rettigheder og pligter, som den tidligere ejer havde på arealet. Da vejmyndigheden ikke har pligt til at tinglyse eventuelle kabler i arealet, kan den part som overtager arealet, heller ikke kræve dette af vejmyndigheden. Vejmyndigheden har ikke nogen særlig interesse i, at kablet tinglyses. Det har derimod ledningsejeren, som med fordel kan sikre sit kabel ved at lade en servitut tinglyse. Denne sag er dog mere problematisk, idet bygherren, som overtog arealet efter vejens nedlæggelse, tilsyneladende ikke var klar over, at der lå et kabel i jorden. Det fremgår ikke af Trafikministeriets udtalelse, hvordan parterne skal forholde sig i den situation, andet end at en tvist skal afgøres af domstolene. På den ene side kan det anføres, at både ledningsejer og bygherre var i god tro, da ingen af dem tilsyneladende var klar over, at der var et problem under opsejling. På den anden side kan det anføres, at kablet ligger lovligt, og at bygherren har overtaget et areal med en ledning, som lovligt er placeret i arealet. Hvem der skal afholde udgifterne fremgår ikke, men efter projektgruppens vurdering vil det være bygherren, som skal betale for flytningen, selvom der ikke er lyst deklaration på kablet. En eventuel flytning af kablet skyldes under ingen omstændigheder vejformål, og det kan derfor ikke være ledningsejeren, der skal betale for flytningen. Arealets status på det tidspunkt, hvor kablet blev placeret, spiller en afgørende rolle i den stillingtagen, ligesom spørgsmålet om, hvorvidt en omlægning eller regulering skyldes vejformål er meget centralt. Dette spørgsmål har Vejdirektoratet i en afgørelse fra den 15. februar 2002 taget stilling til, se afsnit 8.2.1.

I ovenstående afgørelse er der en udtalelse fra kommunen, som medfører en vis undren hos projektgruppen. Kommunen anfører, at placering og sikring af kabler i private vejarealer er et privatretligt forhold, og at ledningsejeren har ansvaret for placering og sikring af ledningerne. Denne udtalelse er til dels korrekt, hvis den angår private veje eller private fællesveje i landområder. Anderledes forholder det sig med private fællesveje i byzone, hvor kommunen som vejmyndighed skal give tilladelse til særlig brug af vejarealer samt ledningers placering og opgravning, jf. privatvejslovens §§ 49-51. Det undrer derfor projektgruppen, hvordan kommunen på den måde kan fralægge sig det ansvar, den har som vejmyndighed og i stedet lægge ansvaret over på ledningsejeren.

7.2 Vedligeholdelse af ledninger

Det særlige ved private fællesveje er, at de ejes af private, ofte de tilstødende grundejere, men at de forvaltes af den pågældende kommune som vejmyndighed. Kommunerne bestemmer således over de private fællesveje, men ejerne har ansvaret for vejenes tilstand. Kommunernes rolle i den forbindelse er at føre tilsyn med vejenes stand i den konkrete sag. I forbindelse med nedklassificering af en række blinde boligveje til private fællesveje opstod der tvivlsspørgsmål fra grundejernes side med hensyn til den fremtidige vedligeholdelse af nogle ledninger i vejene. Disse spørgsmål blev indbragt for Vejdirektoratet i en skrivelse fra den 29. juni 2004.

VEJDIREKTORATET 29. JUNI 2004: I 1985 besluttede en kommune, at alle blinde boligveje til en stamvej skulle nedlægges som offentlige veje og opretholdes som private fællesveje. Dette betød, at ejerne af de tilgrænsende ejendomme havde den fremtidige vedligeholdelsespligt. En grundejer ønskede i den forbindelse oplyst, om denne vedligeholdelsespligt også gjaldt rendestensbrønde m.v., som afvandede den private fællesvej set i forhold til ledningsejerens forpligtelser. Ifølge Vejdirektoratet var ledninger, som tjente vejformål – det vil sige bl.a. rendestensbrønde – almindeligt vejudstyr, og derfor var disse omfattet af privatvejslovens almindelige bestemmelser om vedligeholdelse. Dette betød, at vedligeholdelsespligten påhvilede ejerne af de tilgrænsende ejendomme.
[Vejdirektoratet, 2004b (WWW)]

Afgørelsen viser, at ledninger, som er en del af vejens udstyr, skal vedligeholdes af vejejeeren for dennes regning. I dette tilfælde er vejejeeren ejerne af de tilgrænsende ejendomme. Situationen er central for forståelsen af, hvilke typer af ledninger som er omfattet af et vejarbejde. Hvis ledninger naturligt er en del af vejens udstyr – i det konkrete tilfælde rendestensbrønde – er det vejejeeren, som skal betale, idet vejejeeren samtidig er ejer af de omhandlede ledninger. Den ovenfor nævnte situation kan ses som en analogi til problemet med stikledningerne, som er beskrevet i afsnit 4.3.

7.3 Vejarbejder

Som ved nedlæggelse af private fællesveje gælder også for øvrige vejarbejder tilsvarende regler for private fællesveje, som gælder for offentlige veje. Dette skyldes som tidligere nævnt, at gæsteprincippet i henholdsvis vejloven og privatvejsloven er identisk bortset fra de vendinger, som henviser til, hvilken type vej der er tale om. Det betyder, at så længe der er tale om reguleringer og omlægninger af den private fællesvej, som er vejformål, vil det være ledningsejeeren, som skal afholde udgifterne til ledningsomlægninger. Den retstilstand blev allerede slået fast, inden privatvejsloven trådte i kraft, som følgende afgørelse fra Trafikministeriet den 1. september 1972 viser.

TRAFIKMINISTERIET 1. SEPTEMBER 1972: Nogle vejarbejder ville medføre omlægning af nogle fjernvarmeledninger i henholdsvis offentlige biveje samt en privat fællesvej. Ifølge vejbestyrelseslovens § 57, stk. 1 (enslydende med den nuværende vejlovs § 106, stk. 1) meddelte Trafikministeriet, at ledningsejeeren på baggrund af bestemmelsen principielt var

tilpligtet at afholde udgifterne for omlægning af ledningerne i de offentlige veje. Trafikministeriet henviste til tilsvarende regler i den på daværende tidspunkt vedtagne men ikke i krafttrådte privatvejslov.

[Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004e (WWW)]

I afgørelsen henvises der til vejbestyrelsesloven, der som bekendt indeholdt den første formulering af gæsteprincippet. Da privatvejsloven ikke på det tidspunkt, hvor afgørelsen blev afsagt, var trådt i kraft, blev der anvendt analogifortolkning af vejbestyrelsesloven, således at reglerne i denne blev overført til private fællesveje. Denne afgørelse er et tydeligt eksempel på, at det er enslydende regler, som gælder for offentlige veje og private fællesveje, da bestemmelsen fra offentlige veje blev anvendt på private fællesveje indtil privatvejslovens ikrafttræden i 1973.

Efter privatvejslovens ikrafttræden i 1973 anvendte Trafikministeriet direkte henvisninger til denne lovs bestemmelser, som nedenstående afgørelse fra den 9. juli 1973 viser.

TRAFIKMINISTERIET 9. JULI 1973: Udgifter i forbindelse med omlægning af kommunale og private vandledninger som følge af vejreguleringer og andre vejarbejder skulle afholdes af pågældende ledningsejere. Dette var i overensstemmelse med både bestemmelserne i vejlovens § 106, stk. 1 og privatvejslovens § 52, stk. 1.

[Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004a (WWW)]

Fælles for afgørelserne er, at der ved de omhandlede vejarbejder er tale om, at de tjener vejformål, hvorfor der ikke er tvivl om, at ledningsejerne skal betale for ledningsomlægningerne. Det fremgår ikke specifikt, hvilke former for vejarbejder der er tale om, men det er tydeligvis arbejder, som har med vejens funktion at gøre.

7.3.1 Krav til vejens stand efter vejarbejder

Skal der udføres ledningsarbejder på eller i en privat fællesvej, skal sådanne arbejder godkendes af vejmyndigheden, jf. privatvejslovens § 50, stk. 1. I den forbindelse kan vejmyndigheden stille saglige krav til ledningsejeren om, at vejen efter arbejdets afslutning skal leveres tilbage i samme stand som ved arbejdets påbegyndelse. Lignende regler er at finde i vejlovens § 101, stk. 1. Rækkevidden af vejmyndighedens mulighed for at stille krav til ledningsejerne er behandlet af Vejdirektoratet i følgende afgørelse fra den 5. september 2003.

VEJDIREKTORATET 5. SEPTEMBER 2003: Sagen handlede om, hvorvidt en kommune som vejmyndighed kunne påbyde ledningsejere at udlægge nyt slidlag på en privat fællesvej, som havde været gravet op på 2/3 af vejens samlede areal. Ifølge privatvejsloven kunne kommunen som vejmyndighed kun stille krav om, at vejen skulle leveres tilbage i samme stand som før arbejdets påbegyndelse og således ikke pålægge ledningsejere at levere vejen tilbage i bedre stand end ved arbejdets påbegyndelse. Kommunens opgave som vejmyndighed var at føre tilsyn med arbejdet, således at ledningsarbejderne ikke påførte grundejerne unødige tab i form af øgede udgifter til vejens fremtidige vedligeholdelse. Skulle der inden to år have vist sig at være skader, kunne udbedring af disse pålægges ledningsejerne at beta-

le. Vejdirektoratet fandt således ikke, at kommunen som vejmyndighed havde hjemmel til at kræve, at ledningsejerne udlagde nyt slidlag.
[Vejdirektoratet, 2003 (WWW)]

Som det fremgår af sagen, har kommunen som vejmyndighed ikke kompetence til at kræve, at vejen efter et vejarbejde leveres tilbage i bedre stand, end den var i ved arbejdets påbegyndelse. Afgørelsen er i overensstemmelse med de forvaltningsretlige principper om saglige krav og proportionalitet, men det kan diskuteres, om ikke slidlagets tilstand tjener vejformål. Projektgruppen vurderer, at slidlagets tilstand tjener vejformål, men det er principielt ledningsejerne uvedkommende, så længe forandring af slidlaget ikke påvirker de ledninger, som ligger i vejen. Det er også et krav til vejmyndighedernes forvaltning, at ledningsejerne ikke pålægges at afholde flere udgifter end nødvendigt. Skulle ledningsejerne have bekostet et nyt slidlag i den konkrete sag, ville det have været rimeligt at forlange, at de tilstødende grundejere skulle bidrage med et beløb svarende til værdistigningen for vejen, da det netop vil være en fordel for dem, at vejens tilstand forbedres.

7.4 Delkonklusion

Det spørgsmål fra problemformuleringen, som denne del af analysen har besvaret, er følgende:

- e) Hvilke regler gælder for gæsteprincippets anvendelse i forbindelse med vejarbejder, når ledninger er placeret i private fællesveje, på private arealer eller i jernbanearealer?

Det er kun den del af spørgsmålet, som angår private fællesveje, som er blevet besvaret i denne del af analysen.

Denne del af analysen har vist, at der vedrørende gæsteprincippet generelt for private fællesveje i byzone gælder tilsvarende regler som for offentlige veje. For at gæsteprincippet kan påberåbes ved vejarbejder på private fællesveje, skal der være tale om, at det vejarbejde, der udføres, skal være vejformål. De samme arbejder, som betragtes som vejformål ved offentlige veje, er også vejformål ved private fællesveje, se afsnit 6.8. Det interessante at bemærke i denne analyse har derfor været de tilfælde, hvor anvendelsen af gæsteprincippet på private fællesveje adskiller sig fra anvendelsen af gæsteprincippet på offentlige veje.

Analysen viste bl.a., at der gælder forskellige regler for private fællesveje i henholdsvis landområder og byzone. For ledninger placeret i private fællesveje i byzone gælder der for gæsteprincippets anvendelse tilsvarende regler som gælder for gæsteprincippets anvendelse på ledninger placeret i offentlige veje. Dette resultat uddybes nedenfor. For ledninger placeret i private fællesveje i landområder gælder privatretlige regler, og eventuelle tvi-

stigheder må derfor afgøres af domstolene. Denne problemstilling er ikke behandlet grundigt i dette kapitel, men uddybes i kapitel 8.

Analysen har vist med hensyn til nedlæggelse af private fællesveje, at der gælder tilsvarende regler, som også gælder for nedlæggelse af offentlige veje. Dermed er det også afgørende, hvilket formål nedlæggelsen har. Dog vil nedlæggelse af en privat fællesvej typisk betyde fuldstændig fjernelse af vejen i modsætning til offentlige veje, hvor nedlæggelse også kan være nedklassificering til privat fællesvej. Ved fuldstændig fjernelse af en privat fællesvej er der ikke tale om vejformål, og det vil betyde, at ledningsejeren ikke skal betale for ledningsflytninger i forbindelse med nedlæggelse af private fællesveje.

Efter nedlæggelse af den private fællesvej er der arealer tilovers efter vejen, og det er overtagelsen af disse arealer, som adskiller sig fra situationen vedrørende nedlæggelse af offentlige veje. Ejendomsretten til de tiloversblevne arealer tilfalder stadig vejejeren, og forskellen for vejejeren er, at der ikke længere er forpligtelser på arealet i forhold til vejmyndigheden. Vejejeren må efter en vejs nedlæggelse således acceptere de ledninger, som ligger i det tidligere vejareal, selvom arealet nu har status af privat areal. Det fremgår ikke entydigt af hverken den administrative praksis eller domspraksis, hvem der skal betale for en eventuel ledningsflytning, hvor anvendelsen af arealet kræver dette, men hvis ledningen er lovligt anbragt, er det grundejeren, som skal betale for ledningsflytningen, idet ledningsejeren har en forventet placeringsret. Det rimelige i, at grundejeren skal betale for en ledningsflytning, kan diskuteres, da ledningen med stor sandsynlighed har været placeret vederlagsfrit som gæst i vejarealet, og dermed så at sige opnår en fordel med hensyn til betalingsspørgsmålet, idet vejen nedlægges. Ved tilkøb af arealet har grundejeren sandsynligvis betalt en lavere pris for arealet, end hvis der ikke havde været en ledning i arealet, hvorved der tages hensyn til, at grundejerens dispositionsret er begrænset.

Analysen viste bl.a. også, at der findes to slags ledninger, nemlig ledninger som tjener vejformål (f.eks. afvandingsledninger) og andre ledninger (forsyningsledninger). De ledninger, som tjener vejformål, hører til vejens udstyr og kan f.eks. være kloakledninger og lignende. Denne type ledninger skal vedligeholdes af vejejerne og ikke af vejmyndigheden. Vejejerne er således både vejejere og ledningsejere for så vidt angår ledninger, der hører til vejens udstyr, og udgifter til vedligeholdelse af den type ledninger, påhviler vejejerne.

Endelig viste analysen, at det i forbindelse med vejarbejder foranlediget af ledningsejere, kun påhviler ledningsejeren at aflevere arealet tilbage til vejejerne i samme stand, som da arbejdet blev påbegyndt. For offentlige veje gælder tilsvarende regler, hvorfor retstilstanden også på dette område er enslydende for private fællesveje i byzone og offentlige veje.



Kapitel 8

Analyse af gæsteprincippet ved private arealer

Denne del af analysen skal klarlægge de regler, som gælder for flytning af ledninger placeret i private arealer samt ledninger placeret i private fællesveje i landområder som følge af forskellige arbejder på og ved vejene.

Der eksisterer ikke noget lovbestemt gæsteprincip for ledninger placeret i private arealer. Derimod gælder der almindelige regler om indgåelse af aftaler mellem parterne, som i dette tilfælde vil være grundejeren og ledningsejeren. Umiddelbart vurderer projektgruppen ikke, at dette emnefelt er så problemfyldt, som de øvrige emnefelter, der analyseres i projektet. Men da private arealer er et muligt placeringssted for ledninger, har projektgruppen valgt at behandle dette emne i analysen for at give en komplet redegørelse af problemstillingerne vedrørende gæsteprincippet. Det er desuden sandsynligt, at der vil eksistere problemer mellem ledningsejere og grundejere om spørgsmålet om en eventuel ledningsflytning.

Ledninger, som placeres i private arealer, placeres enten ifølge aftale eller ved ekspropriation. Sker placeringen ved ekspropriation, ydes der en erstatning til grundejeren, som er fastsat ved taksation. Placeres ledningen ved aftale mellem ledningsejer og grundejer, vil det være indholdet af den indgåede aftale, som er det centrale – der kan ligeledes aftales en erstatning. Det centrale er, hvorvidt der er betalt vederlag for ledningens tilstedeværelse på arealet. Den bedste måde for ledningsejeren at sikre sin ret over ledningen er ved at tinglyse en servitut på den pågældende ejendom. Dette sikrer ledningen mod tredjemand ved f.eks. videresalg af ejendommen eller placering af kommende ledninger. Servitutten vil også være en fordel for grundejeren, idet vedkommende på baggrund af servitutens indhold kender sin retsstilling.

8.1 Domstolsafgørelser

Projektgruppen vil gennemgå tre domsafgørelser, som omhandler ledningsflytninger på privat ejendom, for at få belyst problemstillingerne. Dommene stammer fra henholdsvis 1930'erne og 1997. Umiddelbart ville det af hensyn til udviklingen i retspraksis være mest korrekt at begynde med de to ældste domme og slutte med den tidsmæssigt nyeste. Em-

nerne er imidlertid ikke sammenfaldende, hvorfor den nyeste dom analyseres først, og de to ældste domme analyseres til sidst.

Den nye dom er Øresundssagen, der er behandlet i afsnit 6.3.1 med hensyn til de spørgsmål, som relaterer sig til offentlige veje, men sagen indeholder også problemstillinger vedrørende private arealer.

Som refereret i afsnit 6.3.1 omhandler Øresundssagen flytning af en række ledninger i henholdsvis offentlig vej og på private arealer i forbindelse med anlæggelsen af landanlæggene til Øresundsforbindelsen. Ledningsejeren, KTAS, mente ikke, at selskabet skulle afholde udgifterne til flytning af de ledninger, som var placeret på private arealer.

Af dommen fremgår det, at en ledningsejer må kende den risiko, der er, for at ledninger, som placeres i vejarealer, skal flyttes. Den risiko gælder også ledninger, som er placeret i private arealer. Ledningerne i den pågældende sag var placeret vederlagsfrit, og var således gæst i de private arealer.

I sagen fremgår det, at A/S Øresundsforbindelsen lovligt ved ekspropriation har erhvervet de omhandlede private arealer, og dermed også har erhvervet de rettigheder, som den tidligere ejer af arealerne havde. Da der ikke er betalt for ledningernes tilstedeværelse, skal ledningsejeren selv betale for flytning af ledningerne. Den pligt til betaling skete med henvisning til telegraf- og telefonloven fra 1897, hvoraf det fremgår, at det påhviler ledningsejeren på begæring af grundejeren at flytte ledningerne, hvis grundejeren ønsker at anvende arealerne til et andet formål.²³ Yderligere støttes anvendelsen af telegraf- og telefonloven af, at KTAS er et koncessioneret selskab, som derved er omfattet af reglerne om statslige ledninger, og at der derfor gælder særlige regler for de rettigheder, som kan stiftes over de pågældende ledninger. Af telegraf- og telefonlovens § 9, stk. 1, fremgår det, at teleadминистраtionen ikke kan erhverve en ret på tværs af grundejerens påviselige interesser.²⁴ Endvidere kan teleadминистраtionen ikke fastholde en erhvervet ret på tværs af grundejerens senere påståede legitime interesser i en ændret udnyttelse af grunden, der hindres eller vanskeliggøres af ledningsanlægget. Igennem telegraf- og telefonlovens bestemmelser i § 9 opnår ledningsanlægget en faktisk beskyttelse mod unødvendig ødelæggelse, men det opnår ikke en prioritetsbeskyttelse mod ejerens senere ændrede udnyttelse af grunden. Med den bestemmelse adskiller den ret, som telegraf- og telefonloven giver ledningsanlægget, sig på afgørende måde fra en sædvanlig servitut, hvorved eksproprianten typisk opnår en prioritetsbeskyttelse.

[KFE 1997.168 (Øresundssagen)]

²³ § 12, stk. 2, 1. pkt. En Statsledning skal paa Begæring af vedkommende Grundejer midlertidig eller for stedse fjernes, naar det godtgøres, at Fjernelsen er nødvendig for Iværksættelsen af Arbejder [nemlig bygnings- eller jordarbejde eller en foranstaltning, der kan forstyrre eller beskadige ledningen (red.)] som de nævnte eller for den Brug, som Ejeren agter at gøre af Grunden. ...

²⁴ § 9, stk. 1, 1. pkt. Statens Telegraf- og Telefonledninger med Tilbehør maa anbringes paa, over eller under fremmed Grund og Ejendom, være sig offentlig eller privat;...

Øresundssagen viser, at det også er centralt, hvilken type ledninger der er tale om, da der for statslige telefonledninger gælder særlige regler i forhold til private eller øvrige offentlige ledninger. Havde der ikke været tale om statslige telefonledninger, ville KTAS dog sandsynligvis stadig skulle have betalt for ledningsflytningerne, da ledningerne, som det fremgik af sagen, var placeret vederlagsfrit i de private arealer. Det er altså centralt for vurdering af betalingssspørgsmålet, hvorvidt der er betalt vederlag for placering af ledningerne. Denne problemstilling er central for de to sager, som behandles nedenfor.

8.1.1 Aftale

Som tidligere nævnt er det meget centralt for ledninger placeret på private arealer, hvorvidt der er indgået aftaler, samt indholdet af disse eventuelle aftaler. Denne problemstilling var aktuel allerede ved begyndelsen af gæsteprincippets virke, hvilket de to følgende domme også viser.

Den første sag er Næsby-dommen, som er refereret i afsnit 1.3.1. Sagen drejer sig om et elværks vederlagsfri opstilling af elmaster på en privat lod af en landbrugsejendom. Efter nogen tid sælges ejendommen, og der tinglyses i den forbindelse en servitut på lodden med elmasterne, som bl.a. giver elværket lov til vederlagsfrit at have masterne stående på lodden. Da ejendommen senere udstykkes, kræver anden lovgivning, at masterne flyttes, og denne flytning skal betales af elværket, da der ikke er betalt for masternes placering, og da den tinglyste servitut ikke forhindrer udstykning af ejendommen.

Næsby-dommen viser, at det er vigtigt at tage stilling til betalingssspørgsmålet ved en eventuel ledningsflytning ved indgåelse af en aftale. Det er ikke tilstrækkeligt for en ledningsejer at have en aftale eller en servitut, hvis vedkommende ikke ønsker at afholde udgifterne ved en eventuel flytning af ledningerne. Indholdet af aftalen og særligt stillingen til betalingssspørgsmålet er vigtig.

[U 1934.451 H (Næsby-dommen)]

En anden dom viser netop, at hvis der er taget hensyn til betalingssspørgsmålet i forbindelse med indgåelse af en aftale, kan ledningsejeren holde sig skadesløs ved ledningsflytning.

TØNDER-DOMMEN: I 1933-1934 gennemførte Tønder amtskommune en ekspropriation i anledning af forlægning af en vej. I den forbindelse kom tre højspændingsmaster, som tidligere havde stået på privat ejendom, til at stå i selve vejarealet. Ud over flytning af de tre master medførte vejforlægningen, at der skulle opstilles yderligere master, samt at nogle af disse skulle forsynes med afstivning m.v. De sagsøgte, Andelsselskabet Midtsønderjyllands Elektricitetsforsyning, mente, at det måtte påhvile sagsøgeren, Tønder amtskommune, at afholde udgifterne til flytningen, da der ikke forinden ekspropriationen havde været gennemført forhandlinger om flytning af de tre højspændingsmaster.

Elektricitetsforsyningen havde i sagen påstået frifindelse. Dette blev bygget på, at der i forbindelse med opstilling af masterne blev indgået aftale med den private grundejer, som fik et engangsbeløb mod, at værket måtte etablere masterne over ejendommen. Elektricitetsforsyningen mente ikke, at Tønder amtskommune ved ekspropriation kunne erhverve større ret

overfor elektricitetsforsyningen, end den tidligere ejer af arealet havde, hvorfor elektricitetsforsyningen mente, at denne skulle holdes skadesløs af Tønder amtskommune.

På baggrund af elektricitetsforsyningens påstande fandt landsretten, at Tønder amtskommune skulle respektere de aftaler, som var indgået mellem elektricitetsforsyningen og den tidligere ejer af arealet, hvorfor landsretten frifandt elektricitetsforsyningen og pålagde Tønder amtskommune at afholde samtlige udgifter i forbindelse med sagen.

Sagen blev efterfølgende anket til Højesteret, som bl.a. på baggrund af syns- og skønsmandenes vurdering fandt, at landsrettens afgørelse skulle stadfæstes.

[U 1936.79 H (Tønder-dommen)]

Som det fremgår af Tønder-dommen, fik grundejeren et engangsbeløb mod elværkets placering af masterne på ejendommen. Herved havde elektricitetsværket sikret sin ret til at have masterne stående. Der er ikke nogen tvivl om, at forlægning af en vej tjener vejformål, men som det tidligere er nævnt, har arealets status ved placering af ledningerne stor betydning ved stillingtagen til, hvorvidt gæstprincippet finder anvendelse. Tønder-dommen viser, at hvis der er indgået en aftale, og der er betalt vederlag for placering af ledninger, har parterne sikret deres ret over for hinanden. Hvis grundejeren f.eks. ønsker at ændre arealanvendelsen på sin ejendom, og dette ville have krævet en flytning af masterne, ville grundejeren utvivlsomt skulle betale for at få masterne flyttet, da ledningsejeren ved indgåelse af aftalen havde betalt grundejeren for at have masterne stående. Det samme gør sig gældende for Tønder amtskommune, da denne ved ekspropriation af arealet overtager den tidligere ejeres rettigheder, og dermed også er forpligtet til at overholde og anerkende den aftale, som er indgået mellem ledningsejeren og ejeren af det areal, hvorpå masterne er placeret. Dommen er dermed i fuld overensstemmelse med de principper, som gælder med hensyn til indgåelse af aftaler og sikring af rettigheder.

Næsby-dommen og Tønder-dommen kommer frem til det samme resultat, selvom omstændighederne i de to domme ikke er ens. Dommene fastslår ud fra hver deres synspunkt, at hvis der er betalt vederlag for placering af ledninger eller master, så er ledningsejeren fritaget fra at betale for en eventuel nødvendig flytning af disse. Når der blot er tinglyst en servitut vedrørende en vederlagsfri tilstedeværelse af ledninger eller master, betyder det ikke, at ledningsejeren har sikret sig mod fremtidige udgifter til ledningsflytning. Det afgørende er således, om der er indgået en aftale, og om denne aftale er blevet fuldt op af en erstatning til den pågældende grundejer.

8.2 Administrative afgørelser

Dette afsnit skal afklare, hvorvidt den retspraksis, som er blevet slået fast i afsnit 8.1.1, stadig er gældende i de administrative myndigheders sagsbehandling, eller om praksis har ændret sig i løbet af de sidste ca. 70 år.

Ejerne af nedlagte vejarealer er rent juridisk at sidestille med enhver anden ejer af et privat areal. Den opfattelse har betydning for ledninger, som er placeret i disse arealer, jf. nedenstående afgørelse fra den 18. februar 1987.

TRAFIKMINISTERIET 18. FEBRUAR 1987: En kommune ønskede oplyst, om vejlovens § 106, stk. 1 kunne anvendes i forbindelse med flytning af nogle ledninger i et nedlagt vejareal, som var udlagt til bebyggelse. Ifølge Trafikministeriet gjaldt reglerne i vejlovens § 106, stk. 1, mht. at ledningsejeren skulle afholde udgifterne for flytning af ledninger, ikke, når den pågældende vej var nedlagt. En kommune var som ejer af et nedlagt vejareal principielt ikke anderledes stillet end enhver anden grundejer. I det foreliggende tilfælde var ledningerne lovligt placeret, og ejeren af arealet bekendt med ledningernes placering. Ejeren var derfor ikke berettiget til at kræve ledningerne flyttet på ledningsejerens bekostning.
[Ministeriet for offentlige arbejder, 1987]

Afgørelsen minder om en lignende afgørelse vedrørende nedlæggelse af veje (afgørelse truffet af Trafikministeriet 12. maj 2004, som er refereret i afsnit 7.1), men forskellen mellem sagen fra 1987 og sagen fra 2004 er, at vejen i 1987-sagen allerede er nedlagt, og at kommunen efterfølgende ønsker at anvende vejlovens bestemmelser på arealet. Som det fremgår af afgørelsen kan dette ikke lade sig gøre, da det arbejde, som ønskes udført på arealet, ikke har noget med vejformål at gøre. Kommunen var stillet som enhver anden grundejer med hensyn til de pligter og rettigheder, som gælder for ledninger placeret i arealet. Som det også fremgår af afgørelsen var ledningen lovligt placeret, og kommunen havde også kendskab til dens tilstedeværelse. Afgørelsen stemmer med den retspraksis, som blev slået fast mere end 50 år tidligere, selvom den konkrete situation dog adskiller sig fra Næsby-dommen og Tønder-dommen. Forskellen er, at der ikke er betalt for ledningens tilstedeværelse, men at denne er placeret lovligt og med accept fra vejmyndigheden på det pågældende tidspunkt. Efterfølgende er vejen nedlagt, hvorved ledningen stadig er lovligt placeret i arealet. Grunden, til at kommunen ikke kan påberåbe sig gæsteprincippet i vejloven i den konkrete sag, er, at det arbejde, som kræver ledningen flyttet, ikke har noget med vejloven at gøre, da der er tale om en privatretlig interesse. En tilsvarende tankegang gør sig gældende i Koldingsagen, hvor en vej skulle omlægges.

KOLDINGSAGEN: I forbindelse med en vejforlægning af en stærkt trafikeret vej i Kolding havde Cowiconsult anmodet Trafikministeriet om svar på en række spørgsmål i forbindelse med ledningsflytninger. Et af disse spørgsmål vedrørte ledninger på et privat areal.

1. Ledninger, som lå i det kommende men ikke i det nuværende vejareal, skulle flyttes, for at anlægsarbejderne kunne gennemføres. Vejlovens § 106, stk. 1 fandt udelukkende anvendelse på ledninger i eksisterende vejareal, og flytning af ledninger i arealer, som erhverves med henblik på anlæggelse af vej, kunne ikke kræves flyttet på ledningsejerens regning under henvisning til vejlovens § 106, stk. 1.

[Trafikministeriet, 1993 (Koldingsagen)]

Som afgørelsen viser, er det centralt, hvilken status²⁵ arealet havde inden det, som i dette tilfælde, blev eksproprieret. Blot fordi et hidtil privat areal eksproprieres til vejareal medfører dette ikke pludselig, at de ledninger, som tidligere lå i det private areal, automatisk falder ind under vejlovens bestemmelser. Hvis dette var tilfældet, ville det underminere de

²⁵ Ved status forstås den type areal, der er tale om, hhv. offentlig vej, privat fællesvej, privat areal eller jernbaneareal.

eventuelle aftaler, som private grundejere og ledningsejere havde indgået med hinanden om vilkår for placering af ledningerne. Afgørelsen stemmer således fuldstændig overens med Tønder-dommen, og det kan dermed konkluderes, at retspraksis for så vidt angår ledninger placeret på private arealer bevarer deres retsstilling efter en eventuel ekspropriation.

En afgørelse fra Trafikministeriet fra den 15. november 1996 slog endnu engang fast, at der gælder særlige regler for ledninger i private arealer. Dette gælder også, selvom flytningen er begrundet i vejformål, men da de private arealer ikke er omfattet af vejlovens bestemmelser, kan denne ikke anvendes. Afgørelsen er tidligere refereret i afsnit 6.3.2, og vil her kun blive gengivet med det indhold, som er interessant for denne del af analysen.

TRAFIKMINISTERIET 15. NOVEMBER 1996: I et signalreguleret kryds skulle der anlægges en rundkørsel. I forbindelse med arbejdet skulle en ledning over en strækning på ca. 120 m flyttes. Ledningen lå for de ca. 80 meters vedkommende i offentlig vej og for ca. 40 meters vedkommende på en tilgrænsende kommunalt ejet grund. Trafikministeriet oplyste, at såfremt flytningen var begrundet i et vejarbejde kunne de ca. 80 m flyttes på ledningsejerens regning under henvisning til vejlovens § 106, stk. 1. De 40 m på den kommunalt ejede grund kunne ikke kræves flyttet med hjemmel i vejloven. Denne flytning måtte finde sted på andet retsgrundlag, eksempelvis ved aftale.

[Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004g (WWW)]

8.2.1 Arealets status

Som det er fremgået af andre af de gennemgåede domme og administrative afgørelser har arealets status betydning for, hvilke regler der gælder for flytning af ledninger, som er placeret på private arealer. Følgende afgørelse fra Vejdirektoratet fra den 15. februar 2002 viser tydeligt betydningen af denne status.

VEJDIREKTORATET 15. FEBRUAR 2002: Hørning kommune anmodede Vejdirektoratet om en udtalelse om, hvorvidt gæsteprincippet omfatter en situation, hvor et fordelingsskab skulle flyttes fra et gangareal, der var privat ejendom på det tidspunkt, hvor skabet blev placeret. Ifølge cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 punkt 55 omfatter gæsteprincippet kun ledninger placeret i offentlige vejes arealer. Det er Vejdirektoratets opfattelse, at det er afgørende, hvilken status det pågældende areal havde, da skabet blev placeret. Vejlovens § 106 finder derfor ikke anvendelse, hvis ledningerne (skabet) oprindeligt var placeret lovligt på et privat areal, uanset at arealet senere skifter status til offentligt vejareal.

[Vejdirektoratet, 2002]

Afgørelsen slår fast, at selvom et areal har status af offentligt vejareal, er det vigtigt for fastsættelsen af betalingsspørgsmålet i forbindelse med ledningsflytning og dermed påberåbelsen af gæsteprincippet, hvilken status arealet havde på det tidspunkt, hvor ledningen blev etableret.

Vigtigheden af arealets status på placeringstidspunktet bliver yderligere tydeliggjort af følgende afgørelse fra Vejdirektoratet fra den 15. december 2004.

VEJDIREKTORATET 15. DECEMBER 2004: Sagen omhandlede brud på en rørledning, som bl.a. løb under en amtsvej. Rørledningen førte vand fra en grøft langs en kommunevej samt fra nogle markdræn. Rørledningen formodedes at være blevet placeret, før amtsvejen blev anlagt, og blev af amtet anset for at være privatejet.

Amtet ønskede at få oplyst, hvem der skulle betale for udbedring af bruddet på ledningen, og om der var forskel på, hvem der skulle forestå udbedring af skader og daglig vedligeholdelse.

Vejdirektoratet udtalte, at i det omfang vejlovens § 106, stk. 1 fandt anvendelse, ville det være ledningsejeren, som skulle afholde udgifterne. Hvis vejlovens bestemmelser ikke kunne finde anvendelse, kunne Vejdirektoratet ikke udtale sig om, hvem der skulle have afholdt udgifterne. Det afgørende var, hvilken status arealet, som rørledningen var beliggende i, havde på det tidspunkt, rørledningen blev placeret i arealet. § 106, stk. 1 ville ikke kunne finde anvendelse, hvis ledningen oprindeligt havde været placeret på et privat areal. § 106, stk. 1 ville have fundet anvendelse, hvis arealet på placeringstidspunktet havde status af offentlig vej. Vejdirektoratet fandt ikke, at der var nogen forskel på fordelingen af udgifter i forbindelse med brud eller almindelig vedligeholdelse.

[Vejdirektoratet, 2004d]

Som det fremgår af afgørelsen, efterlader denne en række ubesvarede spørgsmål. Kernen i problemet er dog den status, som arealet havde på det tidspunkt ledningen blev placeret. Det er uden betydning, hvilken status arealet har på det tidspunkt, en ledningsflytning er nødvendig (vejareal for den del af ledningen, som passerer under vejen), hvis arealet havde en anden status på det tidspunkt, hvor ledningen blev placeret.

Hvis arealet var privat på det tidspunkt, betyder det, at vejlovens regler ikke gælder, hvorfor ledningsejeren ikke med udgangspunkt i vejlovens regler kan påkræves at afholde udgifterne. Hvad udfaldet af den konkrete sag blev, fremgår ikke af Vejdirektoratets brev, men det må formodes, at ledningsejeren med udgangspunkt i vejlovens regler ikke blev pålagt at afholde udgifterne.

Ledningsejeren kan dog stadig komme til at afholde udgifterne afhængigt af, hvilke aftaler der var blevet indgået på placeringstidspunktet, hvis der stadig er kendskab til sådanne aftaler. Eksisterer dette kendskab ikke, kan projektgruppen ikke udtale sig om, hvem udgiften påhviler.

8.3 Delkonklusion

Det spørgsmål fra problemformuleringen, som denne del af analysen har besvaret, er følgende:

- e) Hvilke regler gælder for gæsteprincippets anvendelse i forbindelse med vejarbejder, når ledninger er placeret i private fællesveje, på private arealer eller i jernbanearealer?

Det er kun den del af spørgsmålet, som angår private arealer, som er blevet besvaret i denne del af analysen.

Denne del af analysen har vist, at der ikke eksisterer noget lovbestemt gæsteprincip for private arealer. I stedet gælder almindelige privatretlige regler, hvilket bl.a. omfatter indgåelse af aftaler.

Denne analyses hovedresultat med hensyn til ledninger i private arealer er det helt centrale spørgsmål om, hvorvidt der er indgået aftaler om ledningernes placering, og/eller der er betalt vederlag til de berørte grundejere for en sådan placering. Er der ikke indgået aftaler, har ledningsejerne ikke sikret ledningerne, og ledningsejerne skal derfor selv betale for en eventuel ledningsflytning som følge af grundejerens udnyttelse af ejendommen. Er der derimod indgået aftaler, har ledningsejerne sikret ledningerne bedre, men ledningsejernes fordel afhænger i høj grad af aftalernes indhold. Det er bl.a. meget centralt, hvorvidt der er taget stilling til betalingsspørgsmålet ved en eventuel ledningsflytning. Blot fordi der eksisterer en aftale om, at en ledning må være placeret på et privat areal, betyder det ikke, at ledningsejeren er sikret imod at skulle betale for en senere ledningsflytning. Hvis ledningen ligger vederlagsfrit i arealet, er det i hovedreglen ledningsejeren, som skal betale for ledningsflytningen. At det er ledningsejeren, som skal betale, hvis en ledning ligger vederlagsfrit, stemmer også med gæsteprincippet i vejlovene.

Principperne for den forståelse, at ledningsejeren skal betale for ledningsflytninger, hvis der ikke er betalt vederlag, har eksisteret siden 1930'erne, hvilket Næsby-dommen og Tønder-dommen er eksempler på. Senere administrativ praksis henholder sig til den samme forståelse som disse domme. Der er altså ikke sket en ændring i opfattelsen af de gældende principper for ledningers placering i private arealer i de seneste 70 år.

Analysen viste desuden også, at det er af afgørende betydning for den senere fordeling af udgifterne ved en ledningsflytning, hvilken status et areal havde på det tidspunkt, hvor ledningen blev placeret. Hvis et areal skifter status, men ledningen bliver liggende, er det mere vanskeligt at afgøre betalingsspørgsmålet. På baggrund af analysens resultater gælder, at hvis en ledning oprindeligt er placeret på et privat areal, og der senere er anlagt en vej på dele af dette areal, vil gæsteprincippet i vejloven ikke finde anvendelse. Det afgørende må dog i alle tilfælde være, hvorvidt der er betalt for anbringelsen af ledningen.

Ledningsejerne kan dog sikre deres ledninger og dermed sikre sig selv mod at skulle betale for en eventuel senere ledningsflytning ved at tinglyse en servitut, som sikrer ledningen mod tredjemand samt betale for ledningernes tilstedeværelse. Hvis der er stiftet en servitut, vil ledningen også være sikret, selvom arealet senere skifter status til f.eks. vejareal. Problematikken vedrørende ledningsejernes muligheder for sikring af deres ledninger og anden placering af ledninger behandles nærmere i projektets perspektivering, se kapitel 14.

An aerial photograph showing a multi-lane road with a median and streetlights, running parallel to a railway track. The scene is captured from a high angle, showing the layout of the infrastructure and surrounding greenery.

Kapitel 9

Analyse af gæsteprincippet ved jernbanearealer

Formålet med denne del af analysen er med udgangspunkt i den tidligere gennemgåede teori at afdække rækkevidden af det ulovbestemte gæsteprincip, som på baggrund af bl.a. en Vestre Landsretsafgørelse gælder for ledninger placeret i jernbanearealer. Resultatet af analysen vil således være en påvisning af, hvorledes dette ulovbestemte gæsteprincip konkret udmøntes og anvendes i praksis. Analysen vil på den baggrund beskæftige sig med, hvordan praksis, herunder de involverede aktører, håndterer spørgsmålet om, hvad der forstås ved et ulovbestemt gæsteprincip i forbindelse med ledninger placeret i jernbanearealer, samt de eventuelle problemer dette kan medføre.

Som det fremgår af både indledningen og teorigrundlaget, eksisterer der ikke noget lovbestemt gæsteprincip for ledninger placeret i jernbanearealer. Heller ikke jernbaneloven indeholder bestemmelser, som minder om et gæsteprincip. Banedanmark har dog indført et sæt interne regler vedrørende placering af ledninger i jernbanearealer, som ledningsejerne skal følge, hvis de ønsker at placere ledninger i jernbanearealer. Som beskrevet i kapitel 4 svarer disse regler for en stor dels vedkommende til vejlovenes regler i henholdsvis vejlovens § 106 og privatvejslovens § 52.

Regelsættet har ikke samme restvirkning som en lov, men gælder som aftalegrundlag mellem Banedanmark og de enkelte ledningsejere. Med regelsættet tager Banedanmark stilling til nogle af de spørgsmål, som kan føre til tvivl ved en senere flytning af ledningerne. Retspraksis har dog taget stilling til spørgsmålet om et ulovbestemt gæsteprincip for jernbanearealer, som det også er beskrevet i afsnit 4.4. Det drejer sig om sagen om elektriske tog (U 2000.2098 V, som er refereret i afsnit 1.3.3), som dog ikke direkte nævner, at der er tale om et gæsteprincip, men som lægger vægt på de samme argumenter, som er indeholdt i vejlovenes gæsteprincip. Dette drejer sig bl.a. om, hvorvidt der er indgået aftaler, aftalernes indhold, samt at Banestyrelsen ikke ved at give lov til at lade højspændingsledningerne passere banearalerne havde givet afkald på noget af sin ejendomsret. Landsrettsdommen er indtil en eventuelt ændret opfattelse fra domstolene et udtryk for gældende ret på området.

Analysen skal være med til at afdække, hvorvidt Banedanmarks regelsæt kan opfattes som supplerende bestemmelser i forhold til landsrettens afgørelse og dermed anerkendelsen af et ulovbestemt gæsteprincip.

Analysen vil ud over at bekræfte eksistensen og rækkevidden af det ulovbestemte gæsteprincip for ledninger i jernbanearealer beskæftige sig med to problemområder. Det drejer sig om henholdsvis ændring af jernbanen og udefrakommende forhold, idet projektgruppen vurderer, at der inden for disse områder vil kunne opstå situationer, hvor det kan være nødvendigt at flytte ledninger, som er placeret i eller over jernbanearealer.

9.1 Ændring af jernbanen

Ændringer af jernbanen dækker over tilfælde, hvor der foretages egentlige arbejder på jernbanen. Dette kan f.eks. være udvidelse af jernbanen med yderligere spor, ændring af tracéet, etablering af tekniske foranstaltninger til forøgelse af trafiksikkerheden, ændring af overskæringer osv. Lige såvel som ledninger kan placeres i vejarealer og private arealer i øvrigt, kan de placeres i eller over jernbanearealer. Typiske eksempler



Figur 9.1. Jernbaneareal i Aalborg.

vil være krydsninger mellem ledninger og jernbanearealer i f.eks. landområderne, ligesom placering af ledninger i jernbanearealerne i byområderne kan forekomme, se Figur 9.1. Projektgruppen har i Ringvejsagen (Vestre Landsrets dom fra 1994) fundet et eksempel på anvendelsen af det ulovbestemte gæsteprincip. Denne afgørelse er fra før sagen om elektriske tog (U 2000.2098 V), som ligeledes bekræfter det ulovbestemte gæsteprincip for ledninger i jernbanearealer.

RINGVEJSAGEN: I forbindelse med anlæggelsen af Ringvej Syd i Århus, fik Århus amtskommune tilladelse fra DSB og Hads-Ning Herreds jernbane til at lade vejen krydse jernbanesporene i Viby. Krydsningen skete ved at lade vejen føre under jernbaneskinneerne. I den forbindelse var det nødvendigt at flytte nogle højspændingskabler, som tilhørte Viby Elværk samt midlertidigt at ændre placeringen af en højspændingsluftledning, som tilhørte I/S Midtkraft. Kabler og ledninger var placeret i og over arealer, som tilhørte DSB og Hads-Ning Herreds Jernbane. Elværkerne mente, at Århus amtskommune skulle afholde udgifterne til flytningerne.

Elværkerne støttede deres ret på, at hverken aftalegrundlag eller lovgrundlag kunne kræve arbejder, der var nødvendiggjort af vejforhold og ikke baneforhold, bekostet af ledningsejerne.

Århus amtskommune henholdt sig til aftalegrundlaget mellem elværkerne og jernbaneselskaberne subsidiært på en analogislutning til vejlovens § 106, stk. 1.

I en aftale fra 1951 mellem I/S Midtkraft og jernbanerne fremgik det, at ledningsejeren skulle betale, såfremt der var tale om forandringer af baneforholdene. Samme type skrivelse eksisterede mellem Viby Elværk og DSB fra 1970.

Da anlægsarbejdet var påbegyndt, sendte Viby Elværk i 1990 en faktura til Århus amtskommune, som denne ikke kunne acceptere at betale. I/S Midtkraft sendte ligeledes i 1990 en faktura til DSB. I den forbindelse meddelte DSB bl.a., at DSB's opfattelse af formuleringen "...forandring i baneforholdene..." skulle forstås bredt, således det omfatter ethvert indgreb i DSB's arealer, der nødvendiggør flytning m.m. af ledningerne.

Sagen blev herefter indbragt for Trafikministeriet. I den forbindelse meddelte Trafikministeriet, at selvom ledningsomlægninger fulgte af, at en ny vej krydsede en eksisterende vej, hvorved ledningerne i den eksisterende vej skulle flyttes, skulle ledningsejerne også afholde udgifterne. Ministeriets opfattelse var også, at samme type regler gjorde sig gældende mht. jernbanearealer.

Elværkerne anførte bl.a. til støtte for deres påstand, at arbejdet ikke havde været nødvendigt af hensyn til baneforholdene men af hensyn til vejanlægget, og derfor ikke ud fra ordlyden af DSB's generalerklæring skulle bekostes af ledningsejerne. Endvidere anførte elværkerne, at der ikke kunne drages en analogi til vejlovens bestemmelser, da disse udelukkende var møntet på veje, og at et vejarbejde skulle tjene et egentligt vejformål, hvilket betød, at dette ikke omfattede alle vejarbejder.

Århus amtskommune lagde til grund for sin påstand, at "...ændring af baneforholdene..." skulle forstås således, som også mange års praksis havde været, at det afgørende var, om der rent fysisk skete en ændring af baneforholdene.

Landsretten fandt, at elværkerne udelukkende kunne kræves at afholde udgifterne på baggrund af ordlyden i erklæringerne fra jernbaneselskaberne, såfremt ændringerne var begrundet i egentlige baneformål. Retten fandt heller ikke, at bestemmelsen i vejlovens § 106, stk. 1 kunne finde anvendelse ved banearaler. Landsretten dømte derfor Århus amtskommune til at afholde udgifterne, da disse ikke havde noget med jernbanernes forhold at gøre.

[Vestre Landsrets dom af 2. marts 1994 (utrykt) (Ringvejsagen)]

Det er, som det fremgår af referatet, ikke udelukkende ændringer af jernbanen, som er sagens kerne i Ringvejsagen, og disse øvrige problemstillinger vedrørende udefrakommende forhold behandles i afsnit 9.2.

Som det fremgår af referatet af Ringvejsagen, bekræftes det, at der ikke eksisterer et lovbestemt gæsteprincip for ledninger placeret i jernbanearealer, men derimod et ulovbestemt gæsteprincip. Dette kommer til udtryk således, at elværkerne kan kræves at afholde udgifter i forbindelse med ledningsflytninger, som er begrundet i ændringer af jernbanen.

I den konkrete sag betød det, at elværkerne ikke skulle afholde udgifterne til ledningsflytninger, da der ikke skete en forandring af jernbanen. Denne problemstilling behandles yderligere nedenfor i afsnit 9.2.

Ringvejsagen viser dog på trods af udfaldet af sagen, at ledningsejere skal afholde udgifter i forbindelse med flytning af ledninger på jernbanearealer, som skyldes ændringer af jernbanen. Ringvejsagen er, som det tidligere er nævnt, blevet fulgt op af Vestre Landsrets dom fra 2000 i sagen om elektriske tog, som bekræfter, at ledningsejere skal afholde udgifterne til flytning af ledninger i forbindelse med ændringer af banen. Sagen om elektriske tog er meget tydelig i sit indhold i forhold til den forståelse, idet der konkret er tale om, at jernbanestrækningen skal forsynes med elektriske ledninger, således jernbanestrækningen kan anvendes af eldrevne tog frem for dieseldrevne tog. I den forbindelse blev der lagt vægt på, at der ikke var betalt vederlag parterne imellem, ligesom der heller ikke var indgået andre særlige aftaler. Som sagen forelå, havde Banestyrelsen ikke afgivet

noget af sin ejendomsret over jernbanearealerne, hvorover ledningerne var placeret, og derfor skulle elselskabet afholde udgifterne til ledningsflytningerne.

Landsrettens afgørelse i sagen om elektriske tog nævner ikke ordret, at der er tale om et ulovbestemt gæsteprincip, men begrundelsen, som landsretten lægger vægt på, indeholder de samme argumenter, som er indeholdt i vejlovenes gæsteprincip. Det drejer sig om, at der ikke er betalt vederlag, ligesom der heller ikke er indgået særlige aftaler vedrørende afholdelse af udgifter i forbindelse med eventuelle ledningsflytninger.

[U 2000.2098 V (Sagen om elektriske tog)]

I forbindelse med de store forandringer af det københavnske jernbanenet med udbygning af S-togsnettet, Københavns Ringbane og Metroen, er der foretaget en række forandringer af de eksisterende jernbanearealer. Der er også i den forbindelse anlagt og udvidet en række stationer. Østre Landsret har afsagt en dom i forbindelse med Flintholm Station, se Figur 9.2.



Figur 9.2. Flintholm station er Danmarks tredjestørste station målt på passagertal. Metroen krydser den eksisterende S-togslinie. [Frederiksberg kommune, 2006 (WWW)]

FLINTHOLMSAGEN: I forbindelse med anlæggelsen af Flintholm Station som en del af Københavns Ringbane, opstod der tvivl om fordeling af udgifterne ved forstærkning omkring nogle el-ledninger placeret i et kabeltracé. Banestyrelsen stod som bygherre på projektet, mens Københavns Energi ejede ledningerne i tracéet og Cowi udførte anlægsarbejderne. Inden projektet blev sat i gang, havde der været en række brevvekslinger og møder mellem Københavns Energi, Banestyrelsen og Cowi om bl.a. afholdelse af udgifterne. Som udgangspunkt blev det aftalt, at Banestyrelsen skulle lægge ud for udgifterne i forbindelse med kabelarbejderne, mens den endelige afregning skulle afklares ved projektets afslutning. Imidlertid endte sagen med, at Københavns Energi ikke ville anerkende at skulle være med til at dække nogen af udgifterne. Sagen endte derfor i landsretten.

Københavns Energi gjorde gældende, at Banestyrelsen som anlægsmyndighed hæftede for udgifterne i forbindelse med anlæggelsen af Flintholm Station og derunder udgifterne til ledningsarbejder. Desuden mente Københavns Energi ikke, at Banestyrelsen på baggrund af vejlovens § 106, stk. 1 kunne kræve, at Københavns Energi skulle betale udgifterne i forbindelse med ledningsarbejderne. Dette støttedes bl.a. af, at Banestyrelsen hverken i vejlovgivningen eller i anlægsloven var tillagt særlig kompetence til at agere vejmyndighed, ligesom vejmyndigheden (Park & Vej i København) ikke havde hjemmel til at uddelegere sin kompetence. Desuden var udgifterne ikke nødvendiggjort af vejformål, da en stor del af forstærkningen af kabeltracéet skyldtes midlertidige foranstaltninger i forbindelse med kørsel og arbejde på byggepladsen.

Banestyrelsen lagde til grund for sin påstand om frifindelse, at gæsteprincippet fandt anvendelse, og at Københavns Energi som ledningsejer derfor skulle betale. Banestyrelsen mente, at projektet skulle ses i en helhed, og at de arbejder, der var forbundet med ledningerne som

følge af forstærkning pga. både arbejdskørsel og fremtidig forlægning af vejen, måtte ses som vejformål. Banestyrelsen mente, at den som anlægsmyndighed og offentlig myndighed var bemyndiget til at kunne påberåbe sig anvendelse af vejlovens § 106, stk. 1.

Landsretsdommerne fandt hele sagen præget af uklarheder og misforståelser, men henholdt sig dog til, at afholdelsen af udgifterne til projektet ikke var klart aftalt ved arbejdets påbegyndelse, og at accepten af arbejdets igangsættelse alene indeholdt en accept fra Banestyrelsen om at lægge ud for udgifterne til den endelige økonomiske afklaring for projektet forelå. To dommere fandt, at da 2/3 af kablerne lå i arealer, som i forvejen tilhørte Banestyrelsen, var Københavns Energi gæst i dette areal, hvorfor Københavns Energi skulle afholde 2/3 af udgifterne. Én dommer fandt bl.a. med baggrund i forarbejderne til anlægsloven for ringbanen, at projektet og dermed nødvendige vejforlægninger skulle ses som et hele, og at arbejder affødt af projektet hørte under projektet. På den baggrund fandt dommeren, at gæsteprincippet fandt anvendelse, og at Banestyrelsen kunne optræde som vejmyndighed. Flertallets afgørelse blev fulgt, hvorved udgifterne fordeltes med 2/3 til Københavns Energi (997.939,73 kr.) og 1/3 til Banestyrelsen (498.969,86 kr.). Dommen er efterfølgende anket til Højesteret.

[Østre Landsrets dom af 31. januar 2005 (utrykt) (Flintholmsagen)]

Sagen er, som det også fremgår af referatet, temmelig kompleks, men det centrale i forhold til denne del af analysen og problematikken vedrørende det ulovbestemte gæsteprincip er, hvorvidt de omtalte kabler ligger som gæst i det pågældende areal. Det fremgår, at 2/3 af arealerne, hvori kablerne er placeret, ejes af Banestyrelsen. Dette faktum bevirker, at to af dommerne finder, at ledningsejeren skal betale for forstærkningen af ledningerne i disse arealer. Dommernes argumentation stemmer overens med både Ringvejsagen og sagen om elektriske tog, idet der ses på ejerforholdet af de arealer, hvori ledningerne er placeret, typen af arbejde, som udføres, samt hvorvidt vejarealerne, som anlægsarbejderne berører sekundært, direkte bliver ændret, eller om det kun er ledningerne i arealerne, som berøres. I Flintholmsagen drejer arbejderne sig om forstærkning af ledninger i forbindelse med anlæggelsen af stationen. Arbejderne tjener i den forbindelse banens formål, idet arbejderne på byggepladsen er en afledt følge af det samlede projekt. Netop den argumentation henholder den tredje dommer sig til, idet denne mener, at hele projektet skal ses som et hele. Problemet ved at opfatte projektet som et hele er, at der ikke skeles til ejerforholdene, og derved kan arbejder, som tjener henholdsvis jernbanen (stationen) og de omkringliggende veje/private arealer blive blandet sammen med det resultat, at en ledningsejer f.eks. kommer til at afholde udgifter til ledningsflytninger i en vej, som er begrundet i arbejder på jernbanen (baneformål). Hvis den situation opstår, vil der ikke være overensstemmelse afgørelserne imellem, og det bliver meget vanskeligt for ledningsejerne at overskue, hvilke regler der gælder i de enkelte situationer. Den argumentation, som to af dommerne fremfører, og som også bliver sagens udfald, vurderes derfor at være mest hensigtsmæssig for den videre anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip. Dette skyldes, at dommerne ser på, hvorvidt der konkret i Flintholmsagen er tale om, at vejens forløb ændres. Da dette ikke er tilfældet, er vejarbejdet ikke vejformål.

Det kan ud fra de tre ovenstående sager konkluderes, at der gælder et ulovbestemt gæsteprincip for ledninger i jernbanearealer ved ændring af banen. For at dette princip skal gælde, skal der ikke være betalt vederlag parterne imellem, ligesom der heller ikke skal være indgået særlige aftaler vedrørende betaling for flytning af ledningerne i forbindelse med arbejder på jernbanen. Desuden er det centralt at se på ejerforholdene af de berørte arealer, således at en ledningsejer kun kommer til at afholde udgifter til flytning af ledninger i arealer, som ejes af den part, som arbejderne omfatter, i disse tilfælde jernbanearealerne.

9.2 Udefrakommende forhold

Ud over ændring af banen er der også tilfælde, hvor udefrakommende forhold har indflydelse på jernbanearealer. Det er interessant at undersøge, om der også for sådanne arbejder gælder et ulovbestemt gæsteprincip, og om sådanne projekter fører yderligere tvivlstilfælde med sig. Udefrakommende forhold kan omfatte arbejder på f.eks. en vej, som medfører ændringer på en jernbane. Der kan også være tale om store anlægsprojekter, som får indflydelse på en lang række forhold som f.eks. veje, jernbaner osv.

Som nævnt ovenfor i afsnit 9.1 indeholdt Ringvejsagen også en række forhold, som er interessante i forbindelse med tilstedeværelsen af det ulovbestemte gæsteprincip. Dette afsnit behandler det ulovbestemte gæsteprincip i forhold til udefrakommende forhold, som kan have indflydelse på jernbanearealer.

I Ringvejsagen er det netop et udefrakommende forhold som medfører, at nogle ledninger placeret i jernbanearealerne skal flyttes. Der skal anlægges en ny ringvej, og denne har fået tilladelse til at krydse under jernbanen.

Elværkerne argumenterede for, at der ikke på grundlag af gældende regler eller indgåede aftaler kunne være tale om, at elværkerne skulle afholde udgifter til ledningsflytninger, som var begrundet i vejformål og ikke jernbaneformål.

Tilsvarende henholdt Århus amtskommune sig til aftalegrundlaget mellem jernbanerne og elværkerne subsidiært på en analogifortolkning af vejlovens § 106, stk. 1.

Af aftalegrundlaget mellem jernbanerne og elværkerne fremgår det, at ledningsejerne skal afholde udgifter til flytning af ledningerne, såfremt disse arbejder er foranlediget af en forandring af baneforholdene.

DSB meddelte i den forbindelse, at man anså fortolkningen af formuleringen vedrørende forandringer i baneforholdene for værende meget bred, således at ethvert indgreb i jernbanearealerne, som krævede ledningsflytninger skulle betales af ledningsejerne.

Som det fremgår af referatet, blev spørgsmålene stillet til trafikministeren, og herfra lød svaret, at såfremt en vej krydser en anden vej, og dette medfører ledningsflytninger, skal ledningsejeren betale. Trafikministeren fandt, at det samme ville gøre sig gældende for jernbanearealer. Med den udtalelse sidestiller trafikministeren vejlovens regler med de regler, som gælder for jernbaner. Der er altså tale om en analogifortolkning af vejlovens regler i forhold til jernbanearealer. Denne opfattelse bekræfter netop den opfattelse, at der

eksisterer et ulovbestemt gæsteprincip for jernbanearealer, idet det netop ikke fremgår af vejlovens regler, at jernbanearealer er omfattet af gæsteprincippets regler.

Elværkerne anførte til støtte for deres påstand, at der skulle tages hensyn til hvilke forhold, som havde nødvendiggjort arbejdet. I den konkrete sag var der tale om anlæg af en vej, som ikke umiddelbart havde noget med jernbanerne at gøre. Elværkerne fandt ikke, at der kunne drages analogi til vejlovens regler i denne situation. Da der ikke skete en ændring af jernbanen, var elværkernes opfattelse korrekt. Hvis vejanlægget havde medført en omlægning af jernbanen, ville situationen have været anderledes, idet arbejdet på jernbanen i så fald havde været baneformål.

Århus amtskommune lagde til grund for sin påstand, at mange års praksis havde været, at det afgørende var, om der rent fysisk skete en ændring af baneforholdene. Den påstand lægger sig op af DSB's brede opfattelse af formuleringen *ændring af baneforholdene*, men tager ikke stilling til årsagen til forandringen.

Sagen endte, som det også fremgår af referatet og afsnit 9.1, med, at elværkerne ikke skulle afholde udgifter til flytningerne, da landsretten fandt, at flytningen ikke skyldtes ændringer af jernbanen, men derimod vejprojektet. Ringvejsagen viser, at i forbindelse med udefrakommende forhold er det afgørende, hvilken type arealer der berøres, og hvilken type arbejder de berøres af. Det er dermed afgørende, hvorvidt der faktisk sker en ændring af det berørte areal. Det er ikke tilstrækkeligt, at ledningerne i det berørte areal blot flyttes. Ledningsejernes ret er med denne afgørelse sikret i den henseende, at de ikke for enhver pris skal flytte deres ledninger, selvom de ligger vederlagsfrit. Der skal være en konkret forbindelse med det areal, hvori ledningerne er placeret, og det arbejde, som nødvendiggør flytning af ledningerne. Den opfattelse stemmer overens med vejlovens regler, hvor en flytning skal være begrundet i vejformål, for at ledningsejeren kan tilpligtes at skulle betale udgifterne for ledningsflytninger. Det ulovbestemte gæsteprincips rækkevidde er med denne Vestre Landsretsafgørelse lige så stor for ledninger placeret i jernbanearealer, som vejlovens gæsteprincip er for ledninger placeret i vejarealer med den tilføjelse, at alle arbejder vedrørende jernbanen er baneformål.

[Vestre Landsrets dom af 2. marts 1994 (utrykt) (Ringvejsagen)]

Ud over de allerede gennemgåede sager, har projektgruppen også fundet yderligere en sag, som rejser en række interessante problemstillinger i forbindelse med det ulovbestemte gæsteprincip i jernbanearealer. Det drejer sig om HNG-sagen, se afsnit 6.3.1.

HNG-sagen er meget interessant, idet den ud over at indeholde problemstillinger vedrørende udefrakommende forhold, også indeholder nye problemstillinger vedrørende forventelighed og påregnelighed med hensyn til, hvad ledningsejere kan forvente at skulle tåle fra ejerne af de arealer, hvor ledningerne er placeret.

Det udefrakommende forhold i HNG-sagen består i, at Helsingørmotorvejen skal udvides, og at dette medfører, at en del af et jernbaneareal skal inddrages i projektet. I den forbin-

delse kommer gasledningen, som ligger i jernbanearealet, efter ekspropriationen til at ligge i vejarealet. Ved ekspropriationen indtræder i dette tilfælde Vejdirektoratet i samme rettigheder, som DSB/Banestyrelsen tidligere havde til at råde over arealet. Det betyder også, at gasledningen nu ligger som gæst i et vejareal og ikke længere som gæst i et jernbaneareal. I den forbindelse er det ledningsejeren, som skal betale for ledningsflytninger som følge af ændringer af vejen. At ledningsejeren skal betale for flytning af ledningen, efter at arealet har skiftet status fra jernbaneareal til vejareal, synes at stride mod den generelle opfattelse, at det er afgørende for betalingsspørgsmålet, hvilken status arealet havde på det tidspunkt, ledningen blev placeret. I HNG-sagen er der dog tale om, at ledningen, både før og efter arealet skifter status, er beliggende i et "infrastrukturareal", hvorfor ledningsejeren muligvis må kende risikoen for at skulle betale for en ledningsflytning i et bane- eller vejareal i forhold til at have placeret ledningen på privat areal – og måske tilmed betalt for dette. Det forhold, som i HNG-sagen afgør, at ledningsejeren skal være med til at betale ledningsflytningen, er efter projektgruppens vurdering, at der ikke er betalt vederlag for ledningens tilstedeværelse i arealet, hvorved ledningen er gæst i arealet. Ledningsejeren erkender også at skulle betale for ledningsflytningen, men på grund af en særlig tilkendegivelse fra DSB/Banestyrelsen er sagen ikke så ligetil. Denne problemstilling behandles i afsnit 9.2.1 nedenfor. Desuden er det bemærkelsesværdigt, at arealets status på det tidspunkt, hvor ledningen blev placeret, ikke har betydning for den type af arbejde, som kan kræve, at ledningsejeren skal betale for ledningsflytningen. Normalt antages det, at for at en ledningsejer skal betale for flytning af en ledning i et vejareal, skal der være tale om vejformål, tilsvarende for ledninger i jernbaneareal skal der være tale om baneformål. I HNG-sagen skifter arealet status fra jernbaneareal til vejareal, hvorved et vejarbejde på arealet er vejformål, og dermed kan betaling for ledningsarbejderne kræves afholdt af ledningsejeren. I analysen af ledninger placeret i private arealer kom det frem, at arealets status på placeringstidspunktet er afgørende for, om ledningsejeren på et senere tidspunkt kan afkræves at betale for ledningsflytninger begrundet i arbejder, som ikke har at gøre med det (tidligere) private areal.

9.2.1 Særligt om forventelighed og påregnelighed

Det anføres i HNG-sagen, at HNG ved placering af ledningen på baggrund af et brev fra DSB/Banestyrelsen blev stillet i udsigt, at en etablering af den såkaldte Lundtoftebane var lidet sandsynlig. Desuden blev HNG lovet, at der ved en eventuel etablering af banen, ville blive taget særlige hensyn til gasledningen. I den forbindelse ville HNG's udgifter hertil blive meget begrænsede. Det må formodes, at disse tilsagn har været med til at afgøre HNG's valg af placeringssted for ledningen.

Da parterne ikke kunne enes om fordelingen af udgifterne, blev sagen indbragt for ekspropriationskommissionen. Kommissionen fandt ikke, at sagen kunne afgøres på grundlag af vejlovens gæsteprincip, da det ville kræve, at arealet henlå som vejareal ved ledningens placering. Dette var ikke tilfældet, da der var tale om jernbaneareal. Derimod fandt kom-

missionen det afgørende, at den nye erhverver af arealet, i dette tilfælde Vejdirektoratet, indtrådte på de vilkår, som den tidligere ejer af arealerne havde. Tilsvarende kunne det ikke antages, at en ny erhverver af en ejendom havde nogen videregående pligt til at respektere anbringelsen af en ledning på ejendommen i forhold til, hvad den oprindelige ejer havde. Dermed mente kommissionen, at Vejdirektoratet ved overtagelsen af arealet havde den samme retsstilling overfor HNG, som DSB/Banestyrelsen havde haft. Dog mente kommissionen ikke på den baggrund, at HNG nødvendigvis skulle afholde samtlige udgifter til flytning af ledningen. De tilsagn, som HNG havde fået vedrørende sandsynligheden for etablering af Lundtoftebanen, skulle stadig tages i betragtning i forbindelse med fordelingen af udgifterne for ledningsflytningen.

[KFE 1999.291 (HNG-sagen)]

Ved afgørelsen i HNG-sagen lagde kommissionen vægt på, at der ikke var betalt vederlag for ledningens placering, ligesom der heller ikke var tinglyst servitut for ledningens tilstedeværelse. Denne argumentation stemmer med den tidligere anførte argumentation fra landsretterne i afgørelserne i henholdsvis Ringvejsagen og sagen om elektriske tog, som HNG-sagen tidsmæssigt er placeret imellem.

Resultatet af afgørelsen blev således, at Vejdirektoratet ikke kunne afskæres fra at udnytte sin ejendom på forventelig vis, hvorved HNG skulle betale for ledningsflytningen. Dog talte den påregnelighed, som HNG var blevet stillet i udsigt af DSB/Banestyrelsen, for at HNG ikke skulle afholde alle udgifterne. Resultatet blev en deling af udgifterne med 2/3 til HNG og 1/3 til Vejdirektoratet.

Sagen viser, at det ulovbestemte gæsteprincip om betaling for flytning af ledninger i jernbanearealer i vid udstrækning finder anvendelse, men at der tages forbehold for aftaler, som er indgået med eventuelle tidligere ejere af de arealer, hvor ledningerne er placeret.

9.3 Delkonklusion

Det spørgsmål fra problemformuleringen, som denne del af analysen har besvaret, er følgende:

- e) Hvilke regler gælder for gæsteprincippets anvendelse i forbindelse med vejarbejder, når ledninger er placeret i private fællesveje, på private arealer eller i jernbanearealer?

Det er kun den del af spørgsmålet, som angår jernbanearealer, som er blevet besvaret i denne del af analysen.

Denne del af analysen har vist, at der ikke eksisterer noget lovbestemt gæsteprincip for ledninger i jernbanearealer. Retspraksis har derimod skabt et ulovbestemt gæsteprincip, som indeholder tilsvarende regler, som gælder for gæsteprincippet i vejlovene. Desuden

har Banedanmark indført et internt regelsæt, som ledningsejere skal følge, hvis de ønsker at placere ledninger i jernbanearealer.

For ledninger i jernbanearealer gælder, at retspraksis har taget stilling til problemstillingerne vedrørende det ulovbestemte gæsteprincip vedrørende jernbanearealer og dermed anerkendt, at der er tale om, at der gælder et ulovbestemt gæsteprincip. For at det ulovbestemte gæsteprincip skal gælde, må ledningsejerne ikke have betalt vederlag for at have ledningerne liggende, ligesom der ikke må være indgået særlige aftaler vedrørende betaling for flytning af ledningerne i forbindelse med arbejder på jernbanen.

En anden faktor, som er væsentlig for ledninger placeret i jernbanearealer, er ejerforholdet. Jernbanearealerne i Danmark ejes af både private jernbaneselskaber og Banedanmark. Det er centralt at se på ejerforholdene af de berørte arealer, således at en ledningsejer kun kommer til at afholde udgifter for flytning af ledninger i jernbanearealer, hvis de pågældende arbejder vedrører jernbanen, dvs. er baneformål. Det ulovbestemte gæsteprincip for jernbanearealer er efter projektgruppens vurdering mere bredt end det gæsteprincip, som gælder jf. vejlovene, da der, for at det ulovbestemte gæsteprincip for jernbaner skal gælde, blot skal være tale om arbejder, som vedrører jernbanen. At arbejderne skal vedrøre jernbanen betyder, at hvis der f.eks. skal opsættes en støjskærm på et jernbaneareal, og der i den forbindelse skal flyttes ledninger, vil ledningsejeren skulle betale, da opsætning af støjskærmen vedrører jernbanen og dermed er baneformål.

At der skal være tale om arbejder, som direkte angår jernbanen er Ringvejsagen et godt eksempel på, da afgørelsen i Ringvejsagen blev, at ledningsejeren ikke skulle betale for ledningsflytningerne, da der var tale om arbejder, som ikke ændrede jernbanen. Derimod var der uenighed om samme problematik i Flintholmsagen, da to dommere ville se på arealernes ejerforhold/anvendelse, mens én dommer ville se på det samlede projekt. Afgørelsen i Flintholmsagen stemmer dog med resultatet af Ringvejsagen, da der i Flintholmsagen ikke var tale om, at vejen blev ændret. I både Ringvejsagen og Flintholmsagen er der tale om, at udefrakommende forhold kræver ledningsflytninger. I Ringvejsagen er det et vejarbejde, der medfører ledningsflytninger, mens det i Flintholmsagen er arbejder på en jernbane og en station, der medfører arbejder på en ledning i en vej. Problemstillingen i de to sager er så at sige ens, men med ”modsat fortegn”, og afgørelsen af de to sager er også enslydende, idet ledningsejerne, som har ledninger i den type areal, som ikke berøres (henholdsvis jernbaneareal og vejareal), ikke skal betale for ledningsflytningerne. Flintholmsagen viser, at der er uenighed blandt dommerne om, hvad årsagen til ledningsflytningen skal være, for at gæsteprincipet kan anvendes. Den linie, som to af dommerne i Flintholmsagen lægger i sagen, betyder, at ledningsejerne kun skal betale for ledningsflytningerne, såfremt der sker en decideret ændring af (i det konkrete tilfælde) vejen. Projektgruppen vurderer, at denne fortolkning er korrekt, idet reglen også er hensigtsmæssig at administrere efter: Ændres vejen (eller jernbanen), skal ledningsejeren betale for ledningsflytningerne, ellers ikke.

Vurderingen af visse projekter som en helhed har netop betydning for ledningsflytninger, som skyldes udefrakommende forhold, idet det i en afgørelse af en sådan type er væsentligt at se på, om den berørte arealtype ændres.

Analysen berørte endelig problemstillinger vedrørende forventelighed og påregnelighed. Her blev resultatet, at det ulovbestemte gæsteprincip om betaling for flytning af ledninger i jernbanearealer i vid udstrækning finder anvendelse, men at der også i særlige tilfælde under særlige omstændigheder skeles til aftaler, som er indgået med eventuelle tidligere ejere af de arealer, hvorpå ledningerne er placeret. Sådanne aftaler kan medføre, at ledningsejeren eventuelt ikke skal afholde samtlige udgifter i forbindelse med en ledningsflytning.

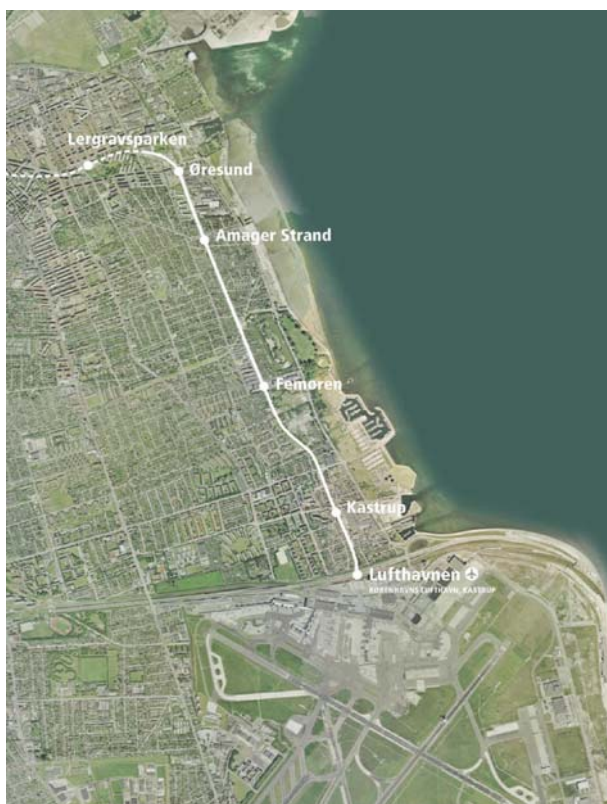
I forlængelse af dette kapitel vil der blive foretaget en analyse af Metrosagen, der ligeledes omhandler problemstillinger vedrørende ledninger placeret i jernbanearealer. Metrosagen omhandler desuden gæsteprincippets anvendelse ved offentlige veje, private fællesveje og private arealer.

Kapitel 10 Metrosagen

Metrosagen er en bekræftelse af, hvordan en retstilstand fastslået af retspraksis og ikke gennem lovgivning finder anvendelse i forbindelse med andre sagers afgørelse. Der er i sagen tale om temmelig skråsikre udmeldinger og argumenter, som på sin vis udelukkende støtter sig til retspraksis. Metrosagen inddrages i dette projekts analyse som et casestudie, da det er en principiel og aktuel sag vedrørende gæsteprincippetets brede anvendelse.

Metrosagen er opstået som følge af anlæggelsen af metroens etape 3 på den vestlige del af Amager, se Figur 10.1.

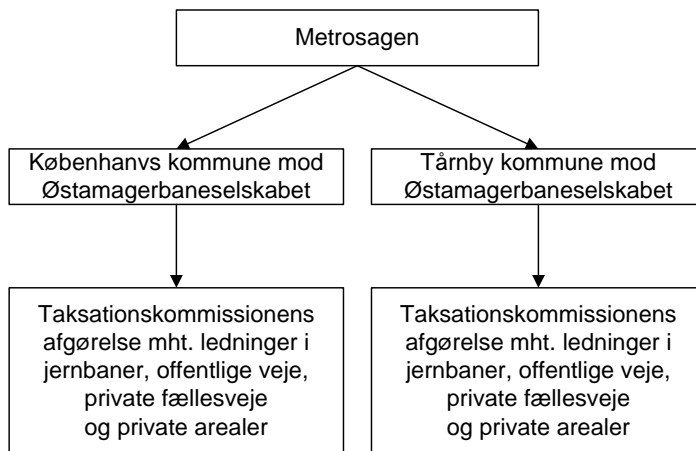
Sagen indeholder problemstillinger fra de fire problemområder (offentlige veje, private fællesveje, private arealer og jernbanearealer), som analysen har behandlet i de forrige kapitler. Projektgruppen har derfor valgt at inddrage sagen som en yderligere case i analysen, idet sagen på flere områder sammenfatter gældende ret med hensyn til gæsteprincippet i vid forstand. Metrosagen beskæftiger sig således både med vejlovens § 106, privatvejslovens § 52, det ulovbestemte gæsteprincip for private arealer samt det ulovbestemte gæsteprincip for jernbanearealer. Da det er metrobyggeriet, og dermed primært jernbanearealer, som er omfattet af sagen, er det på disse arealer, hovedvægten i sagen ligger. Et af de



Figur 10.1. Linieføringen af den nye etape 3 fra Lergravsparken til Københavns Lufthavn. [Metro, 2006 (WWW)]

interessante aspekter i sagen er, at der fremkommer meget forskellige opfattelser af anvendelsen af gæsteprincippet. Desuden er sagen atypisk i forhold til mange af de øvrige sager og skrivelser, som er analyseret i rapporten, idet det i denne sag er kommuner, der er ledningsejere. Dette viser noget om kommunernes syn på sig selv som ledningsejere frem for, som i mange af de øvrige sager, som vejmyndigheder. Problematikken med kommuner som ledningsejere medfører også yderligere spørgsmål om kommunal enhedsforvaltning og opdeling af kommunens rolle som henholdsvis vejmyndighed og ledningsejer.

Metrosagen består af to dele, som omhandler henholdsvis Københavns kommune (KK) mod Østamagerbaneselskabet (ØSS) og Tårnby kommune (TK) mod Østamagerbaneselskabet, se Figur 10.2.



Figur 10.2. Struktur over Metrosagens opbygning.

Sagen omhandler spørgsmål om betaling for henholdsvis København og Tårnby kommuners ledningsomlægninger i forbindelse med anlæg af Østamagerbanen i henholdsvis København og Tårnby kommuner. Sagerne er begge først behandlet af ekspropriationskommissionen og derefter af taksationskommissionen. Analysen er bygget op, så indholdet af taksationskommissionens kendelse refereres, da denne indeholder både ekspropriations- og taksationskommissionens afgørelser. I denne analyse gengives kun Østamagerbaneselskabets, Københavns kommunes og Tårnby kommunes hovedsynspunkter. Parternes specifikke synspunkter i sagen findes i bilag 2.

10.1 Københavns kommune mod Østamagerbaneselskabet

Der er fremsat synspunkter af henholdsvis Østamagerbaneselskabet og Københavns kommune samt afsagt kendelse af ekspropriationskommissionen og efterfølgende af taksationskommissionen.

Denne del af analysen bygger på følgende kilder: [Ekspropriationskommissionen, 6. maj 2004 (Metrosagen), s. 135-149] [Taksationskommissionen for Sjælland m.v., 19. januar 2005 (Københavns kommune) (Metrosagen), s. 1-18]

10.1.1 Østamagerbaneselskabets synspunkter

Østamagerbaneselskabet er et selskab stiftet af Ørestadsselskabet og Københavns amt i 1995. Selskabet er stiftet i henhold til ørestadsloven og er et interessentskab, som ejes af henholdsvis Ørestadsselskabet (55%) og Københavns amt (45%).

[Ørestadsselskabet, 2006 (WWW)]

Helt overordnet fremfører ØSS en række synspunkter om selskabets forståelse af gæsteprincippet i almindelighed. Noget af det interessante i denne sag er at iagttage de enkelte parter opfattelse af gæsteprincippets regler og anvendelsesområde.

ØSS finder, at der gælder et almindeligt gæsteprincip for ledninger, der etableres i alle arealer, herunder bane- og vejarealer. Dette betyder, at hvis en ledningsejer ikke har betalt for at placere ledningerne, skal denne betale for en eventuel flytning. Det er ikke afgørende, om der er forventninger eller påregnelighed med hensyn til, om ledningsejerens betalingspligt gælder.

Omlægning af ledninger i offentlige veje og private fællesveje, der forbliver vejareal, skal betales af vedkommende ledningsejer, medmindre der er tale om ledninger, som hører til vejens udstyr, f.eks. belysning.

Omlægning af ledninger i tidligere vejareal, som er eksproprieret til baneareal skal på tilsvarende måde betales af ledningsejeren, medmindre der er tale om ledninger, der hører til vejens udstyr.

Er der tale om, at en ledningsejer ved omlægning af ledninger, som betales af ØSS, opnår økonomiske fordele, skal denne fordel udlignes (efter et nyt-for-gammelt princip)²⁶.

Desuden finder ØSS, at en kommunes rolle som henholdsvis vejmyndighed og ledningsejer skal betragtes adskilt.

ØSS' øvrige synspunkter kan ses i afsnit 2.1.1 i bilag 2.

10.1.2 Københavns kommunes synspunkter

KK finder, at anlægsmyndigheden som udgangspunkt skal betale for alle ledningsomlægninger, med mindre der eksisterer et andet retsgrundlag som f.eks. gæsteprincippet. Anlægsarbejdernes formål er afgørende for betalingsspørgsmålet. KK mener, at gæsteprincippet er en afvejning af de forskellige samfundsmæssige interesser med hensyn til trafikal

²⁶ I de tilfælde, hvor ØSS skal betale for ledningsomlægningerne, kan der være tale om, at ledningsejeren opnår en økonomisk gevinst, hvis f.eks. ældre ledninger skiftes ud med nye. I den forbindelse må der efter et nyt-for-gammelt princip ske en udligning af udgifterne, således ledningsejeren refunderer ØSS den eventuelle værditilvækst.

infrastruktur og forsyningsinfrastruktur. I den afvejning gælder princippet om ”*først i tid, bedst i ret*”²⁷.

Efter KK's opfattelse gælder der ikke et gæsteprincip for kommunens ledninger i kommunens egne veje, bl.a. på baggrund af vejlovens § 20. KK mener ligeledes, at adskillelse af kommunens beføjelser som henholdsvis ledningsejer og vejmyndighed strider imod princippet om den kommunale enhedsforvaltning.

KK finder, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 gælder for tredjemands ledninger i vejen. Det samme gør sig gældende for ledninger i private fællesveje i byzone, jf. privatvejslovens § 52.

Desuden finder KK, at vandafledningskommissionens kendelser vedrørende berørte afløbsledninger i jernbanearealer fastlægger, at ledningerne skal ligge uforstyrret hen.

KK's øvrige synspunkter kan ses i afsnit 2.1.2 i bilag 2.

10.1.3 Kommissionernes afgørelse

Både ekspropriations- og taksationskommissionens afgørelse er gengivet i de nedenstående afsnit. Afgørelserne er dog skrevet sammen, og i de tilfælde, hvor det er centralt for forståelsen, er det angivet, hvilken kommission afgørelsen er afsagt af.

Generelt om gæsteprincippet, jf. ekspropriationskommissionen

Ekspropriationskommissionen finder, at der generelt må eksistere et ulovbestemt gæsteprincip for ledninger placeret i arealer, som ikke er vejarealer. Det kan også forekomme, at der ikke gælder et gæsteprincip for ledninger placeret i andre arealer end vejarealer, men der vil formentlig være tale om få tilfælde, og i disse tilfælde vil der f.eks. være betalt vederlag for ledningernes placering. Indholdet af gæsteprincippet må afhænge af omstændighederne, og der sondres generelt mellem ledninger placeret i henholdsvis jernbanearealer, offentlige veje, private fællesveje samt andre arealer. Ekspropriationskommissionen angiver med den udtalelse, at der gælder enten et lovbestemt eller ulovbestemt gæsteprincip for ledninger placeret i enhver type areal under forudsætning af, at ledningerne er placeret uden vederlag herfor.

Jernbaneareal

Ifølge kommissionerne gælder der et ulovbestemt gæsteprincip for ledninger i jernbanearealer, jf. sagen om elektriske tog (U 2000.2098 V). Kommissionerne tillægger altså sagen om elektriske tog stor betydning for forståelsen af det ulovbestemte gæsteprincip. Denne fortolkning stemmer overens med den fortolkning, som projektgruppen også er nået frem til i afsnit 9.1 og 9.2. At der eksisterer et ulovbestemt gæsteprincip medfører, at ledningsejeren som hovedregel skal betale for ledningsflytninger, som er foranlediget af

²⁷ Prior tempore, potior jure. Grundsætningen om, at ældre rettigheder går forud for yngre.

jernbaneejerens råden over jernbanearealet til baneformål. Vejlovenes gæsteprincip er udtryk for kodifikation²⁸ af de principper, som forud er udviklet af retspraksis, jf. Næsbydommen og Spjellerup-dommen.

Amagerbanen er ikke nedlagt, da dette kun kan gøres ved lov. Det betyder, at der stadig er tale om et banereale, og ØSS er indtrådt i den tidligere ejers rettigheder og forpligtelser.

Hvis der ikke foreligger konkrete aftaler eller bestemmelser, må der som udgangspunkt være tale om, at ledningerne ligger som gæst i arealerne, hvilket medfører, at ledningsejerne må betale for eventuelle flytninger. At der er givet tilladelse til at placere ledninger på jernbanens arealer, betyder ikke, at jernbanens ejer har fraskrevet sig retten til at disponere over arealet i al fremtid. For eksempel gælder det, at den ret, som en kloakledning i jernbanens areal ifølge vandafledningskommissionens kendelse har til at ligge i jernbanearealet, ikke er en ret til i al evighed at ligge i jernbanearealet, hvis hensyn til jernbanen nødvendiggør andet. Det fremgår af Metrosagen, at der har foreligget kloakeringsplaner for Amager siden 1907, men at de kloakledninger, som er placeret, ikke blev placeret hverken før eller umiddelbart efter planernes offentliggørelse. Det betyder, at de kloakledninger, som ligger under Amagerbanen, er placeret efter, at arealerne var udlagt til baneformål.

I en række tilfælde indeholder nogle af aftalerne krav om, at ledninger skal flyttes af hensyn til "banens tarv". Dette medfører ikke, at flytningen nødvendigvis er påregnelig for ledningsejeren. Det kan være meget vanskeligt at forudse, hvad der sker i fremtiden, og ledningsejeren må være opmærksom på den stadige udvikling, som vil ske for jernbanen. At en ledningsflytning ikke har kunnet forudses af ledningsejeren, skal ikke ændre ledningsejerens forpligtelse til at flytte ledningen som følge af et arbejde, som er nødvendigt af hensyn til jernbanen. Eksempelvis er stationer og teknikrum på jernbanearealet naturlige følger af udviklingen i jernbanedriften, ligesom niveaufri passager er naturlige elementer i jernbanedriften.

Særligt gælder der ved flytning af ledninger for ledningsejerens regning i jernbaneareal, at flytningen skal være foranlediget af baneformål. Kommissionerne anser alle nævnte ledningsflytninger på banerealerne i forbindelse med metroprojektet for nødvendige, og ledningsejeren skal derfor betale i de tilfælde. Dermed siger kommissionerne, at så længe der er tale om ledninger på eller i banerealerne, skal disses flytning betales af ledningsejeren. Dette skyldes, at flytningen er foranlediget af baneformål, og at ejeren ønsker arbejdet udført.

²⁸ At samle og ordne retsregler om et bestemt emne.

KK kan ikke påberåbe sig et påregnelighedsprincip, da det ikke er muligt at forudsige en udvikling mange år ud i fremtiden. En ledningsejer må derfor altid være klar til at tåle den udvikling, som sker i samfundet.

Bortset fra de tilfælde, hvor en ledningsflytning uden for jernbanens areal er nødvendiggjort af en ledningsflytning inden for jernbanens areal, kan gæsteprincippet ikke påberåbes uden for jernbanens areal.

Med hensyn til det sted, hvor jernbanen krydser Øresundsvej kan gæsteprincippet ikke påberåbes, da der er tale om arealer uden for jernbanens eksisterende areal. Selvom der er tale om et tidligere kulbanespor, kan dette ikke argumentere for anvendelsen af gæsteprincippet. Hvis gæsteprincippet skulle have været anvendt, skulle det eksisterede tracé have været anvendt til udbygning af jernbanen.

Offentlige veje

Ifølge kommissionerne gælder gæsteprincippet i vejlovens § 106 kun for ledninger i offentlige veje. Der kan imidlertid godt være tale om vejformål, selvom en ændring af en vej ikke er gennemført på initiativ af vejmyndigheden. Et særligt indlysende eksempel er etablering af en niveaufri skæring mellem vej og jernbane. En sådan ændring kan være motiveret enten af jernbanemyndigheden eller anlægsmyndigheden for et større samlet projekt som f.eks. anlægget af metroen. Vejformål kan også være, at en eksisterende overkørsel i niveau med jernbanen beregnet til motorkøretøjer ændres til en stioverføring eller stiunderføring for gående trafik.

Vejlovens § 106 tager ikke stilling til, hvorvidt andre myndigheder end vejmyndighederne kan gøre gæsteprincippet gældende. Efter taksationskommissionens opfattelse er det uden betydning for ØSS' mulighed for at påberåbe sig gæsteprincippet, at ØSS ikke er vejmyndighed for de veje, hvori ledningerne er placeret. Ørestadsloven bemyndiger ØSS til at anlægge selve metroen og dermed jernbanen, og det er en uundgåelig konsekvens heraf, at også veje i den forbindelse må omlægges.

Gæsteprincippet indeholder ingen begrænsninger i den forstand, at gæsteprincippet ikke også skulle gælde for kommunens ledninger i egne veje. Vejlovens § 106, stk. 2 henviser til vejlovens § 20, hvorefter kommuners udgifter til flytning eller omlægning af ledninger afholdes af statskassen, hvis disse udgifter påføres kommunen ved et hovedlandevejsanlæg. Reglen om at kommuners udgifter til flytning eller omlægning af ledninger afholdes af statskassen gælder således kun ved hovedlandevejsanlæg, og der er derfor ikke grundlag for at anvende bestemmelsen analogt på andre statslige projekter. Den fortolkning af bestemmelsen i vejlovens § 20 betyder, at vejlovens § 20 ikke kan anvendes på metroprojektet, selvom metroprojektet foranlediger vejomlægninger på kommunens veje og dermed påfører kommunen udgifter.

Taksationskommissionen finder, at kommunen som ledningsejer og kommunen som vejmyndighed skal ses adskilt. Kun i de tilfælde, hvor der er tale om ledninger, der indgår

som en del af vejens udstyr, er der en realitet i, at kommunen som vejmyndighed kan være identisk med kommunen som ledningsejer.

At ledningsflytninger i en vej er foranlediget af et udefrakommende projekt betyder ikke, at gæsteprincippet er uanvendeligt. Det afgørende er, om den konkrete ledningsflytning tjener et vejformål, også selvom formålet er foranlediget af et udefrakommende anlægsprojekt. Taksationskommissionens opfattelse af udefrakommende projekters indflydelse på anvendelsen af gæsteprincippet stemmer ikke overens med sagen om Stenløse Center, hvor det udefrakommende forhold (bycenteret) netop betød, at nogle ledningsflytninger i en række vejarealer ikke skulle betales af ledningsejerne. Denne uoverensstemmelse diskuteres nærmere i kapitel 12.

Med hensyn til arealer, som tidligere har været vejareal, men som eksproprieres til baneformål, vurderer taksationskommissionen, at gæsteprincippet ikke gælder, såfremt en ledningsflytning er begrundet i baneformål. Det afgørende er arealets status, på det tidspunkt ledningen blev placeret, og formålet med den efterfølgende ledningsflytning. Den fortolkning fra taksationskommissionen stemmer også overens med de resultater, som tidligere er blevet fremhævet i analysen. Arealernes status er således meget central for den efterfølgende vurdering af betalingssspørgsmålet.

En ledningsflytning skal ikke udelukkende begrundes i vejformål, for at flytningen skal kunne kræves betalt af ledningsejeren, men det er afgørende, om vejformål indgår som en del af formålet. Omlægning af ledningen skal således tilgodese et vejformål. Denne betragtning har bl.a. betydning i forbindelse med etablering af niveaufri skæringer mellem vej og bane. Det betyder, at hvis et arbejde f.eks. både er vej- og baneformål, er det tilstrækkeligt til at kræve ledninger flyttet med henvisning til, at arbejdet tjener vejformål som et af formålene. Denne måde at argumentere på, fra kommissionernes side, er ikke hensigtsmæssig i et forsøg på at forenkle administrationen af gæsteprincippet. Hvis argumentet derimod er, at vejmyndigheden ønsker arbejdet på vejen gennemført (i dette tilfælde etablering af en niveaufri skæring), så er det i alle tilfælde vejformål.

Anlægsmyndigheden har i Metrosagen anlagt en dyr sivetunnel bl.a. af hensyn til ledningerne i området omkring denne tunnel. Anlægget er udført uden aftale med ledningsejerne, og på den baggrund finder kommissionerne ikke, at ledningsejerne kan pålægges at være med til finansieringen af denne tunnel, som ikke er den billigste løsning. Afgørelsen er et eksempel på spørgsmålet om, i hvor stor udstrækning ledningsejerne har mulighed for at have indflydelse på de beslutninger, som vejmyndighederne træffer. Som det ses, havde ledningsejerne ikke indflydelse på den måde vejmyndigheden valgte at udføre tunnelarbejdet på, men ledningsejerne kom til gengæld heller ikke til at betale for den merudgift, som vejmyndigheden havde pålagt ledningsejerne. Afgørelsen er således et eksempel

på, at vejmyndighederne ikke kan varetage hensyn, som ligger ud over deres beføjelser som vejmyndighed, med mindre de selv betaler for de ekstra omkostninger, som måtte opstå.

Private fællesveje

Der gælder enslydende regler for private fællesveje og offentlige veje med hensyn til gæsteprincippet. Det betyder, at hvis en vejoplægning tjener vejformål, skal ledningsejeren betale for ledningsomlægningen, også selvom vejoplægningen som udgangspunkt skyldes metroprojektet.

Private arealer

Der gælder et ulovbestemt gæsteprincip for private arealer. Ved en eventuel ekspropriation indtræder ØSS på samme vilkår som de tidligere ejere. Hvis der ikke ved en servitut eller aftale er klarhed med hensyn til betaling for ledningsflytninger, er ledningsejeren tilpligtet at betale for ledningsflytninger foranlediget af ejerens brug af arealet. Dette princip svarer til det princip, som blev fremhævet i HNG-sagen, hvor ledningsejeren måtte betale for ledningsflytninger foranlediget af vejprojektet på det eksproprierede baneareal. Tilsvarende regler gælder, hvis en ledningsflytning på et privat areal er foranlediget af en ledningsflytning i et vej- eller baneareal.

ØSS afstår imidlertid fra at gøre det ulovbestemte gæsteprincip gældende for private arealer, idet det antages, at ledningsejeren har sikret ledningens tilstedeværelse i sådanne arealer.

10.2 Tårnby kommune mod Østamagerbaneselskabet

Størsteparten af påstandene fra henholdsvis ØSS og TK er sammenfaldende med påstandene i sagen mellem ØSS og KK. Derfor vil denne fremstilling udelukkende indeholde yderligere eller afvigende påstande, som er fremlagt af henholdsvis ØSS og TK i denne del af sagen. De øvrige centrale påstande er beskrevet i de forrige afsnit samt i afsnit 2.1 i bilag 2.

Denne del af analysen bygger på følgende kilde: [Taksationskommissionen for Sjælland m.v., 19. januar 2005 (Tårnby kommune) (Metrosagen), s. 1-21]

10.2.1 Østamagerbaneselskabets synspunkter

ØSS' generelle opfattelse af gæsteprincippet er den samme som beskrevet i afsnit 10.1.1. For yderligere og afvigende synspunkter henvises til afsnit 2.2.1 i bilag 2.

10.2.2 Tårnby kommunes synspunkter

TK's synspunkter svarer med undtagelse af nedenstående punkter til de synspunkter, som KK fremlagde i forbindelse med sagen mod ØSS.

TK finder, at ØSS på baggrund af grundlovens § 73 er forpligtet til at afholde samtlige udgifter forbundet med omlægning af de kommunale ledninger. Det grundlovsfæstede princip kan kun fraviges med udtrykkelig lovhjemmel, og i sådanne tilfælde påhviler bevisbyrden ØSS.

TK finder desuden, at Trafikministeriet og/eller ØSS er erstatningsansvarlig over for TK, såfremt TK skal betale for ledningsomlægninger, da TK har en forkøbsret til Amagerbanens arealer. Da Trafikministeriet ikke har respekteret forkøbsretten ved overdragelsen af Amagerbanen til ØSS, må ØSS betale erstatning for ekspropriation af forkøbsretten.

TK's øvrige synspunkter kan ses i afsnit 2.2.2 i bilag 2.

10.2.3 Kommissionernes afgørelse

Denne afgørelse svarer fuldstændig til afgørelsen i sagen mellem ØSS og KK med undtagelse af nedenstående kendelse, se afsnit 10.1.3.

Vedrørende forkøbsret

Staten har på et tidspunkt indrømmet forkøbsret af Amagerbanens arealer til TK (og KK), men faktisk overdraget arealerne til ØSS. Forbigåelsen af den påståede forkøbsret forlanger TK erstatning for. Taksationskommissionen kan imidlertid ikke tage stilling til spørgsmålet, da staten ikke er part i Metrosagen.

TK har endvidere gjort gældende, at selve det forhold, at TK pålægges udgifter til ledningsomlægninger, er et ekspropriativt indgreb, som berettiger til erstatning efter grundlovens § 73. Ifølge taksationskommissionen betyder gæsteprincippet, at den påståede erstatning efter grundloven ikke kan realiseres. Hvis der derimod var tale om en egentlig erhvervet ret i form af en servitut eller lignende, ville TK (ledningsejeren) være beskyttet af grundloven.

10.3 Projektgruppens vurdering af Metrosagen

Metrosagen er på mange måder interessant i forhold til dette projekts problemstillinger. Sagen er tidsaktuel, hvilket bevirker, at de afgørelser, som er truffet, er udtryk for den gældende praksis for anvendelse af gæsteprincippet. Desuden indeholder sagen elementer fra alle fire problemområder vedrørende gæsteprincippet, som analysen i dette projekt har beskæftiget sig med.

Som det fremgår, er Metrosagen meget omfattende både med hensyn til antallet af ledninger, som er omfattet af projektet, og med hensyn til de synspunkter, som fremføres af ØSS og de to kommuner. Det fremgår også af sagen, at parternes opfattelse af gæsteprincippets anvendelsesområde er meget forskellig og på nogle punkter helt uforenelig.

I forbindelse med hver af de afsagte kendelser, fra henholdsvis ekspropriations- og taksationskommissionen, er der i forbindelse med sagen udarbejdet et skema, som viser, hvilken part der skal betale for den enkelte ledningsflytning. Ikke alle ledningerne er lige inte-

ressante at beskæftige sig med, men de ledninger, hvor der har været tvivl eller uenighed mellem parterne, siger noget om forståelsen af gæsteprincippet og dets anvendelse i praksis. Disse skemaer er så at sige en facitliste over de gældende regler for de pågældende ledninger. Den information, som skemaerne fra kommissionerne indeholder, er meget vigtig for forståelsen af gæsteprincippets anvendelsesområde og for forståelsen af henholdsvis begreberne vejformål og baneformål. Projektgruppen har derfor samlet de relevante resultater fra skemaerne fra taksationskommissionen i to nye skemaer for henholdsvis sagen mellem ØSS og KK og ØSS og TK, se afsnit 2.1.3 og 2.2.3 i bilag 2. Taksationskommissionens afgørelse er det endelige resultat af Metrosagen, og den kan derfor anvendes ved senere sagers afgørelse ved tilfælde, som omhandler tilsvarende problemstillinger.

På baggrund af den øvrige analyse af gæsteprincippet finder projektgruppen, at taksationskommissionens kendelser i Metrosagen tager fat på nogle af de centrale spørgsmål i vurderingen af gæsteprincippets anvendelsesområde – ikke kun med hensyn til jernbanearealer, men også med hensyn til offentlige veje, private fællesveje og private arealer. Blandt andet bliver det fremhævet, at der eksisterer et gæsteprincip for ledninger placeret i alle typer af arealer, hvis der ikke er betalt for anbringelsen af ledningerne. Skal disse ledninger flyttes, er det dermed afgørende, hvilken type arbejde (formålet med arbejdet) der foranlediger flytningen af ledninger. Ligeledes er arealets status ved ledningernes placering af afgørende betydning for fastsættelse af betalingsspørgsmålet.

Endvidere finder projektgruppen det interessant, at begge kommissioner helt tilsidesætter kommunernes påstand om, at det ikke kan lade sig gøre at adskille kommunens rolle som henholdsvis ledningsejer og vejmyndighed. Dette spørgsmål var projektgruppen allerede tidligt i projektperioden opmærksom på, idet det ikke fremgik tydeligt af lovgivning eller praksis, hvilke regler der var gældende med hensyn til dette spørgsmål. Med kommissionernes udmelding i denne sag er dette spørgsmål nu besvaret. En kommune kan både optræde som ledningsejer (af forsyningsledninger) og som vejmyndighed, og en kommune er som ejer af forsyningsledninger gæst i egne vejarealer. Dette bekræfter også Trafikministeriets brev fra den 16. august 1994, se afsnit 5.4.1, som slår fast, at der ikke er forskel på, om det er en privat eller en offentlig ledning, som ligger i vejen.

Kommissionerne slår desuden fast, at ledningsejerne ikke kan påberåbe sig noget krav med hensyn til påregnelighed eller forventelighed i forbindelse med den fremtidige udnyttelse af de arealer, hvori ledningerne placeres. Hvis ledningsejerne kunne påberåbe sig en sådan forventet ret med hensyn til påregnelighed og forventelighed, ville samfundsudviklingen vanskeliggøres og fordyres, idet ethvert anlægsprojekt og enhver større ændring af en vej ville blive økonomisk tynget af, at anlægsmyndigheden skulle betale for ledningsflytninger m.v. Selvom kommissionerne i Metrosagen hævder, at ledningsejerne ikke kan

påberåbe sig krav om påregnelighed og forventelighed, viste HNG-sagen, som er behandlet i afsnit 6.3.1, at sådanne aftaler kan forekomme. I HNG-sagen havde ledningsejeren en berettiget forventning om, at ledningen ikke senere skulle flyttes, da en udvidelse af jernbanen på det areal, hvori ledningen var placeret, var meget lidt sandsynlig. Desuden var ledningsejeren blevet lovet, at der ved en eventuel udvidelse af jernbanen ville blive taget særlige hensyn til ledningen. Da jernbanearealet imidlertid blev eksproprieret til vejareal, og ledningen i den forbindelse skulle flyttes, blev udgifterne til ledningsejerens andel i ledningsflytningen reduceret i forhold til, hvis ledningsejeren skulle have afholdt samtlige udgifter. Det skyldes, at ledningsejeren havde en berettiget forventning om, at ledningen pga. jernbanen ikke skulle have været flyttet. Situationen i HNG-sagen er for ledningsejeren en helt anden, end den er for KK og TK i Metrosagen, hvor der ikke på noget tidspunkt er givet kommunerne berettiget forventning om, at der ikke vil ske en fortsat udvikling af jernbanen. Kommissionerne argumenterer bl.a. med, at anlægget af metroen er en naturlig udvikling inden for jernbanedriften, som ligesom al anden infrastruktur må forventes at udvikle sig over en årrække.

10.4 Sammenfatning

Metrosagen har sammen med de øvrige delanalyser vist, at der gælder et gæsteprincip for ledninger placeret i et hvilken som helst areal. Metrosagen er behandlet i projektet, idet den er tidsaktuel og indeholder en række konkrete eksempler på anvendelse af gæsteprincippet.

For ledninger placeret i jernbanearealer gælder der et ulovbestemt gæsteprincip, hvis de arbejder, som kræver ledningerne flyttet tjener baneformål. Princippet kommer til udtryk således, at hvis der ikke findes konkrete aftaler for ledningernes placering, og der ikke er betalt vederlag, er ledningerne gæst i arealet, hvorved gæsteprincippet gælder.

Metrosagen viste, at såfremt forhold, som ikke kunne forudses, kræver en ledning flyttet, gælder gæsteprincippet ligeledes, og ledningsejeren er dermed forpligtet til at afholde udgifterne til ledningsflytningerne. Dette betyder samtidig, at der ikke gælder et påregnelighedsprincip med hensyn til, at ledningsejeren kun skal betale, hvis der er tale om arbejder, som kunne forudses, på tidspunktet for ledningens placering. Påregnelighedsprincippet gør sig ikke gældende, da det ikke er muligt at forudse udviklingen i fremtiden, og ledningsejerne skal således kunne tåle samfundets udvikling. Denne afgørelse finder projektgruppen rimelig, da fremtidsudviklingen ikke skal bremses af ledningsejere, som ikke vil anerkende den konstante udvikling, som samfundet gennemgår.

For ledninger placeret i vejarealer viste Metrosagen, at der godt kan være tale om vejarbejder, som tjener vejformål, selvom vejændringerne ikke gennemføres på vejmyndighedens initiativ. Sådanne arbejder kan f.eks. omfatte etablering af niveaufrie skæringer mellem veje og jernbaner, som hvad enten etableringen er ønsket af den ene eller den anden part, tjener det samme formål, nemlig forøget sikkerhed for både tog og biler. At vejarbejder ikke nødvendigvis skal være igangsat af vejmyndigheden, kommer i Metrosagen til

udtryk ved, at Østamagerbaneselskabet som anlægsmyndighed kan anvende gæsteprincippet i forbindelse med de arbejder, som selskabet er blevet pålagt at gennemføre. At der er tale om et nyt vej- eller baneanlæg har ikke betydning for gæsteprincippets anvendelse.

Metrosagen har bekræftet den diskussion, som andre af de gennemgåede afgørelser og domme har medført, nemlig hvorvidt udefrakommende projekter kunne medføre anvendelse af gæsteprincippet, når der ikke var tale om samme typer af arealer. For eksempel viser Metrosagen, at gæsteprincippet gælder for alle typer af arealer, når der ikke er betalt vederlag for anbringelsen af ledningerne. Desuden skal der, for at gæsteprincippet kan finde anvendelse, være tale om, at arbejder, som medfører ledningsflytninger på en vej, skal være vejformål. Tilsvarende gælder for private fællesveje, at arbejdet skal være vejformål, for jernbanearealer, at arbejdet skal være baneformål og for private arealer, at arbejdet skal være foranlediget af grundejerens ønsker. Dermed kan et anlægsprojekt som metroen medføre arbejder på alle typer arealer, og hvis blot disse arbejder tjener den pågældende type areal, gælder gæsteprincippet.

I forbindelse med ledningsflytninger har det dog stor betydning, hvilken status arealet havde på det tidspunkt, hvor ledningen blev placeret. Dette kommer ligeledes til udtryk i Metrosagen, hvor den kendsgerning, at Østamagerbaneselskabet har eksproprieret areal til banen, ikke medfører, at de arbejder, som efterfølgende skal gennemføres på arealerne, som medfører ledningsflytninger, kan begrunde, at ledningsejeren skal betale for flytningen af ledningerne, når f.eks. arealet tidligere var vejareal eller privat areal.

Såfremt et arbejde både tjener vej- og baneformål, gælder gæsteprincippet for ledninger placeret i både vej- og banearealer. Dog gælder det, at vejformålet kun kan kræve ledningsflytninger i vejareal betalt af ledningsejeren, ligesom baneformålet kun kan kræve ledningsflytninger i baneareal betalt af ledningsejeren.



Kapitel 11 Resultater

I projektets analyse er der blevet arbejdet med gæsteprincippets anvendelse inden de for fire problemområder; offentlige veje, private fællesveje, private arealer og jernbanearealer. Efter selve analysen af hvert af problemområderne er de generelle regler og retningslinier for gæsteprincippets anvendelse angivet i delkonklusionerne. Dette er gjort for at give et overblik over analysens resultater. Projektgruppen mener dog, at det vil lette forståelsen og overblikket, over hvilke typer vejarbejder der er vejformål, at liste analysens resultater med angivelse af, hvilke af de berørte arbejder som ifølge analysen er vejformål (eller baneformål). Projektgruppen har derfor valgt at udarbejde en oversigt i form af skemaer over typerne af arbejder på og ved veje, der er blevet analyseret. I disse skemaer er det angivet, hvorvidt et arbejde er vejformål (eller baneformål), og der er tilføjet bemærkninger til de resultater, der kræver en forklaring. Bemærkningerne tager udgangspunkt i de konkrete sager fra administrativ praksis og domspraksis, der er blevet analyseret. Der er udarbejdet et skema for hvert af de fire problemområder, og derudover er der udarbejdet fire skemaer for Metrosagen, som angiver resultaterne fra de fire problemområder. Afslutningsvis vil projektgruppen sammenfatte resultaterne og fremhæve hovedreglerne for anvendelse af gæsteprincippet, der kan ses ud fra den samlede analyse.

11.1 Ledninger i offentlige veje

De generelle regler, der gælder for gæsteprincippets anvendelse i forbindelse med ledningsflytninger nødvendiggjort af arbejder på og ved offentlige veje, er beskrevet i delkonklusionen i afsnit 6.8, og vil derfor ikke blive gentaget her. Derimod vil de forskellige typer af arbejder, der er analyseret i kapitel 6 blive kategoriseret med hensyn til, om det er vejformål eller ej. Figur 11.1 viser en oversigt over, hvilke arbejder der er vejformål ved offentlige veje.

Type af arbejde	Vejformål (ja/nej)	Bemærkninger
Større anlægsprojekter/vejudvidelser	Ja	Ikke kun en lokal udvidelse af en vej er vejformål, men også en udvidelse i form af et større anlægsprojekt.
Anlæggelse af omfartsvej	Ja	En omfartsvej, der medfører regulering af en eksisterende vej, er et umiddelbart vejarbejde, der er vejformål.

Fortsættes næste side

Fortsat fra forrige side

Type af arbejde	Vejformål (ja/nej)	Bemærkninger
Vejforlægning	Ja	Både permanente og midlertidige ledningsflytninger på grund af vejforlægning er omfattet af gæsteprincippet.
Vejarbejde på vej A medfører flytning af ledninger i vej B	Ja	Flytning af ledninger i vej B er omfattet af gæsteprincippet – dominoeffekt. Hvis en ledning pga. vejformål skal flyttes, og dette medfører, at en anden ledning skal flyttes, gælder gæsteprincippet også i dette tilfælde.
Separation af trafik-arter	Ja	Ledninger flyttet fra offentlig vej til korridor mellem cykelsti og fortov for at fremtidige ledningsarbejder ikke ville genere trafikken.
Etablering af sidevej og krydsning af veje	Ja	Gæsteprincippet gælder uanset formålet med sidevejen eller formålet med de veje, der krydser hinanden.
Etablering af svingbane	Ja	Gæsteprincippet gælder uanset årsagen til etableringen af svingbanen.
Etablering af overkørsel	Ja/nej	Gæsteprincippet gælder kun, hvis vejmyndigheden ønsker overkørslen anlagt på det konkrete areal.
Ændring af belægning medfører fjernelse af overflødige ledninger	Ja/nej	Gæsteprincippet gælder, hvis vejmyndigheden vil råde over arealet til vejformål og ledningernes tilstedeværelse forhindrer dette.
Vejbelysning	Ja	Er til gavn for trafikken og trafiksikkerheden.
Signalanlæg	Ja	Er til gavn for trafikken og trafiksikkerheden.
Vejtavler og skilte	Ja	Er til gavn for trafikken og trafiksikkerheden.
Helleanlæg, indsnævring af veje, vejbump m.m.	Ja	Er til gavn for trafikken, trafiksikkerheden og omgivelserne.
Vandafledning	Ja/nej	Vandafledning i form af kloakering er kun vejformål, hvis det primært er en vej, der afvandes via kloakeringen. Gæsteprincippet gælder således ikke, hvis vandafledningen afvander f.eks. et boligområde.
Sideanlæg: Holdepladser, raste- og tankanlæg osv.	Ja	Hvis der er behov for et sådant anlæg ved større veje, anses det for vejformål, da det er en del af vejens omlægning og udvidelse.
Beplantning	Ja/nej	Gæsteprincippet gælder, hvis beplantningen har et færdselsmæssigt og vejteknisk formål. Gæsteprincippet er sandsynligvis udvidet med Grevesagen til også at gælde beplantning til gavn for vejens omgivelser.
Støjskærm	Ja	Gæsteprincippet gælder i praksis, da støjafskærmning er inden for de opgaver, som kan varetages af vejmyndighederne, jf. Grevesagen.
Udsmykning	Ja/nej	Gæsteprincippet gælder kun, hvis udsmykningen har et færdselsmæssigt formål.
Erstatningsbiotoper og faunapassager	Ja/nej	Gæsteprincippet er sandsynligvis udvidet med Grevesagen til også at gælde disse foranstaltninger til gavn for vejens omgivelser.
Nedlæggelse af veje	Ja/nej	Gæsteprincippet gælder ikke ved en reel nedlæggelse, men gælder i de tilfælde, hvor ledninger både før og efter nedlæggelse af vej er beliggende i vejareal.
Udefrakommende forhold	Ja/nej	Gæsteprincippet gælder ved ledningsflytning pga. et arbejde der ændrer vejen, selvom arbejdet skyldes udefrakommende forhold uanset formålet hermed.

Figur 11.1. Oversigt over typer af arbejde på og ved offentlige veje, der er vejformål.

11.2 Ledninger i private fællesveje

For ledninger placeret i private fællesveje i byzone gælder generelt tilsvarende regler, som gælder for ledninger placeret i offentlige veje. Der har dog i analysen været et par afgørelser vedrørende forhold som vedligeholdelse med hensyn til belægning og rendestensbrønde, som ikke er blevet behandlet i analysen af ledninger i offentlige veje. Figur 11.2 viser en oversigt over, hvilke arbejder der er vejformål ved private fællesveje i byzone. Figuren er et supplement til Figur 11.1.

Type af arbejde	Vejformål (ja/nej)	Bemærkninger
Vejreguleringer og vejarbejder	Ja	Indholdet af vejreguleringerne og vejarbejderne er ikke nærmere angivet, men der er tale om et bredt spektrum af vejarbejder, som også er gennemgået i Figur 11.1 ovenfor.
Belægning	Ja	Ledningsejeren kan ikke påkræves at betale for nyt slidlag, hvis vejen ellers leveres tilbage i samme stand, som inden arbejdet blev påbegyndt.
Vedligeholdelse af rendestensbrønde	Ja	Ledninger, som er vejudstyr, tjener også vejformål og skal betales af vejejeren.
Nedlæggelse af privat fællesvej	Nej	Kun hvis der efterfølgende skal være vej på arealet, finder gæsteprincippet anvendelse.

Figur 11.2. Oversigt over typer af arbejde, som er vejformål ved private fællesveje.

11.3 Ledninger i private arealer

For ledninger placeret i private arealer (og private fællesveje i landområder) gælder, at ledningsejerne ikke skal betale for flytning af disse ledninger, hvis der er indgået aftale og/eller betalt vederlag. Oftest er det således den part, som ønsker et arbejde gennemført på arealet, som afholder udgifterne i forbindelse med omlægning af ledningerne. Der kan i den forbindelse både være tale om anlægsmyndigheder (herunder vejmyndigheder) og private grundejere. Denne hovedregel kommer bl.a. også til udtryk, når der eksproprieres til f.eks. veje eller jernbaner på disse arealer. Hvis ledningsejeren derimod ikke har indgået nogen aftale, eller betalt vederlag ved placeringen af ledningen, gælder der et ulovbestemt gæsteprincip. Figur 11.3 viser en oversigt over, hvilke arbejder der er vejformål ved private arealer.

Type af arbejde	Gælder gæsteprincippet (ja/nej)	Bemærkninger
Udstykning	Nej	Hensynet til anden lovgivning kræver dog, at ledningsflytningen skal betales af ledningsejeren.
Omfartsvej	Nej	Da det er ledninger i private arealer, skal ledningsejeren ikke betale.
Ny bebyggelse på nedlagt vejareal	Nej	Grundejeren må selv betale for ledningsflytning.

Fortsættes næste side

Fortsat fra forrige side

Type af arbejde	Gælder gæsteprincippet (ja/nej)	Bemærkninger
Ekspropriation/anden erhvervelse af areal til vej	Nej	Da det er ledninger i private arealer, skal ledningsejeren ikke betale (arealets status).
Anlæg af rundkørsel til erstatning for lysregulering	Nej	Arbejder på ledninger på privat areal betales ikke af ledningsejeren.
Nyanlæg af vej samt del af større projekt	Ja/Nej	Visse ledningslove pålægger visse ledningsejere (statsledninger og koncessionerede selskaber) at flytte deres ledninger, hvis arealanvendelsen kræver det.
Etablering af gangareal	Nej	Ledningsejeren skal ikke betale, da der oprindeligt var tale om et privat areal (arealets status).
Vedligeholdelse af privat ledning i offentlig vej	Nej	Hvis arealet var privat, da ledningen blev placeret, gælder gæsteprincippet ikke.

Figur 11.3. Oversigt over hvornår gæsteprincippet gælder ved private arealer.

11.4 Ledninger i jernbanearealer

For ledninger placeret i jernbanearealer gælder generelt, at ledningsejeren skal betale ved ledningsflytninger, som er foranlediget af arbejder til gavn for jernbanen. Det betyder, at alle arbejder, som er begrundet i jernbanens drift, vedligeholdelse, sikkerhed og modernisering m.v., er omfattet af det ulovbestemte gæsteprincip.

Udefrakommende forhold, er et område, hvor der hersker usikkerhed med hensyn til betaling for ledningsflytninger på jernbanearealer. Som det fremgår af Flintholmsagen, er der uenighed om, hvorvidt anlægsarbejderne i forbindelse med stationen, som påvirker en af vejene i nærheden, skal medføre, at de efterfølgende ledningsarbejder i denne vej skal betales af ledningsejeren med begrundelse i baneformål. Den problemstilling i Flintholmsagen viser, at der stadig er uløste problemer i forbindelse med gæsteprincippets anvendelse. Figur 11.4 viser en oversigt over arbejder, der er baneformål ved jernbanearealer.

Type af arbejde	Baneformål (ja/nej)	Bemærkninger
Underføring af vej i forbindelse med nyt vejanlæg	Nej	Ændringerne i jernbaneforholdene havde ikke noget med jernbanen at gøre.
Ekspropriation til fordel for vejanlæg	Nej	Arbejdet er vejformål, hvorfor ledningsejeren må betale. Uensartethed i forhold til ekspropriation af private arealer – forskellen kan netop skyldes, at der ikke er tale om et privat areal.
Elektrificering af banestrækning	Ja	
Anlæg af station samt andre heraf afledte arbejder	Ja	Ledningsejeren skulle betale for ledningsomlægninger inden for baneformålet. Der var uenighed om, hvorvidt alle afledte ledningsflytninger i andre arealer også skulle betales af ledningsejeren.

Figur 11.4. Oversigt over typer af arbejder, som er baneformål ved jernbanearealer.

11.5 Metrosagen

I nedenstående skemaer (Figur 11.5-Figur 11.8) har projektgruppen samlet de tilfælde af arbejder, som er blevet analyseret i Metrosagen, og som enten kan betegnes som vejformål (eller baneformål for jernbanearealer), eller som ikke falder ind under dette begreb. Både afgørelsen for Københavns kommune og Tårnby kommune er angivet i skemaerne. I de tilfælde hvor der er tale om samme type arbejde, er dette kun angivet én gang. Der er udarbejdet et skema for hvert af de fire problemområder.

Ledninger i offentlige veje		
Type af arbejde	Vejformål (ja/nej)	Bemærkninger
Metroens krydsning af vejen	Ja	Vandledning.
Krydsning mellem bane og vej – underføring	Ja	Vejlovens gæsteprincip for ledninger i vejareal gælder.
Etablering af banen i åben grav samt etablering af vejbro	Ja	Både vej- og baneformål.
Udvidelse og omlægning i banetracé	Nej	Ledningsejer betaler for ledning i bane, anlægsmyndighed for ledning i vej.
Sikkerhedsforanstaltninger	Nej	Ledningsejer betaler for ledning i bane, anlægsmyndighed for ledning i vej.
Etablering af "sivetunnel"	Ja	Både vej- og baneformål.
Ekspropriation af offentligt vejareal til baneformål	Nej	Arealets status før ekspropriation afgørende.
Overskæring erstattes af vejbro	Ja	Både vej- og baneformål.
Omlægning af ledning pga. omlægning af anden ledning	Ja	Dominoeffekt.
Ledning forstærkes som følge af banen	Nej	Ledningsejer betaler for den del, der ligger i baneareal.
Omlægning af ledning i beskyttelsesrør af hensyn til banedæmnings fundamenter	Nej	Ledningsejer betaler for den del, der ligger i baneareal.
Offentlig sti: Omlægning af ledning pga. fundering af stitunnel	Nej	Er ikke vejformål, da stien er eksproprieret til baneformål.

Figur 11.5. Oversigt over typer af arbejder, som er vejformål ved offentlige veje i Metrosagen.

Ledninger i private fællesveje		
Type af arbejde	Vejformål (ja/nej)	Bemærkninger
Areal eksproprieret til banen	Nej	Ledning til gadebelysning. § 52 gælder, men der er ikke tale om vejformål.
Etablering af stitunnel	Ja	
Ledningsomlægning som følge af andre ledningsomlægninger som følge af stitunnel	Ja	Dominoeffekt.
Krydsning mellem vej og bane	Ja	Der er eksproprieret yderligere areal til banen, i hvilken ledningsejeren ikke skal betale for ledningsflytning.
Forstærkning af vej pga. stitunnel	Ja	Afledt følge af stitunnel.
Ekspropriation af privat fællesvejsareal til banefor-mål	Nej	Pga. tidligere status som vejareal er banearbejdet ikke vejformål.
Udvidelse af bane samt anlæggelse af station	Nej	
Omlægning pga. stitunnel	Ja	El-ledning.
Omlægning pga. stitunnel	Ja/nej	El-ledning er vejformål. Ledning til gadebelysning er en del af vejens udstyr og betales af anlægsmyndigheden.
Krydsning mellem vej og bane	Nej	Baneformål. Ledninger i baneareal betales af ledningsejer. Øvrige af anlægsmyndighed.
Ledning lægges i foringsrør under banen pga. udvidelse af banen	Nej	Baneformål. Areal eksproprieret fra vej- til baneareal.
Fundamenter til banebro	Ja	Ændrede krydsningsforhold mellem vej og bane.
Omlægning pga. udvidelse af banen	Ja	Afledt følge af ændrede krydsningsforhold. Vejen ændres ikke, men taksationskommissionen mener, at ledningsejeren skal betale.
Omlægning pga. baneudvidelse samt etablering af banebro	Ja/nej	Afledt følge af ændrede krydsningsforhold mellem vej og bane. Ulovbestemte gæstprincip gælder på banearealet, og privatvejslovens § 52 gælder for vejarealet.
Omlægning pga. ombygning og udvidelse af eksisterende banetracé	Nej	Anlægsmyndigheden betaler for ledningsflytninger på det areal, som er privat fællesvej, da omlægningen alene skyldes baneformål.
Omlægning pga. etablering af stitunnel	Ja (delvist)	Vejen omlægges til sti og flyttes. At det delvist er vejformål er tilstrækkeligt.
Ledning tilsluttes ny brønd mens resten af ledningen sløjfes	Ja	
Forstærkning af ledning pga. banen	Nej	
Udskiftning og beskyttelse af ledning	Nej	

Figur 11.6. Oversigt over typer af arbejde, som er vejformål ved private fællesveje i Metrosagen.

Ledninger i private arealer		
Type af arbejde	Gælder gæsteprincippet (ja/nej)	Bemærkninger
Ekspropriation af privat areal til baneformål	Nej	Baneformål. Den del af omlægningen, som ligger på baneeareal, betales af ledningsejeren.
Forstærkning af ledning	Nej	Baneformål.
Omlægning pga. stitunnel	Nej	Anlægsmyndigheden betaler.
Ledning tilsluttes ny brønd mens resten af ledningen sløjfes	Nej	Anlægsmyndigheden betaler.
Udskiftning og beskyttelse af ledning	Nej	Anlægsmyndighed betaler.
Omlægning af ledning pga. omlægning af anden ledning	Nej	Baneformål. Dominoeffekt. Anlægsmyndigheden betaler.

Figur 11.7. Oversigt over hvornår gæsteprincippet gælder ved private arealer i Metrosagen.

Ledninger i jernbanearealer		
Type af arbejde	Baneformål (ja/nej)	Bemærkninger
Krydsning mellem bane og vej	Ja	
Krydsning mellem bane og vej. Underføring	Ja	Ulovbestemt gæsteprincip for ledninger i jernbaneareal.
Teknikrum	Ja	Det er afgørende, på hvilket areal der etableres udstyr til jernbanen (status).
Udvidelse af baneeareal	Ja	
Ændring af profil, f.eks. sænkning af spor til anden dybde	Ja	
Ekspropriation til baneformål	Ja	Arealets tidligere status er afgørende for, hvem der skal betale. Anlægsmyndigheden betaler derfor ved eksproprieret areal.
Station	Ja	
Teknikkerrum	Ja	
Ledning placeres i foringsrør på nyinddraget baneeareal	Ja	Anlægsmyndigheden betaler, hvis der ikke er tale om baneeareal.
Banebro	Ja	
Sikkerhedsforanstaltninger	Ja	
Sikring af ledninger	Ja	
Ledning tilsluttes ny brønd mens resten af ledningen sløjfes	Ja	
Omlægning af baneeareal	Ja	

Figur 11.8. Oversigt over typer af arbejde, som er baneformål ved jernbanearealer i Metrosagen.

Det fremgår af Figur 11.7, at anlægsmyndigheden betaler i alle tilfælde, når der er tale om private arealer. Dette skyldes, at ØSS i Metrosagen ikke ønsker at påberåbe sig anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, som ellers gælder for ledninger placeret i private arealer, hvis der ikke er indgået aftale og/eller betalt vederlag. Resultatet af analysen af ledninger placeret i private arealer i Metrosagen er derfor muligvis misvisende i forhold til, hvad der ville gælde, hvis ikke ØSS under alle omstændigheder ønskede at betale i disse situationer. Det generelle resultat af analysen af ledninger i private arealer er dog, at ledningsejeren i de fleste tilfælde ikke skal betale for ledningsflytningerne, da der typisk vil være betalt for placering af ledninger i disse arealer.

11.6 Sammenfatning af skemaernes resultater

For ledninger i offentlige veje gælder det generelt, at det har afgørende betydning for gæsteprincipets anvendelse, om arbejdet, der nødvendiggør ledningsflytningen, er vejformål og berører et vejareal. Derudover har det afgørende betydning, om der er indgået aftale mellem ledningsejeren og vejmyndigheden om ledningens placering i vejarealet, og om der er betalt for ledningens placering og tilstedeværelse i vejarealet. Er der det, gælder gæsteprincippet ikke, da ledningen således ikke er gæst i vejarealet. Vejmyndighederne skal først og fremmest varetage de færdselsmæssige og vejtekniske hensyn, og dette betyder, at vejens funktion som færdselsåre prioriteres højere end ledningers ret til at være i de samme arealer. Er det ikke til gene for vejens funktion, kan der således gives tilladelse til anden anvendelse af vejarealet som f.eks. ledningsinfrastruktur.

Ud fra skemaerne ses det, at der er en række tilfælde, hvor lovgivningen og praksis klart afspejler, om et givent arbejde er vejformål, mens der også er en række tilfælde, hvor det afhænger af forskellige forhold, om et givent arbejde er vejformål. I disse tilfælde må der træffes en konkret afgørelse, om et givent arbejde tjener vejformål. En sådan afgørelse kan træffes på baggrund af tidligere sagers afgørelse, men er ikke bundet af den administrative praksis. Praksis kan ændre sig over tid, som det også er sket med hensyn til støjafskærmning i Grevesagen, og derfor afspejler alle de analyserede sager tilsammen ikke en enslydende praksis. Det er vanskeligere at administrere regler, hvis der skal udøves et skøn, end hvis der foreligger klare retningslinier. Der ses en tendens i gæsteprincipets anvendelse i retning af, at de arbejder, som vejmyndighederne ønsker gennemført, er vejformål.

Overordnet har gæsteprincippet til formål at forhindre, at vejens udvikling i form af eksempelvis udvidelse eller omlægning bliver fordyret af, at der er placeret ledninger i arealet. Alligevel har ledningsejerne mulighed for at placere ledninger i vejarealer uden at betale for dette, og det synes derfor rimeligt, at omkostninger til ledningsflytninger afholdes af ledningsejeren. Det er imidlertid uheldigt, at vejlovgivningen ikke nærmere definerer, hvilke arbejder der er vejformål, og hvad der forstås ved vejens regulering og omlægning. Hvis dette var præciseret, ville det som udgangspunkt være lettere for ledningsejerne ved ledningsetablering at foretage en afvejning af, hvorvidt det økonomisk kan svare sig at

placere ledninger i et givent vejareal. Det ville være lettere at forudsige sandsynligheden for, at ledningerne skulle flyttes på et senere tidspunkt for ledningsejerens regning, hvis de arbejder, der udløser gæsteprincippets anvendelse, var præciseret. Da praksis ændrer sig, og der stadig er typer af arbejde, der ikke er taget stilling til, hvorvidt de er vejformål, gør det vanskeligt for ledningsejerne at tage stilling til, om det er økonomisk hensigtsmæssigt at placere ledningerne i vejarealer efter gæsteprincippets bestemmelser.

Generelt gælder der for ledninger placeret i private fællesveje tilsvarende regler, som gælder for ledninger placeret i offentlige veje. Metrosagen bekræfter, at enslydende regler gør sig gældende for de to typer af veje med hensyn til gæsteprincippet.

Det ses af Figur 11.2, at vejens belægning hører under begrebet vejformål, men der gælder med hensyn til dette, at en ledningsejer ikke kan pålægges at levere en vej tilbage i bedre stand, end den var i, da arbejdet blev påbegyndt. Der er altså tale om en rimelighedsbetragtning (proportionalitet) i gæsteprincippet, så ledningsejerne ikke pålægges yderligere udgifter, end det er rimeligt, i forbindelse med ledningsflytninger.

Metrosagen viser, at vejarbejder, som tilgodeser både jernbane og vej, siges at tjene både vejformål og baneformål. Vejarbejder, som kan falde ind under denne kategori, er f.eks. etablering af niveaufri skæringer mellem vej og jernbane, idet et sådant arbejde tjener begge typer af infrastrukturanlæg.

Ledninger, som er en del af gadeudstyret, hører med til ledninger, som undergives gæsteprincippet. Dette kommer bl.a. til udtryk i forbindelse med vedligeholdelse af vejens egne ledninger som f.eks. rendestensbrønde. Metrosagen viste dog en uoverensstemmelse i den forbindelse, idet regningen for flytning af ledninger, som tjente både el-forsyning og gadebelysning, blev delt mellem ledningsejer og anlægsmyndighed. Normalt vil det forholde sig sådan, at hvis ledninger, som hører til vejens udstyr, skal flyttes i forbindelse med et vejarbejde, som tjener vejformål, så vil det være vejejerens, som skal betale for den flytning, idet vejejer og ledningsejer i den situation er sammenfaldende. Af Metrosagen ser det ud, som om Københavns kommune i det konkrete tilfælde ejer den private fællesvej, og det undrer derfor projektgruppen, hvorfor anlægsmyndigheden betaler for flytning af den ledning, som har med vejens udstyr at gøre.

I forbindelse med Metrosagen blev det også påvist, at forstærkning af en vej i forbindelse med anlægsarbejderne, som medfører ledningsflytninger, er vejformål, da ledningsflytningen er en afledt konsekvens af et arbejde, som tjener vejformål, nemlig forstærkning af vejen. Metrosagen viste i den forbindelse, at hvis der blot er tale om et delvist vejformål, og der således også er andre formål, er dette nok til, at ledningsejeren skal betale for flytning af ledninger i forbindelse med arbejdet.

For ledninger placeret i private arealer gælder det generelt, at der ikke kan tales om, hvorvidt et arbejde tjener vej- eller baneformål. Det er derimod mere relevant at tale om, hvorvidt et arbejde tjener arealets formål. Spørgsmål vedrørende ledningsflytninger på private

arealer henhører således hverken under vejlovenes regler eller det ulovbestemte gæsteprincip for ledninger på jernbanearealer, men derimod under almindelige privatretlige regler. I den forbindelse er det centralt, hvorvidt der er betalt for placeringen af ledningen. Ledningsflytninger på private arealer vil enten være foranlediget af grundejerens ønske om at ændre arealanvendelsen eller af en ekspropriation af arealet til f.eks. vejbygning eller anlæg af jernbane. Et sådant efterfølgende anlægsarbejde vil tjene enten vej- eller baneformål. Imidlertid gælder det dog generelt, at der skal ses på arealets status på det tidspunkt, hvor ledningen blev placeret i arealet. Dermed vil der oftest ikke i en situation, hvor et privat areal eksproprieres til vej eller jernbane, kunne blive tale om, at ledningsejeren skal betale for ledningsflytningen. Undtagelsen fra denne hovedregel er dog forholdet til betalingsspørgsmålet. Det må derfor gælde, at hvis et areal, hvorpå der vederlagsfrit er placeret ledninger, bliver eksproprieret, kan den nye ejer kræve ledningerne flyttet af ledningsejeren, ligesom den tidligere ejer ville kunne.

Metrosagen forholdt sig lidt speciel til spørgsmålet om betaling for flytning af ledninger på de private arealer, idet ingen flytning af ledninger, som følge af arbejder på private arealer, skulle betales af ledningsejeren. Dette forhold skyldtes en generel indrømmelse fra anlægsmyndigheden, hvorfor analysens resultat i Metrosagen med hensyn til betaling for flytning af ledninger på private arealer, ikke kan anvendes til at pege på generelle retningslinier for flytning af ledninger på private arealer.

Generelt gælder det for betaling for flytning af ledninger i jernbanearealer, at ledningsejeren skal betale for ledningsflytninger, som er betinget af ændringer af banen, hvis der ikke er betalt for ledningernes placering. Baneformålet dækker over alle forhold vedrørende jernbanen.

Der eksisterer dog en gråzone i forhold til den ellers klare hovedregel. Tendensen er dog, at et større anlægsprojekt med udgangspunkt i jernbanen, f.eks. etablering af en station, kan medføre, at flytning af ledninger i en nærliggende vej kan betragtes som vejformål, selvom ændringen af vejen i første omgang skyldes stationsbyggeriet. Eksempelvis anerkendes vejarbejder med f.eks. etablering af stitunneler som vejformål, selvom arbejdet er foranlediget af metroprojektet, og uden dette ikke ville være blevet gennemført.

Metrosagen viste også, at alle ledningsflytninger med udgangspunkt i ændringer af jernbanen skal afholdes af ledningsejeren. Dette gælder også, selvom der er tale om en anden type togdrift, ændring af sporprofil osv. Arbejder som etablering af sikringsrum osv. er også baneformål, som kræver, at ledningsejeren skal betale for ledningsflytninger. Rækkevidden af det ulovbestemte gæsteprincip for ledninger placeret i jernbanearealer er, som det fremgår, stor, idet alle arbejder, som har med jernbanen at gøre, er baneformål.

Et af projektgruppens mål med analysen var at klarlægge, hvilke regler, der gælder for gæsteprincippets anvendelse, herunder i hvilke tilfælde gæsteprincippet ikke finder anvendelse. På baggrund af analysens resultater mener projektgruppen ikke, at retsstillingen

er fuldstændig klar, da der stadig findes uafklarede spørgsmål med hensyn til gæsteprincippets anvendelse. Dog har analysen vist, at der for langt de fleste tilfælde, hvor gæsteprincippet kan finde anvendelse, er klarhed over retstilstanden. I de tilfælde, hvor der er tvivl om gæsteprincippets anvendelse, vil den enkelte afgørelse bero på et skøn fra vejmyndighedens side, hvilket kan medføre en uensartet sagsbehandling. Der kan opstå tvivl i de tilfælde, hvor der er tale om overkørsler, belægning, udsmykning, vejafvanding, beplantning, faunapassager, erstatningsbiotoper samt udefrakommende forhold som f.eks. store anlægsprojekter. Nogle af problemstillingerne vedrørende de uafklarede spørgsmål vil blive diskuteret i kapitel 12 samt i projektets perspektivering i kapitel 14.



Kapitel 12 Diskussion

Som det fremgår af kapitel 11, kan der drages en række generelle konklusioner i forhold til, hvilke regler der som hovedregel gælder for rækkevidden og anvendelsen af gæsteprincippet. Projektgruppen mener, det kan være interessant at vurdere disse resultater i forhold til andre bestemmelser i vejloven. Der tænkes i denne forbindelse på vejlovens § 43, stk. 2, der omhandler en række arbejder, som vejmyndighederne kan ekspropriere til. Projektgruppen mener, det vil være interessant at undersøge, om der er sammenfald mellem indholdet af vejlovens § 43, stk. 2 samt de resultater, som (primært) analysen af offentlige veje resulterede i. Hvis der viser sig at være sammenfald, mellem hvad der ifølge analysen er vejformål og § 43, stk. 2, vil dette give et forholdsvis afgrænsende billede af gæsteprincippet's rækkevidde, hvorimod uoverensstemmelse vil medføre en række yderligere spørgsmål.

Projektgruppen finder det også interessant at undersøge de uoverensstemmelser, som er blevet påvist vedrørende udvidelsen af formålsopfattelsen i forbindelse med store anlægsprojekter og omgivelsernes indflydelse på vejen. Det er i Metrosagen blevet påvist, at et stort anlægsprojekt på en jernbane godt kan betyde, at afledte arbejder på en vej betragtes som vejformål. Modsat viste det sig i sagen om Stenløse Center, at et samlet anlægsprojekt ikke betød, at heraf afledte vejarbejder var vejformål. Det spændingsfelt, som de to afgørelser repræsenterer, finder projektgruppen interessant at belyse nærmere, og målet er i den forbindelse et svar på, hvilke omstændigheder der medfører, at gæsteprincippet gælder i forbindelse med udefrakommende forhold.

12.1 Vejlovens § 43, stk. 2's betydning for forståelsen af gæsteprincippet

Projektgruppen finder det, som ovenfor nævnt, interessant at undersøge, om der er sammenfald mellem den række af arbejder, som nævnes i vejlovens § 43, stk. 2 og de arbejder, som efter analysen af gæsteprincippet kan siges at tjene vejformål. Ifølge vejlovens § 43, stk. 1 kan vedkommende vejmyndighed iværksætte ekspropriation til offentlige vej- og stianlæg. I § 43, stk. 2 nævnes den række af arbejder, der kan eksproprieres til:

Ekspropriation kan ske til nyanlæg, udvidelse og ændring af bestående anlæg, til tilbehør og nødvendige supplerende foranstaltninger, herunder parkeringsplad-

ser²⁹, vigepladser, rastepfadser, materialpladser, oplagspladser, støjafskærmende foranstaltninger, faunapassager, erstatningsbiotoper og lignende foranstaltninger til kompensation for et vejanlægs indgreb i naturtilstanden³⁰, beplantninger³¹ og lignende, til fremskaffelse af vejmaterialer og fyld og til udlægning af fyld. Ekspropriation kan endvidere ske af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed, beskyttelse og drift på hensigtsmæssig måde, herunder til sikring af oversigt over vejkryds eller vejsving, til nedlægning eller spærring af bestående overkørsler, overgange og vej og stitilslutninger samt til retablering af de ved vejanlæg afbrudte forbindelser.³² Til hovedlandevejsanlæg kan ekspropriation desuden ske til sådanne supplerende anlæg, hvis beliggenhed umiddelbart i forbindelse med vejen skønnes af særlig betydning for transporterne og rejselivet.

Som det fremgår af bestemmelsens stk. 2, er rækkevidden af ekspropriationshjemlen i vejloven meget bred, og dens indhold viser således, at der kan eksproprieres til alle de formål, som vedrører en vej. Det gælder både arbejder vedrørende selve vejen og afledte arbejder vedrørende vejens nærmeste omgivelser. Ekspropriationsbestemmelsen er ikke udtømmende, men indeholder overordnet de formål, der kan eksproprieres til. Der kan også tales om, at alle de forhold, der kan eksproprieres til, er arbejder, som vejmyndighederne ønsker gennemført, og som vejmyndighederne har hjemmel til at gennemføre på baggrund af vejlovens § 10. Der kan dermed også argumenteres for, at de arbejder, som vejmyndighederne beslutter gennemført som vejmyndighed, er vejformål, hvilket strækker anvendelsen af gæsteprincippet til det yderste.

Den meget brede rækkevidde af ekspropriationshjemlen er interessant, da de arbejder, som er omfattet af bestemmelsen, spænder over hele feltet af arbejder, som vejlovens § 106, stk. 1 spænder over. Projektgruppen har for at klarlægge betydningen af indholdet af ekspropriationshjemlen undersøgt baggrunden for denne bestemmelse.

²⁹ Der kan kun eksproprieres til offentlige parkeringspladser og således ikke til private parkeringshuse eller parkeringspladser. [Karnov Online (Westlaw Danmark), 1999 (WWW), note 83]

³⁰ Bestemmelsen om ekspropriation til faunapassager, erstatningsbiotoper og lignende til kompensation for et vejanlægs indgreb i naturen er indført, fordi det i nogle tilfælde vil være mere hensigtsmæssigt at flytte en biotop frem for at flytte vejens linieføring. [Karnov Online (Westlaw Danmark), 1999 (WWW), note 84]

³¹ Den type beplantning, der kan eksproprieres til, er beplantning, som er vejformål. Det vil i denne forbindelse sige beplantning, som afskærmer vejbanen, markerer vejens forløb eller afbryder en færdselsmæssig ensformighed. Der er med andre ord ikke hjemmel til at ekspropriere til beplantning, som udelukkende tjener landskabelige eller æstetiske interesser. Umiddelbart stemmer denne regel overens med det resultat, som blev opnået i analysen af gæsteprincippet vedrørende offentlige veje, men som det også fremgår dér, kan det være svært at forestille sig, at vejmyndigheden ikke kan argumentere for, at beplantning på den ene eller anden måde er vejformål. [Karnov Online (Westlaw Danmark), 1999 (WWW), note 85]

³² U 1989.559 H er et eksempel på gyldigheden af bestemmelsen i forbindelse med arbejder, som skal forøge sikkerheden. I sagen blev ekspropriation af et haveareal til etablering af cykelsti kendt lovlig, da der var tale om separation af trafikarterne. [Karnov Online (Westlaw Danmark), 1999 (WWW), note 87]

12.1.1 Baggrunden for vejlovens § 43, stk. 2

Vejlovgivningen har længe indeholdt en ekspropriationshjemmel. Allerede med vejforordningen af 1793 har der på baggrund af § 14 været mulighed for at ekspropriere: ”...til de nye Vejes Anlæg eller til de gamles udfordrende større Bredde den fornødne Grund”. Ekspropriationshjemlen har således oprindeligt været beregnet på anlæg af nye veje og udvidelse af eksisterende veje. Med udgangspunkt i bl.a. den tekniske udvikling har det været nødvendigt at anlægge en udvidende fortolkning af bestemmelsen, således der også kan eksproprieres til tilbehør til vejen og andre supplerende foranstaltninger. Tvivlsspørgsmål om den udvidende fortolkning har ikke været forelagt domstolene, hvilket viser, at der blandt myndighederne, de berørte ledningsejere og andre interessenter har været en accept af nødvendigheden af at anlægge en udvidende fortolkning af bestemmelsen³³. Først med vejbestyrelsesloven fra 1957 blev ekspropriationsbestemmelsen fra vejforordningen af 1793 udvidet. Ministeriet havde bl.a. antaget, at vendepladser, vigepladser, rasteplasser og parkeringspladser var omfattet af hjemlen, hvorimod der ikke var hjemmel til at ekspropriere til f.eks. tank- og servicestationer i forbindelse med vejanlæg og toiletter i forbindelse med rasteplasser. At der ikke var denne hjemmel skyldes formentlig, at de sidstnævnte forhold adskilte sig for meget fra den almindelige opfattelse af, hvad der hørte til vejanlægget som helhed.

Med udgangspunkt i bestemmelserne fra både 1793 og 1957, samt opfattelsen af hvordan ekspropriationshjemlen skulle anvendes, blev den nuværende ekspropriationsbestemmelse affattet bred og elastisk. Dette betød bl.a., at der ud over anlæg af vejen kunne eksproprieres til ”...tilbehør og nødvendige supplerende foranstaltninger, herunder...”. Ekspropriation til tankanlæg og servicestationer kan dog i praksis formodentlig kun ske i tilknytning til hovedlandevejsanlæg. Denne opfattelse skyldes indholdet af bestemmelsens sidste punktum, hvori der står, at ekspropriation kan ske til anlæg ”...af særlig betydning for transporterne og rejselivet.”³⁴ Sådanne transporter og rejselivet i almindelighed foregår i dag typisk ad de store hovedveje samt ad motorvejene, som hurtigt bringer trafikanterne fra den ene landsdel til den anden.

Også før ekspropriationsparagraffen fik sin nuværende formulering, var der i praksis mulighed for at ekspropriere til støjafskærmende foranstaltninger (i hvert fald siden

³³ Det nævnes i forlængelse af redegørelsen for vejlovens ekspropriationsbestemmelse, at også ekspropriationsbestemmelserne for jernbaner har været genstand for en udvidende fortolkning. Dette begrundes bl.a. med hensynet til udviklingen. Det erkendes dermed, at blot fordi en lovbestemmelse ved sin tilblivelse er beskrevet udførligt, kan denne præcise bestemmelse pga. samfundsudviklingen senere godt fortolkes udvidende, uden at dette imidlertid strider imod formålet og intentionerne med bestemmelsen. [von Eyben, 1978, s. 33]

³⁴ For hovedlandevejenes vedkommende kan Vejdirektoratet, men kun med godkendelse fra trafikministeren i henhold til vejlovens § 18, stk. 3, jf. stk. 1 og 2, erhverve sideanlægsarealer ved ekspropriation og derefter forpagte sådanne arealer bort med henblik på etablering og drift af de benzinsalgslanlæg og cafeterier m.v., som man finder, der er behov for. De øvrige vejmyndigheder har ikke denne mulighed. [Vejdirektoratet - Vejreglerådet, 1991 (WWW), afsnit 2.4.6]

1970'erne). Sådanne støjafskærmende foranstaltninger kan også omfatte beplantning, og i disse tilfælde vil gæsteprincippet også finde anvendelse. At der kan eksproprieres til beplantning betyder ikke, at der kan eksproprieres til beplantning af æstetisk eller miljømæssig art, selvom projektgruppen finder, at vejmyndighederne i næsten ethvert tilfælde vil kunne argumentere for, at en given beplantning tjener vejformål på den ene eller den anden måde. Ved at give mulighed for at ekspropriere til støjafskærmende foranstaltninger og lignende, tager ekspropriationsbestemmelsen ud over selve vejen også hensyn til vejens omgivelser.

Udformningen af indholdet i ekspropriationsbestemmelsen virker umiddelbart meget præcis og omfattende i forhold til formuleringen af gæsteprincippet i vejloven, som ikke nævner, hvilke arbejder der defineres som vejformål. I det følgende vil projektgruppen sammenligne indholdet af resultaterne fra analysen med indholdet af ekspropriationsbestemmelsen.

[von Eyben, 1978, s. 32-33]

12.1.2 Sammenligning af vejlovens § 43, stk. 2 og § 106, stk. 1

Af vejlovens § 43, stk. 2 fremgår en række arbejder, som ud over at være anerkendte forhold, der kan eksproprieres til, uden tvivl også er vejformål. De forhold, der kan eksproprieres til, er nyanlæg, udvidelse og ændring af bestående vejanlæg. Med hensyn til udvidelse og ændring af bestående vejanlæg, viste projektets analyse, at denne type arbejder er vejformål, hvorved gæsteprincippet gælder, da der er tale om vejarbejder, som vedrører kerneområdet i vejlovens § 106, stk. 1. Med hensyn til nyanlæg kan der ikke tales om, at vejlovens gæsteprincip gælder, da det er en forudsætning for gæsteprincippets anvendelse, at ledninger placeres i bestående vejanlæg.

Ud over arbejderne vedrørende vejens kerneområde kan der også eksproprieres til en række tilbehør til vejen, hvilket analysen af gæsteprincippets anvendelse ved offentlige veje også viste. Dette tilbehør omfatter parkeringspladser, vigepladser, rastepladser, materialpladser og oplagspladser. Den type tilbehør har længe været anerkendt som formål, der kan eksproprieres til, hvorfor projektgruppen finder, at dette tilbehør uden tvivl kan betragtes som vejformål og dermed hører under anvendelsen af gæsteprincippet.

Af yderligere tilbehør nævnes også støjafskærmende foranstaltninger samt faunapassager og erstatningsbiotoper, som skal være med til at modvirke de gener, som vejens omgivelser i form af både dyr og mennesker kan opleve på grund af en vejs tilstedeværelse. Det er netop støjskærme, faunapassager og erstatningsbiotoper, som er interessante i denne diskussion, da disse emner – efter projektgruppens mening – ikke lige så oplagt er vejformål i forhold til gæsteprincippets anvendelse som det øvrige tilbehør til vejen, som er nævnt ovenfor. I analysen blev det på baggrund af Grevesagen slået fast af Højesteret, at støjskærme er vejformål, hvorved gæsteprincippet finder anvendelse på ledninger, som berør-

res ved etablering af støjskærme. Støjafskærmende foranstaltninger nævnes i vejlovens § 43, stk. 2 sammen med de øvrige tiltag, som vejmyndigheden kan benytte sig af til varetagelse af vejens omgivelser, nemlig faunapassager og erstatningsbiotoper. Den tendens, som ses, og som litteraturen i øvrigt også var inde på for snart 30 år siden, er, at bestemmelserne i ekspropriationshjemlen, som godt nok er præcise, kan være nødvendige at fortolke udvidende i takt med bl.a. samfundsudviklingen. Denne tendens ses også i fortolkningen af vejlovens § 106, stk. 1, hvor det ikke kun er vejens regulering og omlægning, der er afgørende, for hvilke indgreb der kan foretages. Ordlyden som sådan er ikke så afgørende, men det er derimod det faktiske indhold af bestemmelsen.

Der er ingen tvivl om, at opmærksomheden på helheden og hensynet til natur og miljø i det hele taget er blevet øget de seneste år, og derfor kan hensynet til omgivelserne i forbindelse med vejprojekter også ses som et udtryk for, at fortolkningen af vejlovgivningen følger med samfundsudviklingen. Da der ikke umiddelbart findes nogen afgørelser vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt faunapassager og erstatningsbiotoper er vejformål, ville det umiddelbart være naturligt at sammenholde resultatet af analysen med ekspropriationsbestemmelsens indhold. Gøres dette, vil det umiddelbare resultat være, at faunapassager og erstatningsbiotoper hører til samme kategori som støjskærmende foranstaltninger. Denne påstand støtter projektgruppen på, at støjskærme er omfattet af begrebet vejformål, og at støjskærme er afværgeforanstaltninger til gavn for vejens omgivelser. Hvis reglerne gælder for én type afværgeforanstaltninger, vil de sandsynligvis også gælde for andre typer afværgeforanstaltninger, og dermed er faunapassager og erstatningsbiotoper også omfattet af bestemmelsen. Faunapassager og erstatningsbiotoper defineres dermed også som vejformål, således at gæsteprincippet vil finde anvendelse på ledninger, som berøres af denne type arbejder. Dermed vil det ikke komme som en overraskelse for projektgruppen, at en domsafgørelse på et senere tidspunkt vil slå fast, at faunapassager og erstatningsbiotoper også vil være at betragte som vejformål. Forudsætningen, for at faunapassager og erstatningsbiotoper kan opfattes som vejformål i forhold til anvendelsen af gæsteprincippet, er, at de etableres på et vejareal, da det ellers ikke er interessant at diskutere dette spørgsmål. Den betragtning stemmer overens med Grevesagen, hvor de omhandlede støjskærme netop blev etableret på vejarealet. Erstatningsbiotoper vil typisk blive anlagt et stykke væk fra vejen, på arealer der ikke er vejareal, hvorved der ikke kan være tale om vejformål i forhold til anvendelse af gæsteprincippet på disse arealer. Reelt får det derfor ingen betydning for ledningsejerne, at erstatningsbiotoper også kan betragtes som vejformål, da disse alligevel ikke vil blive placeret på vejarealer. Det er dog vigtigt, for forståelsen af helheden i anvendelsen af gæsteprincippets indhold, at slå fast, hvilke arbejder som er omfattet af gæsteprincippet.

Af ekspropriationsbestemmelsen fremgår det også, at der kan eksproprieres til beplantning, så længe beplantningen opfylder visse krav til funktion i forhold til trafikanterne. De krav, som skal opfyldes, er, at beplantningen skal tjene trafikanterne i form af at angive

vejens forløb, afbryde en ensartethed eller virke som f.eks. beskyttelse mod modkørendes lys om natten. Et sådant resultat fremkommer også af projektets analyse.

Beplantning kan også anvendes til gavn for vejens omgivelser, hvis denne f.eks. anvendes til støjafskærmende foranstaltninger. Anvendes beplantningen til dette formål, kan der ikke stilles spørgsmålstejn ved, hvorvidt beplantningen tjener vejformål i forhold til gæsteprincippets anvendelse på baggrund af Højesterets afgørelse i Grevesagen. Før Højesterets dom i Grevesagen ville en argumentation om, at beplantning i form af støjafskærmning skulle være vejformål, muligvis ikke have været juridisk holdbar. Det er projektgruppens opfattelse, at vejmyndighederne i langt de fleste tilfælde vil kunne argumentere for, at en given beplantning tjener vejformål. Hvis derudover også argumentet om, at de arbejder, som vejmyndighederne – inden for hjemlen i vejlovens § 10 – ønsker gennemført, altid er vejformål, er der ingen tvivl om, at beplantning er vejformål.

Det er også muligt at ekspropriere til fremskaffelse af vejmaterialer, fyld og udlægning af fyld. I disse tilfælde vil der typisk være tale om sten- og grusmaterialer, som oftest udvindes fra i forvejen udpegede råstofområder, eller som vejlovens § 43, stk. 2 giver mulighed for at udvinde i områder nær vejen. Hentes materialerne på arealer væk fra vejen, vil der ikke være tale om vejformål i forhold til gæsteprincippets anvendelse, da der ikke vil være tale om et vejareal. Ledningsejere kan derfor ikke pålægges at skulle betale eventuelle ledningsflytninger, som berøres af denne type arbejder.

En helt anden kategori, hvortil der kan eksproprieres, er udnyttelse, betjening, sikring, synlighed, beskyttelse og drift af vejen på en hensigtsmæssig måde, derunder sikring af oversigt over vejkryds eller vejsving. Ledninger placeret i private arealer, der eksproprieres til ovenstående formål, er på grund af arealets status, som privat areal på placerings-tidspunktet, ikke omfattet af gæsteprincippet.

Endelig indeholder ekspropriationsparagraffen bestemmelser om nedlægning eller spærring af bestående overkørsler, overgange, vej- eller stitilslutninger samt retablering af afbrudte forbindelser ved vejanlæg. Alle disse forhold er vejformål, hvilket også stemmer overens med analysens resultater.

12.1.3 Sammenfatning

Sammenligningen af analysens resultater, det vil sige rækkevidden af gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1, med indholdet af ekspropriationshjemlen i vejlovens § 43, stk. 2 viser, at der generelt er sammenfald mellem indholdet af de to bestemmelser. Det er i den forbindelse centralt at anskue vejmyndighedernes stilling i forhold til gæsteprincippet. Hermed menes, at vejmyndighederne skal betragtes som vejere, med den råderet de har til at gennemføre de arbejder på vejarealerne, som de mener, der er behov for – inden for hjemlen i vejlovens § 10. Desuden er det centralt at betragte faunapassager og erstattnings-

biotoper som afværgeforanstaltninger på linie med støjafskærmning, som tjener vejens omgivelser.

12.2 Kan gæsteprincippet anvendes ved udefrakommende forhold?

Det blev i analysen tydeliggjort, at der er et spændingsfelt vedrørende rækkevidden af gæsteprincippet for så vidt angår anlægsprojekter, som berører mere end én af de fire typer af arealer, hvori der er placeret ledninger. Projektgruppen har i analysen defineret disse situationer som udefrakommende forhold, idet problemstillingen dækker over arbejder, som får indflydelse på et areal, som ellers ikke umiddelbart berøres af et arbejde på et andet areal. I analysen er de tre mest markante eksempler vedrørende denne problemstilling:

- Sagen om Stenløse Center fra 7. september 2001,
- Metrosagen fra 15. januar 2005 og
- Flintholmsagen fra 31. januar 2005.

Afgørelserne er truffet af henholdsvis Trafikministeriet, Taksationskommissionen for Sjælland og Østre Landsret, hvilket også betyder, at afgørelserne ikke nødvendigvis er sammenfaldende, da de enkelte instanser kan have forskellig opfattelse af de gældende regler. Resultatet af de tre afgørelser var, som det fremgik af analysen, heller ikke enslydende, selvom der i alle tre sager var tale om omfattende anlægsprojekter, som berører veje og ledninger heri. Der er således tale om en klassisk juridisk problemstilling, og med projektgruppens undren over, at der ikke er overensstemmelse i afgørelsernes udfald, vil dette afsnit belyse de forskelle, der er mellem sagerne og dermed instansernes opfattelse af de gældende regler, som medfører, at gæsteprincippet gælder i nogle tilfælde, men ikke i andre. Projektgruppen vil ved hjælp af afgørelserne og en passende argumentation redegøre for, hvorvidt disse tilsyneladende modstridende afgørelser alligevel stemmer overens og hvis ikke, hvilke afgørelser der er udtryk for den mest korrekte opfattelse af de gældende regler. De omhandlede sagers indhold og udfald omtales kort i de efterfølgende afsnit, mens referaterne findes i afsnit 6.6.1 og 9.1, kapitel 10 samt bilag 2.

12.2.1 Sagen om Stenløse Center

I sagen om Stenløse Center fra 2001 bliver der af Trafikministeriet lagt meget vægt på, at nogle af ledningsflytningerne ikke er nødvendige, men derimod praktiske af hensyn til vejmyndighedens administration af ledningernes efterfølgende tilstedeværelse. Desuden hedder det sig i afgørelsen, at fordi en vej ændrer status fra offentlig vej til privat fællesvej, betyder det ikke, at den handling i sig selv medfører ledningsflytninger. Selve hovedformålet i sagen om Stenløse Center, nemlig opførelsen af bycentret med rådhus m.m., er ikke vejformål i forhold til anvendelse af gæsteprincippet, da der er tale om opførelse af bygninger til centerformål. Som følge af, at der er tale om et bygningsprojekt, mener Tra-

fikministeriet ikke, at de afledte arbejder på vejene er vejformål. Den opfattelse fra Trafikministeriet mener projektgruppen er forskellig fra Metrosagen, hvor afledte arbejder på de omkringliggende veje m.m. var vejformål, selvom formålet med projektet var at anlægge en jernbane. I sagen om Stenløse Center var omlægning af en vej med bl.a. trapper og gågade heller ikke vejformål, da Trafikministeriet mente, at arbejdet var afledt af rådhusbyggeriet. Omlægningerne af vejene ansås som nødvendige af hensyn til opfyldelse af lokalplanen for området, som beskrev, at der skulle være centerområde. Det centrale i sagen om Stenløse Center var, at vejene blev nedlagt eller omlagt alene med det formål at give plads til ny bebyggelse eller betjening af ny bebyggelse. Dermed er der ikke tale om vejformål.

Projektgruppen mener, at sagen om Stenløse Center viser det spændingsfelt, som findes vedrørende udefrakommende forhold og anvendelse af gæsteprincippet. Spændingsfeltet fremstår tydeligt i sagen om Stenløse Center, da anlægsprojektet medfører vejarbejde i form af bl.a. omlægning af de omkringliggende veje, uden at gæsteprincippet finder anvendelse. Både i Flintholmsagen, Metrosagen og sagen om Stenløse Center findes den problematik, hvor der er tvivl om rækkevidden af gæsteprincippet, når et anlægsprojekt berører andre arealer såsom veje. I sagen om Stenløse Center er der tale om, at hele projektet ansues som en samlet helhed, men da det af Trafikministeriet vurderes, at formålet med projektet er realisering af en lokalplan med et bycenter, tjener de afledte arbejder ikke andre formål end realisering af bycenterplanerne, selvom der gennemføres regulære vejarbejder. Eventuelle arbejder på ledninger er dermed ifølge Trafikministeriet ikke foranlediget af vejformål. Den opfattelse er meget unuanceret, og stemmer ikke overens med vejlovens krav om, at der skal være tale om regulering eller omlægning af vejen, for at gæsteprincippet kan finde anvendelse. En del af vejen bliver netop omlagt til private fællesveje, og ledningerne er derfor stadig beliggende i et vejareal. Projektgruppen anser heller ikke vejarbejder afledt af et udefrakommende projekt som et argument for, at gæsteprincippet ikke skulle kunne finde anvendelse. Hvis gæsteprincippets anvendelse fortolkes bredt, er ethvert arbejde, som vejmyndighederne har kompetence til at gennemføre, og som vedrører vejen, vejformål. Den fortolkning af vejmyndighedernes kompetence er meget vid, men med en sådan fortolkning vil det rent administrativt være lettere at varetage vejlovens regler vedrørende gæsteprincippet.

I forlængelse af diskussionen, om hvorvidt vejarbejderne i sagen om Stenløse Center er vejformål, mener projektgruppen, det er centralt at pege på Trafikministeriets opfattelse af problemstillingerne. I afgørelsen fra Trafikministeriet virker det ikke, som om etablering af en gågade opfattes som vejformål. Denne opfattelse undrer projektgruppen, da trafiksanering generelt opfattes som vejformål. I den konkrete sag skyldes anlæggelsen af gågaden de nye byggerier omkring Stenløse Center, og efter projektgruppens opfattelse vil anlæggelse af en gågade ofte skyldes det omkringliggende bymiljø. Det undrer derfor projektgruppen, at der ikke i det konkrete tilfælde er tale om vejformål, da der er tale om

at én type vej erstattes af en anden type vej, og dette resulterer i, at ledningerne både før og efter nedlæggelsen af den tidligere offentlige vej er beliggende i vejareal. Herved gælder gæsteprincippet ifølge praksis, jf. projektets analyse.

12.2.2 Metrosagen

Metrosagen fra 19. januar 2005 drejer sig om udvidelse og modernisering af en eksisterende jernbane. Kendelsen i Metrosagen er afsagt af Taksationskommissionen for Sjælland. Der er tale om en meget omfattende modernisering, som bl.a. omfatter ændring af den eksisterende jernbanes niveau i forhold til terræn, udvidelse til to spor osv. Disse store forandringer var nødvendige, da der skulle indføres en helt anden type togdrift end den oprindelige. Kommissionerne anerkender uden videre denne anderledes type af jernbane-drift, da kommissionerne argumenterer for, at infrastrukturen udvikler sig over tid, og at eksisterende indretninger må være omstillingsparate, når samfundsudviklingen kræver det. På den baggrund finder kommissionerne, at der gælder et gæsteprincip for ledninger placeret i alle typer arealer. For vejene gælder vejlovenes gæsteprincip, og for jernbaner gælder et ulovbestemt gæsteprincip, som er slået fast af retspraksis. For private arealer gælder privatretlige regler vedrørende aftalers indgåelse. Kommissionerne finder, at metroprojektet skal ses som en helhed, og at alle arbejder, som er afledt af selve arbejdet på jernbanen, er en del af projektet. Det betyder bl.a., at etablering af stitunneler, niveaufri skæringer og andre tilpasninger af omgivelserne til jernbanen er en naturlig del af projektet. Den opfattelse medfører, at kommissionerne finder, at de afledte arbejder på f.eks. veje, som kræver, at ledninger disse steder skal flyttes, tjener vejformål, da arbejderne er afledt af det samlede projekt. Når en ledning i et vejareal skal flyttes, fordi arealet skal være jernbaneareal, skal ledningsflytningen ikke bekostes af ledningsejeren, fordi dette arbejde er baneformål. Derimod vil en ledning i et vejareal, som skal flyttes, fordi der skal etableres en tunnel under banen, skulle bekostes af ledningsejeren, da dette arbejde er vejformål.

Det er en forudsætning for, at der kan være tale om vejformål, at vejen ændres. At vejen skal ændres, betyder, at ledningsejerne ikke skal betale for en ledningsflytning i det tilfælde, hvor vejen er uberørt. At vejen er uberørt, betyder dog ikke, at vejen ikke kan være gravet op i forbindelse med ledningsflytninger (som skyldes udefrakommende forhold), men blot at vejen, efter arbejdernes gennemførelse, vil være, som den var, inden arbejderne blev gennemført. Denne argumentation stemmer med gæsteprincippet om, at der skal foretages et arbejde på vejen.

Kommissionerne strækker anvendelsen af gæsteprincippet vidt, da kommissionerne anskuer hele projektet som en samlet helhed. Afgørelserne i Metrosagen er en ændring i den retning, at ledningsejerne må forvente at skulle tåle gæsteprincippet anvendt bredt i forhold til den oprindelige opfattelse, hvor gæsteprincippet kun fandt anvendelse, hvis årsagen til ledningsflytningen kunne findes direkte i det areal, hvori ledningen var placeret.

Ekspropriationskommissionen støtter sig til den opfattelse, at det afgørende element, for at gæsteprincippet finder anvendelse på ledninger i arealer uden for det areal, hvorpå selve

anlægsarbejdet finder sted, er, at der skal være tale om at vejen (eller jernbanen) ændres. Eksempelvis hvis jernbanens niveau ændres, bredden af jernbanetracéet formindskes eller hvis der etableres niveaufri skæringer.

Taksationskommissionen strækker gæsteprincippets anvendelse yderligere i forhold til ekspropriationskommissionen, idet taksationskommissionen i et tilfælde afgør følgende: Nogle ledninger, som var beliggende i en privat fællesvej, som krydsede et eksisterende jernbaneareal, skulle flyttes som følge af ændrede krydsningsforhold mellem vejen og jernbanen. Herved fandt gæsteprincippet i privatvejsloven anvendelse, selvom selve vejen ikke blev ændret som følge af anlægsarbejderne på broens fundamenter.

12.2.3 Flintholmsagen

Flintholmsagen fra 31. januar 2005 er afsagt af Østre Landsret og handler om afholdelse af udgifter i forbindelse med forstærkning af nogle el-ledninger i et kabeltracé (i både jernbane- og vejareal) i forbindelse med arbejderne på Flintholm Station. Københavns Energi, som ejer ledningerne, finder ikke, at de skal afholde udgifterne, da forstærkningen ikke har noget med vejen, ledningerne er placeret i, at gøre, men derimod skyldes kørsel til og fra byggepladsen og den senere omlægning af vejen af hensyn til stationen. Banestyrelsen mener derimod, at udgifterne skal afholdes af Københavns Energi alene, da Banestyrelsen anser alle arbejder i forbindelse med Flintholm Station som hørende til samme projekt. 2/3 af det areal, hvori ledningerne ligger, tilhører Banestyrelsen i forvejen, og der er dermed ikke tvivl om, at ledningerne er gæst i dette areal. Den sidste tredjedel derimod er vejareal, som berøres af anlægsprojektet. Dommerne er, som nævnt i analysen, uenige, men flertallet afgør, at ledningerne i vejarealet ikke er omfattet af gæsteprincippet, da anlægsarbejderne ikke medfører ændringer af vejen.

12.2.4 Sammenligning af de tre sager

Det fremgår af sagen om Stenløse Center, Metrosagen og Flintholmsagen, at Trafikministeriet, Taksationskommissionen for Sjælland og Østre Landsret ikke er enige i deres opfattelse for så vidt angår anvendelse af gæsteprincippet ved udefrakommende forhold. Det afgørende er heller ikke udelukkende, hvorvidt udefrakommende projekter skal anskues adskilt eller samlet, men derimod mere, om de ledningsflytninger i f.eks. en vej, som eksempelvis arbejder på en jernbanestation medfører, skyldes at vejen ændres eller udelukkende skyldes arbejderne på stationen. I forbindelse med uenigheden er det interessant at betragte tidsfaktoren, idet de tre afgørelser ikke er truffet samtidig. Sagen om Stenløse Center er fra 2001, mens kendelsen i Metrosagen er afsagt d. 19. januar 2005 og dommen i Flintholmsagen er afsagt 31. januar 2005. Trafikministeriet betragtede i sagen om Stenløse Center netop vejarbejderne som en afledt følge af centerbyggeriet, og mente således, at formålet med vejarbejderne var centerformål. Trafikministeriet vurderede derfor, at de gennemførte vejarbejder ikke var vejformål. Trafikministeriet så dermed mere på projektet

som en samlet helhed frem for at se på årsagerne til ledningsflytningerne, nemlig vejarbejdet afledt af centerbyggeriet.

I Metrosagen så taksationskommissionen projektet som en helhed, men fortolkede dette forhold anderledes, end Trafikministeriet gjorde i sagen om Stenløse Center. I Metrosagen blev de vejarbejder, som var afledt af jernbaneprojektet, således betragtet som vejarbejder, der var vejformål.

I Flintholmsagen medførte arbejderne på stationen ikke en ændring af vejen, hvilket betød, at de gennemførte arbejder med forstærkning af ledningen på vejarealerne, ikke skulle bekostes af ledningsejeren, da disse arbejder ikke var vejformål.

De forskellige udfald af de tre afgørelser viser, at der ikke er enighed med hensyn til gæsteprincippets anvendelse i forbindelse med store anlægsprojekter. De forskelle, der er i de tre afgørelser, kan dog forklares. Hvis arbejder på arealer, der ikke er vejareal, medfører ledningsflytninger i selve vejarealet, skal ledningsejerne, for at argumentationen hænger sammen, betale for ledningsflytningerne på vejarealet. Ledningsejerne skal betale, fordi ledningsflytningerne på vejarealet er en følgevirkning af de øvrige ledningsflytninger. Dog skal ledningsejerne ikke betale, hvis vejen ikke ændres, da der i så fald ikke vil være tale om et vejarbejde, som er vejformål. Argumentationen forklares bedst med et eksempel. Hvis der f.eks. sker en ændring af en vej – dens niveau sænkes – skal ledningsejeren betale for ledningsflytningerne i vejarealet. Typisk vil sådanne ledningsarbejder også medføre ledningsflytninger på naboarealerne, da ledningerne efter flytningen på vejarealet af tekniske hensyn skal have sammenhæng med ledningerne på naboarealerne. I det skitserede eksempel vil ledningsejeren skulle betale for både flytning af ledningerne på vejen, idet der er tale om en ændring af vejen, og for ledningsflytningerne på naboarealerne, idet der er tale om ledningsflytninger, som er afledt af ledningsflytningerne på vejen. Da det gælder, at ledningsejeren skal betale for afledte ledningsflytninger på naboarealerne, må den samme regel også gælde for ledningsflytninger på arealer uden for vejarealerne, som medfører ledningsflytninger på vejarealerne.

Sammenfattende betyder ovenstående argumentation, at for at gæsteprincippet gælder, skal der foregå et arbejde på vejen, som vejmyndigheden kan gennemføre, og som medfører en ændring af vejen. Dette arbejde kan være afledt af et projekt uden for vejens areal, men så længe projektet medfører arbejder på vejen, som ændrer vejen, gælder gæsteprincippet. Det betyder også, at et projekt uden for vejens areal, som udelukkende kræver ledninger flyttet uden at vejen ændres, ikke kan medføre anvendelse af gæsteprincippet. Netop denne argumentation kan ses i afgørelserne i Metrosagen og Flintholmsagen. I Flintholmsagen er det ikke vejens forløb, der ændres, men derimod udelukkende lednings-tracéet som skal forstærkes som følge af stationsbyggeriet. I Metrosagen derimod er der i flere tilfælde tale om, at vejene omkring jernbanens tracé ændres, idet der bl.a. etableres tunneler og niveaufri skæringer.

Det er centralt for aktørerne at nå til enighed om en fælles forståelse for anvendelse af gæsteprincippet, idet der er store summer på spil for både bygherrer og ledningsejere. Som ovenstående argumentation viste, er der på trods af det umiddelbare indtryk af udfaldet i Flintholmsagen og Metrosagen enighed mellem Taksationskommissionen for Sjælland og Østre Landsret om forståelse af gæsteprincippet. Dermed falder kun sagen om Stenløse Center uden for den forståelse af gæsteprincippet, som er blevet beskrevet. Afgørelsen er, som det fremgik, en administrativ afgørelse, hvilket betyder, at vægten af den ikke er lige så stor som vægten af henholdsvis taksationskommissionens og landsrettens afgørelser. Sagen om Stenløse Center er et udtryk for Trafikministeriets (og også Vejdirektoratets) historiske og utidssvarende forståelse af gæsteprincippets rækkevidde, og er således ikke længere juridisk holdbar på baggrund af de domme, der er blevet afsagt siden. Sagen om Stenløse Center er fire år ældre end Metrosagen og Flintholmsagen, og tidsfaktoren kan også være med til at indikere, at der er sket en udvikling i opfattelsen af gæsteprincippets rækkevidde. Trafikministeriets brev fra 15. april 2003 viser også, at Trafikministeriet har ændret opfattelse, idet etablering af en svingbane som følge af et privat byggeprojekt blev anset som vejformål. Projektgruppen vurderer, at hvis sagen om Stenløse Center skulle have været afgjort i dag, ville udfaldet være blevet et andet. Også Grevesagen er et eksempel på, at der er ved at ske et skred i den generelle opfattelse af gæsteprincippets anvendelsesområde og rækkevidde i praksis, således anvendelsen gøres bredere. Projektgruppen finder det mest passende at anvende gæsteprincippet, hvis udefrakommende anlægsprojekter – store som små – giver anledning til ændring af vejen, da alle arbejder, der vedrører selve vejen, må opfattes som vejformål.

12.2.5 Yderligere problemstillinger

En yderligere problemstilling, som også er meget relevant i disse tider, er de mange byomdannelsesprojekter, hvor store områder, f.eks. havneområder, omdannes fra industri til beboelsesområder. Der er ofte tale om store og omfattende byggeprojekter, hvor lagerhaller og lignende fjernes for at give plads til nye boliger. I forbindelse med disse ombygninger reguleres de eksisterende veje i disse havneområder tillige, hvilket betyder, at eksisterende ledninger i disse vejarealer skal flyttes og tilpasses den ændrede arealanvendelse. I den forbindelse er det interessant at diskutere, hvorvidt det er ledningsejerne eller anlægsmyndigheden, som skal betale for at flytte disse ledninger. På baggrund af diskussionen af de ovennævnte sager, vurderer projektgruppen, at det vil være ledningsejerne, der skal betale for ledningsflytninger i de tilfælde, hvor projekter medfører en ændring eller omlægning af de veje, hvori der er ledninger. Den påstand støttes af kommissionernes udtalelser i Metrosagen og flertallets udtalelse i Flintholmsagen, idet det i begge sager er afgørende, hvorvidt der sker en ændring af vejene som følge af det udefrakommende anlægsprojekt.

12.3 Sammenfatning

Det centrale resultat af denne diskussion er en meget markant udmelding i forhold til forståelsen af de uafklarede spørgsmål, som projektgruppen er stødt på i forbindelse med projektarbejdet i forhold til rækkevidden og anvendelsen af gæsteprincippet. Diskussionen har sammen med analysens øvrige resultater peget på to centrale forhold, som har betydning for forståelsen af gæsteprincippet.

I diskussionen af gæsteprincippet i forhold til vejlovens § 43, stk. 2 blev det tydeliggjort, at gæsteprincippet også finder anvendelse i forbindelse med arbejder, som vedrører vejens omgivelser, hvis vejen f.eks. skal afskærmes fra omgivelserne. Det vil sige, at etablering af afværgeforanstaltninger i forhold til vejen som f.eks. støjskærme, faunapassager og erstatningsbiotoper medfører gæsteprincippets anvendelse på baggrund af Højesterets afgørelse i Grevesagen.

Tilsvarende viste diskussionen af udefrakommende forholds betydning for gæsteprincippets anvendelse, at også omgivelsernes påvirkning af vejen kan medføre gæsteprincippets anvendelse. Det betyder, at projekter – store som små – som gennemføres på vejens naboarealer, og som medfører ledningsflytninger, er omfattet af gæsteprincippet, hvis blot disse projekter medfører en ændring af vejen. Det betyder med andre ord også, at årsagen til vejarbejdet ikke er væsentligt, blot der er tale om et arbejde, som vejmyndigheden ønsker gennemført på vejarealet, og som vejmyndigheden har hjemmel til, jf. vejlovens § 10.



Kapitel 13 Konklusion

I konklusionen vil analysens resultater blive sammenfattet, og der vil derved blive svaret på problemformuleringen. Da problemformuleringens hovedspørgsmål bygger på besvarelsen af delspørgsmålene, vil der først blive svaret på hovedspørgsmålet til sidst.

13.1 Besvarelse af delspørgsmål a

Delspørgsmål a – *hvilke aktører er involveret i gæsteprincippets anvendelse?* – blev besvaret i den del af teorigrundlaget, der omhandler aktørerne, og besvarelsen af delspørgsmålet er ikke centralt for problemformuleringens besvarelse som helhed. Derimod udgør besvarelsen af delspørgsmålet sammen med kapitel 4 - omhandlende gæsteprincippets problemfelter - forståelsesgrundlaget for den øvrige del af analysen.

I kapitel 5 blev det klarlagt, at der er mange forskellige aktører, der er involveret i gæsteprincippets anvendelse. Aktørerne kan overordnet deles op i to kategorier: På den ene side vejmyndighederne og andre administrative organer såsom ekspropriations- og taksationskommissioner og på den anden side ledningsejerne, som enten kan være offentligt eller privat organiseret.

I projektets analysedel har henholdsvis Vejdirektoratets og Trafikministeriets afgørelser i konkrete sager vedrørende gæsteprincippet central betydning. Vejdirektoratet har ansvaret for behandling af klager over amters og kommuners afgørelser i henhold til vejlovgivningen, og deres opgave er desuden at kontrollere, om amtskommunale og kommunale myndigheders afgørelser efter vejlovgivningen er lovlige. Derudover forbereder Vejdirektoratet trafikministerens afgørelser i forbindelse med visse tvister mellem forskellige myndigheder samt mellem ledningsejere og vejmyndigheder. Vejdirektoratets skrivelser og afgørelser kan på den baggrund siges at have vejledende karakter i forhold til gæsteprincippets anvendelse. De fleste af Trafikministeriets opgaver er uddelegeret til Vejdirektoratet, men ministeriet afgør dog også konkrete sager i forbindelse med gæsteprincippet. Vejdirektoratets og Trafikministeriets afgørelser udgør tilsammen en central del af administrativ praksis for gæsteprincippets anvendelse. Derudover udgøres administrativ praksis af ekspropriations- og taksationskommissionernes kendelser vedrørende gæsteprincippet. Kendel-

serne fra kommissionerne kan inddrages ved efterfølgende ekspropriations- og taksationsforretninger vedrørende analoge problemstillinger.

I projektets analyse er det konstateret, at de administrative afgørelser fra henholdsvis Vejdirektoratet og Trafikministeriet har betydning for efterfølgende sagers afgørelser, hvilket er sædvanlig praksis i den offentlige forvaltnings sagsbehandling. En del af de analyserede afgørelser fastslår dog ikke med sikkerhed, hvordan et konkret spørgsmål bør afgøres, men antyder blot, hvordan problemet bør løses. Til trods for at nogle af afgørelserne og skrivelserne er lidt vage i formuleringen, bliver der i praksis ofte henvist til tidligere sagers afgørelser ved myndighedernes stillingtagen til konkrete spørgsmål. Administrativ praksis har stor betydning ved myndighedernes afgørelser i konkrete sager. Dog kan praksis ændre sig over tid, som tidligere beskrevet, og myndighederne er dermed ikke fuldstændig bundet af tidligere sagers afgørelser. Ved myndighedernes sagsbehandling bliver der dog oftest skelet til lignende sagers afgørelse.

Domspraksis er ligeledes blevet analyseret med hensyn til gæsteprincippet. Generelt har domspraksis en retsvirkning, der vejer tungere end retsvirkningen af den administrative praksis. Dog kan domspraksis såvel som administrativ praksis fraviges ved senere sagers afgørelse, da domspraksis ikke er et statisk system, men derimod et system, der ændrer sig over tid. Dette er Grevesagen et eksempel på, idet denne dom indikerer en ændret opfattelse af gæsteprincippets anvendelsesområde.

Den anden kategori af aktører er ledningsejerne, der udgøres af henholdsvis private og offentlige ledningsejere. Antallet af ledningsejere er steget gennem den seneste årrække, og hver enkelt ledningsejer har generelt også etableret flere og flere ledninger. Et stigende antal ledningsejere med et stigende antal ledninger hver især medfører et øget behov for en afklaring af de gældende regler for ledningsflytning i forbindelse med vejarbejder på de veje, hvor der er placeret ledninger. Ledningsejerne er således interesseret i at vide, hvordan de kan sikre deres ledninger bedst muligt og dermed undgå høje meromkostninger i tilfælde af ledningsflytninger.

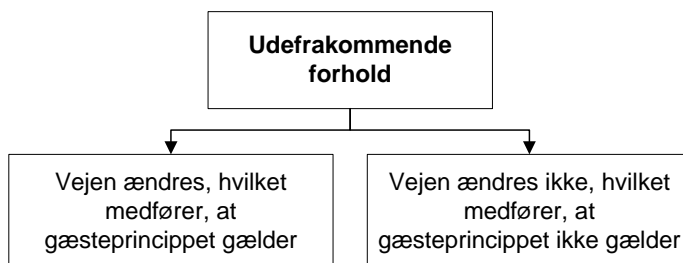
13.2 Besvarelse af delspørgsmål b

Delspørgsmål b – *hvilke regler gælder for gæsteprincippets anvendelse i forbindelse med vejarbejder, når ledninger er placeret i offentlige veje?* – blev besvaret i analysens kapitel 6. I dette kapitel blev det klarlagt, at der overordnet er tre generelle retningslinier for, hvornår gæsteprincippet gælder. Når følgende forudsætninger er opfyldt, gælder gæsteprincippet som hovedregel ved flytning af ledninger placeret i offentlige veje:

- Det arbejde, der foranlediger ledningsflytningen, er vejformål,
- der er ikke indgået særlig aftale mellem ledningsejeren og vejmyndigheden om ledningens placering i vejarealet (den generelle tilladelse til at placere en ledning, som ledningsejeren skal have af vejmyndigheden, er undtaget herfra) og

- der er ikke betalt vederlag for ledningens placering og tilstedeværelse i vejarealet.

Til det første punkt skal det bemærkes, at det ikke kun er arbejder, der vedrører selve vejen, der kan udløse gæsteprincippets anvendelse. Udefrakommende forhold såsom anlægelse af metroen eller anlæg af nye bolig- og centerområder kan også medføre gæsteprincippets anvendelse, såfremt disse anlægsarbejder nødvendiggør arbejder på eller ved veje, som ændrer vejen. Gæsteprincippet gælder dermed også, selvom det, der i første omgang foranlediger vejarbejdet, ikke er vejformål, men f.eks. boligformål. Udefrakommende forhold er en del af det diffuse område af vejlovens § 106, stk. 1, da der både fra vejmyndighedernes og ledningsejernes side kan opstå tvivl, om hvorvidt gæsteprincippet gælder i sådanne tilfælde. Det kan ikke umiddelbart ud fra ordlyden i § 106, stk. 1 tolkes, om et udefrakommende anlægsarbejde, der ikke har noget med vejen at gøre, kan medføre gæsteprincippets anvendelse ved ledningsflytning, når anlægsarbejdet fører en ændring af vejen med sig. På baggrund af projektets analyse kan det imidlertid konkluderes, at udefrakommende forhold i praksis medfører gæsteprincippets anvendelse ved ledningsflytning, når det udefrakommende forhold medfører en ændring af en vej, hvori der er placeret ledninger, se Figur 13.1. Denne praksis kan bl.a. udledes af Metrosagen og Flintholmsagen, som beskrevet i kapitel 12.



Figur 13.1. Grundregel for hvornår gæsteprincippet gælder ved udefrakommende forhold.

Det har afgørende betydning i forhold til gæsteprincippets anvendelse, om det arbejde, der nødvendiggør en ledningsflytning, er vejformål. Hermed menes der, at de arbejder, vejmyndighederne beslutter skal udføres på og ved deres veje, er vejformål. I vejlovens § 10, stk. 1 er det beskrevet, hvilke arbejder vejmyndighederne har pligt til at udføre. Denne bestemmelse er dog meget vagt formuleret, hvorfor alle arbejder på og ved veje teoretisk set kan være omfattet af bestemmelsen. I § 10, stk. 2 er det anført, at vejmyndighederne bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på deres veje, og disse arbejder betragtes i praksis efterhånden alle som vejformål.

Derudover er det afgørende, om ledningen, der skal flyttes, er gæst i vejarealet. Det skal i den forbindelse bemærkes, at et kommunalt forsyningsselskabs ledninger, jævnfør praksis,

opfattes som gæst i eget areal, selvom kommunen både ejer ledningerne og det areal, hvori ledningerne er placeret. En ledning er ikke gæst i et vejareal, hvis der er indgået en særlig aftale mellem ledningsejeren og vejmyndigheden om vilkårene for ledningens placering, der bevirker, at gæsteprincippet ikke gælder. Det skal bemærkes, at den generelle tilladelse, ledningsejeren skal have af vejmyndigheden, for at en ledning kan placeres lovligt i et vejareal, ikke er omfattet af denne regel. Det vil sige, at gæsteprincippet gælder, også selvom der er meddelt en generel tilladelse til at placere en ledning i et vejareal, og ledningen således er anbragt lovligt og vederlagsfrit. En ledning betragtes ikke som gæst i et vejareal, hvis ledningsejeren har betalt vederlag for dens placering i arealet. Dette kan være tilfældet i forbindelse med indgåelse af en særlig aftale om en lednings placering. Når gæsteprincippet ikke gælder, når der er indgået aftale og/eller betalt for ledningens placering, skyldes det bl.a., at sådanne aftaler ofte indeholder bestemmelser om, hvem der skal betale for ledningsflytning foranlediget af et vejarbejde. Når der er betalt for en lednings placering, vil det ofte være vejmyndigheden, der skal betale for ledningsflytningen som følge af et vejarbejde, idet ledningsejeren ved at betale for ledningens placering indirekte har betalt for fremtidige nødvendige ledningsflytninger.

13.3 Besvarelse af delspørgsmål c og d

Delspørgsmål c – *hvad er vejformål?* – og delspørgsmål d – *hvordan håndterer praksis, hvad der er vejformål, når der ikke findes en klar definition på det i vejlovgivningen?* – hænger nøje sammen, og derfor besvares disse spørgsmål i sammenhæng.

Disse to spørgsmål er bearbejdet i kapitel 6-8 og til dels også i kapitel 10. Delspørgsmål c er blevet besvaret ved hjælp af analysen af gæsteprincippet ved offentlige veje, sammenfatningen af analysens resultater i kapitel 11 og diskussionen i kapitel 12.

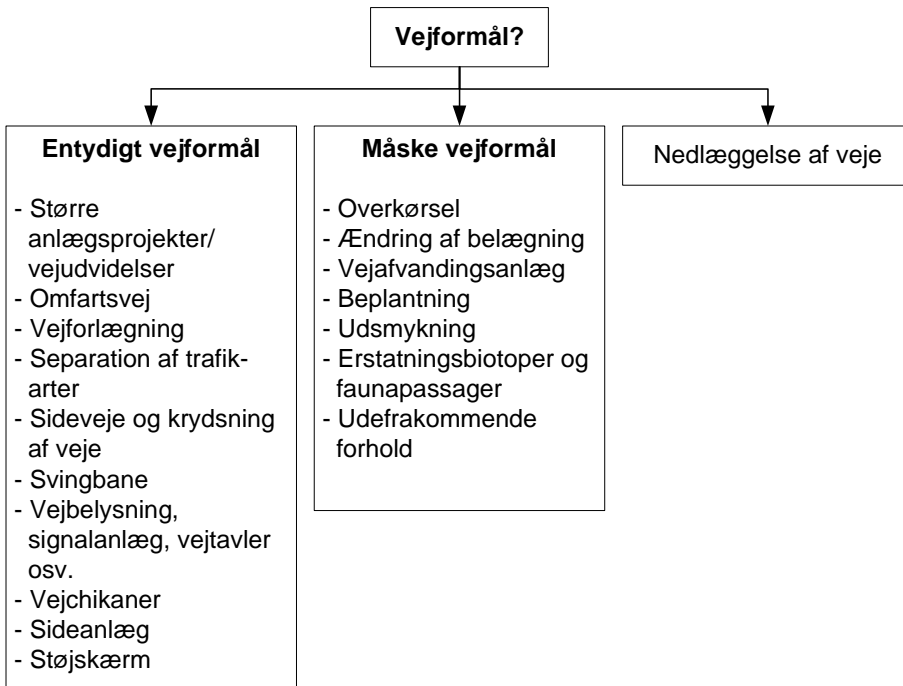
Da det ikke er defineret i vejloven eller anden vejlovgivning, hvad der forstås ved arbejder, som er vejformål, bygger besvarelsen af delspørgsmål c på administrativ praksis og domspraksis. Den detaljerede fremstilling af, hvilke arbejder der betragtes som vejformål, vil ikke blive gentaget her, idet den er at finde i kapitel 11. I stedet for vil det her på et mere overordnet plan blive tydeliggjort, hvilke arbejder der er omfattet af begrebet vejformål. På Figur 13.2 er det vist, hvilke arbejder, der betragtes som vejformål (Entydigt vejformål), og hvilke arbejder, der under visse omstændigheder er vejformål (Måske vejformål).

Arbejder, der vedrører vejens kerneområde, betragtes i praksis som vejformål. Dermed er bl.a. udvidelser af veje, vejforlægninger, separation af trafik-arter og etablering af svingbaner vejformål. Tilbehør til veje, der er essentielt i forhold til trafiksikkerheden, såsom vejbelysning, signalanlæg, vejtavler og skilte samt vejchikaner, betragtes ligeledes som vejformål i praksis. Derudover er sideanlæg til veje vejformål.

Desuden er der nogle arbejder, som under visse omstændigheder er vejformål. Disse arbejder er i projektets analyse beskrevet som hørende til det diffuse område i forhold til,

hvad der er omfattet af gæsteprincippet, da det ud fra vejloven ikke kan udledes, om disse arbejder er omfattet af begrebet vejformål. Det drejer sig om arbejder, der foruden vejformål kan have andre formål. Vejens tilstedeværelse kan nødvendiggøre en række supplerende foranstaltninger, der er nødvendige af hensyn til vejens omgivelser. Supplerende foranstaltninger omfatter bl.a. erstatningsbiotoper og faunapassager, vandafledning samt beplantning. En foranstaltning, der ikke er nødvendig af hensyn til omgivelserne, men som kan betegnes som tilbehør til veje, er udsmykning. I projektets analyse er det blevet belyst, at praksis hidtil har været, at der skal foretages en afvejning af, hvorvidt ovennævnte anlæg/foranstaltninger har vejformål som det primære formål. Dette løser imidlertid ikke problemet med hensyn til, om gæsteprincippet gælder ved ledningsflytning som følge af disse anlæg/foranstaltninger, idet det kan være en vanskelig vurdering og skøns-mæssig beslutning, hvorvidt anlægget/foranstaltningen er vejformål som det primære formål. Forvaltningsmæssigt ville det være mere rationelt at indføre en hovedregel om, at alle de arbejder vedrørende vejene, vejmyndighederne som vejejere har ret og pligt til at udføre, jf. vejlovens § 10, betragtes som vejformål. Dette er teoretisk set alle arbejder på og ved veje, idet § 10 er meget løst formuleret, og derfor kan tolkes udvidende. Vejmyndighederne har i princippet de samme rettigheder til at råde over vejarealerne, som grundejere har til at råde over deres faste ejendom, så længe vejlovens bestemmelser overholdes. Det samme princip gælder for jernbaneejere. Det synes derfor rimeligt, at vejmyndigheder ikke skal betale for ledningsflytninger, fordi de ønsker et arbejde på eller ved vejen udført.

Støjafskærmning er en supplerende foranstaltning, som indtil for nylig gav anledning til tvivl, om hvorvidt det er vejformål. Med Grevesagens afgørelse ved Højesteret blev det



Figur 13.2. Oversigt over anlæg og foranstaltninger der er vejformål.

slået fast, at støjafskærmning anses som vejformål, selvom et sådant anlæg er til gavn for vejens omgivelser i form af naboerne, og således ikke er til gavn for trafikanterne. Der er med Grevesagens afgørelse sket en udvidelse af gæsteprincippets rækkevidde. Praksis har udvidet begrebet vejformål således, at foranstaltninger, der er til gavn for vejens omgivelser, også er vejformål. Dette er en udvidelse i forhold til især Vejdirektoratets praksis, der indebærer at et arbejde tidligere skulle være til gavn for trafikanterne, før det kunne betegnes som vejformål. Fremover vil der som følge af dommen sandsynligvis være andre former for anlæg, der analogt til støjskærme vil være at betragte som vejformål.

At støjskærme er vejformål er der via domspraksis taget stilling til, mens der i den administrative praksis er taget stilling til, hvilke forudsætninger der skal gælde, for at beplantning er vejformål. Når beplantning eksempelvis fungerer som afskærmning af vejbanen, markerer vejens forløb eller afbryder en færdselsmæssig ensformighed, betragtes beplantningen som vejformål. Der er endnu ikke taget stilling til, hvorvidt faunapassager og erstatningsbiotoper er vejformål, og gæsteprincippet som følge deraf også finder anvendelse ved etablering af disse foranstaltninger. Projektgruppen vurderer, som det også er beskrevet i kapitel 12, at beplantning, faunapassager og erstatningsbiotoper ligesom støjskærme er

afværgeforanstaltninger til gavn for omgivelserne, som vil være at sidestille med hinanden. Det skyldes, at foranstaltninger, der er til gavn for vejens omgivelser, bør forvaltes ens.

Der er en klar praksis for, hvornår gæsteprincippet gælder ved nedlæggelse af veje. Gæsteprincippet gælder kun i de tilfælde, hvor ledninger både før og efter nedlæggelse af en vej er beliggende i vejareal.

Delspørgsmål d, der handler om, hvordan praksis håndterer, hvad der er vejformål, er besvaret ved, at der i projektets analysedel er inddraget en række konkrete afgørelser fra Vejdirektoratet, Trafikministeriet, ekspropriations- og taksationskommissioner samt domstolene. Disse konkrete afgørelser viser, hvordan der i praksis bliver taget stilling til, hvad der er vejformål. En forudsætning, for at et arbejde i praksis er vejformål, er, at arbejdet vedrører selve vejarealet. De situationer, hvor der kan opstå problemer, er dem, hvor et arbejde/anlæg varetager flere formål. Dette bør, som tidligere nævnt, løses ved at udvide vejformålsbegrebet til at omfatte alle de arbejder, vejmyndighederne har hjemmel til at udføre jf. vejlovens § 10. Vejmyndighederne bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på vejene, jf. § 10, stk. 2, og de har i den forbindelse ikke pligt til at vurdere, om det, der er årsag til vejarbejdet, er vejformål.

På baggrund af projektets analyser kan det konkluderes, at der er forskel på de forskellige myndigheders opfattelse af, hvilke forudsætninger et arbejde skal opfylde, for at det er omfattet af begrebet vejformål. Vejdirektoratet fortolker vejlovens bestemmelse om gæsteprincippet indskrænkende på den måde, at et arbejde skal være til gavn for trafikken og trafikanterne, for at det kan betegnes som vejformål. Trafikministeriets opfattelse har ændret sig fra at være indskrænkende ligesom Vejdirektoratets til at være mere udvidende. Ekspropriations- og taksationskommissionerne samt domstolene anlægger en udvidende fortolkning af, hvilke arbejder der er vejformål, idet deres praksis er, at arbejder, der ønskes gennemført af vejmyndighederne, er vejformål, således at de opgaver, som vejmyndighederne har pligt og ret til at varetage vedrørende vejene, jf. vejlovens § 10, er vejformål.

Det har i analysen vist sig, at praksis vedrørende gæsteprincippet har ændret sig over tid, og opfattelsen, af hvad der er vejformål, er blevet udvidet. Dermed er også gæsteprincippets rækkevidde blevet udvidet, hvilket bl.a. er sket ved hjælp af Højesterets dom i Grevesagen.

13.4 Besvarelse af delspørgsmål e

Besvarelsen af delspørgsmål e – *hvilke regler gælder for gæsteprincippets anvendelse i forbindelse med vejarbejder, når ledninger er placeret i private fællesveje, på private*

arealer eller i jernbanearealer? – er opdelt i afsnit om henholdsvis private fællesveje, private arealer og jernbanearealer.

13.4.1 Gæsteprincippets anvendelse ved ledningsflytning i private fællesveje

For at gæsteprincippet kan påberåbes ved vejarbejder på private fællesveje, skal der være tale om, at det vejarbejde, der udføres, skal tjene vejformål på samme måde, som det er tilfældet i forbindelse med gæsteprincippets anvendelse på offentlige veje. De arbejder, som betragtes som vejformål ved offentlige veje, er tilsvarende vejformål ved private fællesveje.

For ledninger placeret i private fællesveje i byzone gælder der for gæsteprincippets anvendelse tilsvarende regler, som gælder for gæsteprincippets anvendelse på ledninger placeret i offentlige veje. Der gælder derimod andre regler for ledninger placeret i private fællesveje i landområder, hvor det er de privatretlige regler, der gælder. Eventuelle tvistigheder vedrørende ledninger placeret i private fællesveje i landområder må derfor afgøres af domstolene. Analysen viste, at der gælder tilsvarende regler for nedlæggelse af private fællesveje som for nedlæggelse af offentlige veje. Ved fuldstændig fjernelse af en privat fællesvej er der derfor ikke tale om vejformål. Det betyder, at ledningsejeren ikke skal betale for ledningsflytninger i forbindelse med nedlæggelse af private fællesveje. Vejejerer/grundejerer må efter en vejs nedlæggelse acceptere de ledninger, som ligger i det tidligere vejareal, selvom arealet får status af privat areal. Dette er en følge af, at ledningen er placeret lovligt i arealet, dengang dette havde status af privat fællesvej. Der er dermed forskel på de vilkår, der gælder for ledninger placeret i private arealer, der hele tiden har haft denne status, og arealer der har haft status som private fællesveje, og ved nedlæggelse af en vej får status som privat areal.

13.4.2 Gæsteprincippets anvendelse ved ledningsflytning på private arealer

Der eksisterer ikke noget lovbestemt gæsteprincip for private arealer. I stedet for er det de almindelige privatretlige regler, der gælder. Dette omfatter bl.a. indgåelse af aftaler. Det helt centrale spørgsmål i forbindelse med ledninger placeret i private arealer er, hvorvidt der er indgået aftale om ledningens placering, og om der er betalt vederlag til de berørte grundejere for en sådan placering. Når der ikke er indgået en aftale mellem grundejerer og ledningsejerer, har ledningsejerer ikke sikret ledningens tilstedeværelse i arealet. Det vil sige, at ledningsejerer selv skal betale for en eventuel nødvendig ledningsflytning forårsaget af grundejerens ændrede anvendelse af arealet. Ved at indgå en aftale har ledningsejerer mulighed for at sikre ledningens tilstedeværelse i arealet. Ledningsejerers retsstilling afhænger af aftalens indhold. Såfremt aftalen omhandler betaling for etableringen af ledningen i arealet, kan dette f.eks. indebære en fordeling af udgifterne ved ledningsflytning, eller at ledningsejerer ikke skal betale ved ledningsflytning som følge af grundejerens

ændrede anvendelse af arealet, der kræver ledningsflytning. Ledningsejeren kan f.eks. i forbindelse med indgåelse af en aftale, om at grundejeren skal betale for ledningsflytning, betale en kompensation til grundejeren.

Når en ledning er placeret vederlagsfrit i et privat areal, hvilket kun undtagelsesvist er tilfældet, er det en hovedregel, at ledningsejeren skal betale for ledningsflytningen. At det er ledningsejeren, som skal betale, hvis ledningen er placeret vederlagsfrit, stemmer overens med vejlovens gæsteprincip. Dertil kommer en række underregler:

- Hvis der er indgået en særlig aftale om ledningens placering, men der ikke er betalt for dette, er det ledningsejeren, som skal betale for ledningsflytningen.
- Er der betalt for ledningens placering, er det ikke ledningsejeren, som skal betale.
- Er der indgået aftale og betalt for ledningens placering, er det ikke ledningsejeren, som skal betale.
- Skyldes ledningsflytningen vejarbejde, der tjener vejformål, er det vejmyndigheden, der skal betale.

13.4.3 Gæsteprincipets anvendelse ved ledningsflytning i jernbanearealer

Der eksisterer ikke noget lovbestemt gæsteprincip for ledninger i jernbanearealer. Retspraksis har derimod skabt et ulovbestemt gæsteprincip, som indeholder tilsvarende regler i forhold til vejlovens bestemmelser om gæsteprincipet. Derudover har Banedanmark et internt regelsæt, som ledningsejere skal følge, hvis de ønsker at placere ledninger i jernbanearealer. Dette regelsæt indeholder overordnet enslydende regler vedrørende gæsteprincipet ved ledningsflytning, som gælder jævnfør vejlovgivningen.

Der gælder dermed et ulovbestemt gæsteprincip både for ledninger i jernbanearealer og ledninger i private arealer, og det er således principielt de samme regler, som gælder for disse to arealtyper. En forudsætning, for at det ulovbestemte gæsteprincip gælder, er, at ledningsejeren ikke har betalt for ledningens placering og tilstedeværelse i arealet, ligesom der heller ikke må være indgået særlige aftaler vedrørende betaling for flytning af ledningerne i forbindelse med arbejder på jernbanen.

Ledningsejere skal kun betale for flytning af ledninger i jernbanearealer, såfremt de pågældende arbejder vedrører jernbanen, og dermed tjener baneformål. Dette fungerer på samme måde som gæsteprincipet ved offentlige veje, hvor arbejdet skal tjene vejformål, for at gæsteprincipet gælder.

Rækkevidden af det ulovbestemte gæsteprincip for jernbanearealer er efter projektgruppens vurdering større end vejlovens gæsteprincip, fordi det ulovbestemte gæsteprincip for jernbaner i praksis gælder i alle de tilfælde af arbejder, som vedrører jernbanen. At arbejderne skal vedrøre jernbanen betyder, at hvis der f.eks. skal opsættes en støjskærm på et jernbaneareal, og der i den forbindelse skal flyttes ledninger, vil ledningsejeren skulle

betale for ledningsflytningen, idet opsætning af støjskærmen vedrører jernbanen og foregår på jernbanens areal.

13.5 Besvarelse af hovedspørgsmålet

Problemformuleringens hovedspørgsmål – *hvilke vejarbejder er omfattet af gæsteprincippet?* – kan nu på baggrund af ovenstående konklusioner besvares.

Ud fra vejlovens ordlyd gælder gæsteprincippet ved ledningsflytning som følge af vejens regulering eller omlægning, medmindre der er indgået særlig aftale om ledningens placering, eller andet særligt er bestemt ved kendelse afsagt af en landvæsens- eller ekspropriationskommission. Her er det arbejds art, der lægges vægt på. Betydningen af ordene *vejens regulering eller omlægning* er dog begrænset jævnfør administrativ praksis og domspraksis. På baggrund af projektets analyse kan det konkluderes, at det ikke har afgørende betydning, for om gæsteprincippet gælder, om et arbejde kan kategoriseres som enten regulering eller omlægning af en vej. Det har derimod afgørende betydning for gæsteprincippets anvendelse, om det arbejde, der nødvendiggør en ledningsflytning, berører et vejareal, hvori der er placeret ledninger. Ledningsflytningen skal således være foranlediget af et arbejde på vejarealet, for at gæsteprincippet gælder. Udefrakommende forhold (som eksempelvis metroen) kan også medføre anvendelse af gæsteprincippet, og i sådanne tilfælde har det ingen betydning, hvad årsagen til det udefrakommende anlægsarbejde er. Derimod har det betydning, om anlægsprojektets foranlediger et arbejde (som vejmyndigheden ville kunne gennemføre), som ændrer det vejareal, hvori ledningerne er placeret.

Analysen af de fire problemområder for gæsteprincippets anvendelse: Offentlige veje, private fællesveje, private arealer og jernbanearealer har vist, at gæsteprincippet gælder for alle typer arealer. Der er dog forskel i den måde, hvorpå gæsteprincippet i praksis fungerer for de fire problemområder, idet der skelnes mellem et lovbestemt og et ulovbestemt gæsteprincip. Konsekvensen af henholdsvis det lovbestemte og det ulovbestemte gæsteprincip er dog ens for ledningsejerne.

Analysen af den administrative praksis og domspraksis vedrørende gæsteprincippets anvendelse har vist hvilke arbejder, der er vejformål. Det kan konkluderes, at arbejder på ledninger, som både tjener vejen og øvrig forsyning, f.eks. kloakledninger, belysning osv., er vejformål, hvis det arbejde, der udføres, medfører en ændring af vejen.

Analysen har også peget på en række arbejder, som kun under visse omstændigheder er vejformål:

- Overkørsler (Etablering af en overkørsel er kun vejformål, når overkørslen er nødvendig pga. færdselsmæssige hensyn. Det er således ikke vejformål, hvis en grundejer ønsker at bebygge sin ejendom, og derved har brug for vejadgang)
- Belægning (Ændring/udskiftning af belægning er kun vejformål, hvis arbejdet udføres pga. færdselsmæssige hensyn. Det er således ikke vejformål, hvis det er udsmykning/byfornyelse af vejarealet)

- Udsmykning (er kun vejformål, hvis udsmykningen fungerer som afskærmning af vejbanen, markering af vejens forløb eller afbryder en færdselsmæssig ensformighed)

Analysen har desuden vist, at praksis for gæsteprincippets rækkevidde er ved at nå dertil, at hvis blot vejmyndighederne ønsker et arbejde på eller ved vejen gennemført, er det vejformål. Kravet til vejmyndighederne, ved den form for administration, er, at de begrundelser, der anvendes ved sagsbehandlinger, skal være saglige, ligesom der skal være hjemmel til arbejderne i vejlovens § 10. Der er en række afværgeforanstaltninger og andre arbejder til gavn for omgivelserne, som kan sidestilles med støjafskærmning. På baggrund af ovenstående argumentation og Grevesagens resultater, er disse afværgeforanstaltninger og arbejder til gavn for omgivelserne sandsynligvis vejformål:

- Beplantning
- Faunapassager og erstatningsbiotoper

Praksis for jernbanearealer er, at alle typer arbejder, der vedrører jernbanen, er baneformål, og bl.a. på baggrund af Grevesagen, er der en tendens til, at flere og flere typer arbejder på og ved vejearealer betragtes som vejformål, således at alle typer arbejder vedrørende vejene i praksis opfattes som vejformål. På baggrund af vejmyndighedernes råderet over vejarealerne kan de udføre de arbejder vedrørende vejene, som de har pligt og ret til, jf. vejlovens § 10. Ledninger, som ligger i vejen, skal flyttes for ledningsejernes regning, jf. praksis for gæsteprincippets anvendelse, sådan som praksis er på nuværende tidspunkt.

I perspektivering, kapitel 14, vil der blive taget stilling til, hvilke muligheder ledningsejerne har for at sikre deres ledninger fremover på baggrund af den ændrede praksis. Desuden behandles det, hvorvidt de gældende regler, vedrørende gæsteprincippet i vejloven, er tilstrækkelige.



Kapitel 14 Perspektivering

Formålet med denne perspektivering er at diskutere og vurdere nogle af de konsekvenser, som Højesterets dom i Grevesagen kan få for ledningsejerne i fremtiden. Med Grevesagens afgørelse er det projektgruppens vurdering, at flere arbejder på vejarealer er vejformål, selvom arbejdet ikke vedrører vejens kerneområde. Arbejder på vejarealer, der ikke er til gavn for trafikken eller trafikanterne, men f.eks. er til gavn for vejens omgivelser, vil antageligt fremover i stigende grad blive omfattet af begrebet vejformål. Praksis har dermed udvidet vejformålsbegrebet, og dette medfører, at gæsteprincippets anvendelsesområde også udvides. Det er desuden interessant, at den højeste instans går imod især Vejdirektoratets praksis, som generelt indebærer en snæver forståelse af, hvad der er vejformål, hvorved gæsteprincippets rækkevidde også er begrænset. Perspektiveringen vil, med udgangspunkt i udvidelsen af gæsteprincippets rækkevidde, behandle ledningsejernes muligheder for placering og sikring af ledninger i fremtiden. Ledningsejernes muligheder, for sikring af deres ledninger, vil sandsynligvis være ændret på baggrund af den umiddelbare konsekvens, som Grevesagen har: At ledningsejernes muligheder, for at undgå at skulle betale for ledningsflytninger i forbindelse med arbejder på og ved veje er blevet mindre, efter projektgruppens vurdering.

14.1 Ledningsejernes muligheder for sikring af ledninger

Som analysen i projektet har vist, gælder der et gæsteprincip for alle typer af arealer. Dog vil det oftest være sådan, at der for ledninger placeret på private arealer vil være indgået en særlig aftale mellem ledningsejer og grundejer, som bl.a. afklarer eventuelle økonomiske mellemværender i forbindelse med eventuelle fremtidige ledningsflytninger. Fordelen for ledningsejerne ved disse aftaler er, at de som regel ikke skal betale for ledningsflytninger, da der allerede ved aftalens indgåelse kan være betalt vederlag for ledningens tilstedeværelse på det private areal. Ledningsejeren ved derfor allerede ved etableringen af ledningen, at der ikke senere vil opstå udgifter til ledningsflytninger som følge af grundejerens ændrede arealanvendelse. Ulempen for ledningsejerne, ved at placere ledninger på private arealer og dermed betale for placeringen, er, at en ledningsføring over sådanne arealer vil være mere omkostningsfuld, end f.eks. en placering i en vej, hvor ledningen

ligger gratis som gæst i vejarealet. Dette afsnit vil omhandle de muligheder, som ledningsejerne har for at placere og sikre deres ledninger uden at gøre brug af gæsteprincippet. Som analysen viste, tjener stort set alle tænkelige arbejder vedrørende vejen og dens omgivelser i praksis vejformål, hvilket betyder, at ledningsejeren i næsten alle tilfælde skal betale for ledningsflytninger i forbindelse med disse arbejder. Den risiko for merudgifter, som ledningsejerne løber ved at placere ledninger i vejarealerne, er altså betydelig, og den er med Grevesagens afgørelse blevet større. Tidligere har det været sådan, at ledningsejeren har kunnet forvente en vis risiko for at skulle betale for ledningsflytninger, idet det er naturligt at en vej skal renoveres, vedligeholdes og eventuelt udvides eller omlægges. Sådanne arbejder kan bl.a. betyde, at nogle af vejens ledninger, som f.eks. afvandingsledninger og strømkabler, skal udskiftes, og i den forbindelse berøres også andre ledninger beliggende i vejarealet, f.eks. telefonkabler. Denne risiko har ledningsejerne hidtil til en vis grad kunne forudse, idet det kun var arbejder vedrørende selve vejens kerneområde, der var vejformål. Dog har reglerne vedrørende gæsteprincippets anvendelse i praksis hidtil fremstået uklare. Efter Grevesagens afgørelse er det sandsynligvis vanskeligere for ledningsejerne at forudse kommende arbejder, som kan kræve, at de betaler for flytning af ledninger. Hermed menes, at bl.a. samfundsudviklingen kan betyde, at der opstår nye typer af arbejder, som ikke kunne forudses på tidspunktet for ledningernes placering. Her tænkes bl.a. på den større fokus som i de seneste årtier har været på miljøet for både flora, fauna og mennesker. For eksempel er støj som følge af den øgede trafik på vejene en sundhedsrisiko, som mange tusinde³⁵ danskere lever med, og idet der er meget fokus på netop sundhed, vil det være naturligt, hvis der i fremtiden sker markante tiltag for at begrænse støjforurening i boligområder. Når sådanne tiltag sker på det offentlige vejareal, er det ledningsejerne, som skal betale for at flytte ledninger, som berøres af disse projekter, og de kan derfor have et ønske om at benytte andre muligheder for ledningsplacering og sikring end gæsteprincippet.

Projektgruppen vurderer, at andre miljømæssige tiltag i forbindelse med vejene kan tænkes i fremtiden, og hvorfor skulle disse tiltag, med den udvikling som Grevesagen har peget på, ikke også betyde, at ledningsejerne skal betale for flytning af ledninger i den forbindelse? Risikoen for, at ledningsejerne skal flytte ledninger, der omkostningsfrit er placeret i vejarealer, bliver således større på baggrund af den nuværende praksis, og set fra ledningsejernes synspunkt kan denne udvikling få store økonomiske konsekvenser på længere sigt. Det er derfor interessant at diskutere nogle af de muligheder, ledningsejerne har for at sikre sig mod uforudsete udgifter i forbindelse med fremtidige ledningsflytninger.

³⁵ Det skønnes, at der i dag er omkring 150.000 stærkt vejstøjbelastede boliger i Danmark, dvs. boliger belastet med over 65 dB ved facaden, og at i alt omkring 705.000 boliger er belastet med vejstøj, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 55 dB ved facaden. Disse tal skal ses i lyset af et samlet boligantal for hele landet på ca. 2,5 millioner. [Miljøstyrelsen, 2003 (WWW)]

Hvis ledningsejere vil sikre ledninger i f.eks. private arealer, vil ledningsejeren typisk indgå en aftale med grundejeren og derefter tinglyse en servitut for ledningen på ejendommen, da servituten sikrer ledningen mod tredjemand i forbindelse med et eventuelt salg af ejendommen. Den type servitut, ledningsejeren kan benytte sig af, er en rådighedsservitut, som giver den påtaleberettigede (ledningsejeren) ret til i begrænset omfang at råde over den ejendom, på hvilken servituten er tinglyst. Servitutter vedrørende ledninger vil ofte kun omfatte en del af en ejendom, f.eks. en 1-meters bræmme på hver side af en ledning. Når der er tinglyst en servitut på en ejendom, vil servituten nyde prioritetsbeskyttelse, og netop ved prioritetsbeskyttelse er det centralt, hvorvidt der er tale om en privatretlig servitut eller en offentligretlig servitut. Privatretlige servitutter er prioriteret efter deres anmeldelsestidspunkt, hvilket betyder, at allerede tinglyste rettigheder skal respekteres af efterfølgende rettigheder. Prioriteten er specielt vigtig i forbindelse med en eventuel tvangsauktion, hvor budet på den pågældende ejendom måske ikke er stort nok til at dække alle udgifter, hvor de servitutter, som ikke kan dækkes, går tabt. Tinglysning er principielt nødvendig for også at give offentligretlige servitutter prioritetsbeskyttelse, men det fremgår ofte af lovgivningen, at offentligretlige servitutter skal respekteres af enhver uanset tinglysning, og tinglysningen foretages dermed mest af hensyn til den oplysende karakter. Offentligretlige servitutter skal respekteres af enhver, og bortfalder således ikke ved tvangsauktion.

Privatretlige servitutter stiftes som andre private rettigheder, dvs. ved en viljesakt (f.eks. en aftale) udøvet af private (f.eks. et selskab). Servitutter vedrørende ledninger stiftes typisk ved gensidig disposition (aftale) mellem parterne. Rådighedsservitutter kan ikke bringes til ophør, hvis de strider mod en vedtaget lokalplan, men de kan bringes til ophør ved ekspropriation, således at f.eks. en ledning skal flyttes ved ekspropriation.

[von Eyben et al., 1999, s. 47-50, 52 og 66]

En af de muligheder ledningsejere har for at sikre ledninger er altså ved tinglysning af rådighedsservitutter på de ejendomme, hvorover ledningen løber. Et sådant indgreb i ejendomsretten vil der, jf. grundlovens § 73, stk. 1, skulle kompenseres for, og det vil derfor være almindeligt, at ledningsejerne betaler grundejeren en erstatning for ledningens placering. Der kan ved stiftelse af servituten aftales vilkår for fremtidige ledningsflytninger, og dermed kan ledningsejeren undgå at skulle betale for fremtidige ledningsflytninger. Der kan dog opstå problemer for ledningsejerne, hvis en af de ejendomme, hvorover ledningen forløber, skal sælges på tvangsauktion, og prioritetsstillingen af ledningsservituten er sådan, at denne bortfalder herved. I en sådan situation vil ledningsejeren på ny være nødt til at stifte en servitut og betale erstatning til den nye adkomsthaver for at sikre ledningen. Under alle omstændigheder er ledninger, som er placeret på private arealer, underlagt privatretlige regler, hvilket betyder, at aftalens indhold er central. Eventuelle tvister mellem en ledningsejer og en grundejer skal løses af domstolene, hvis der ikke kan findes en løsning, der kan accepteres af begge parter.

Når der er mulighed for at placere ledningerne i vejarealer, er det så overhovedet hensigtsmæssigt og i samfundets interesse, at ledningsejerne placerer ledninger i mere eller mindre tilfældige tracéer på tværs af ejendomsgrænser? Ledninger, som er placeret på private arealer, medfører en vanskeligere planlægning og udnyttelse af disse ejendomme, hvor ledningerne er placeret. Der ville sandsynligvis opstå en form for kabelkaos, hvis alle ledningsejere, for at undgå risikoen for at skulle betale for alle fremtidige ledningsflytninger i vejarealer, i stedet vælger at placere ledninger i private arealer på tværs af forskellige arealanvendelser. En sådan situation er ikke ønskelig, og det er heller ikke sikkert, sådanne problemer vil opstå. Projektgruppen finder det dog relevant at tage den type betragtninger med i overvejelserne, når retspraksis nu har udvidet den hidtidige opfattelse af, hvad der er vejformål, og rækkevidden af gæsteprincippets anvendelse dermed også er blevet udvidet.

14.2 Er de gældende regler vedrørende gæsteprincippet tilstrækkelige?

På baggrund af ovenstående betragtninger, mener projektgruppen ikke, at reglerne for gæsteprincippets anvendelse er optimalt udformet. Den største mangel er, at det ikke er defineret i vejlovgivningen, hvilke arbejder på og ved veje der er omfattet af begrebet vejformål, og dermed kan udløse gæsteprincippets anvendelse. Projektgruppen mener ikke, det ville være hverken hensigtsmæssigt eller muligt at opstille en liste over alle de arbejder, der betragtes som vejformål. Det skyldes primært, at en sådan liste ikke vil være udtømmende, da der med tiden vil opstå nye typer af arbejde, der skal udføres på og ved vejene. Det ville derfor være mere hensigtsmæssigt at implementere en bestemmelse om, hvilke forudsætninger der skal opfyldes, og hvilke krav der stilles til arbejder, for at de kan betegnes som vejformål. En sådan bestemmelse ville enten kunne implementeres i vejloven, i et cirkulære eller i en vejledning om vejloven.

På baggrund af projektets analysedel blev det konkluderet, at for jernbanearealer gælder det ulovbestemte gæsteprincip, når et arbejde, der nødvendiggør ledningsflytning, vedrører jernbanen. I praksis betragtes alle de arbejder, der vedrører jernbanen, som baneformål, også de arbejder der er tilbehør til banen, og/eller er til gavn for banens omgivelser. Denne praksis adskiller sig fra den praksis, der hidtil har været gældende for ledninger placeret i vejarealer. Her er der ikke en hovedregel, der siger, at alle de arbejder, der vedrører vejen, er vejformål. Hidtil har det kun været de arbejder, der vedrører vejens kerneområde, eller som er naturligt tilbehør til vejen (f.eks. vejskilte og lysregulering), der har været omfattet af gæsteprincippet. Yderligere er der en regel fra praksis, der siger, at et arbejde skal være til gavn for trafikken og trafikanterne, for at gæsteprincippet gælder. Med Grevesagen tyder det på, at den praksis, der gælder for gæsteprincippet for veje, er ved at nærme sig den praksis, der gælder i forbindelse med det ulovbestemte gæsteprincip for jernbanearealer. Er denne antagelse korrekt, er praksis ved at ændre sig i retning af, at alle arbejder, der

vedrører veje, og som vejmyndigheden ønsker gennemført, betragtes som vejformål, også selvom arbejdet eksempelvis kun er til gavn for vejens omgivelser. Dette står i modsætning til Trafikministeriets og især Vejdirektoratets praksis gennem de sidste mange år, og nyere afgørelser tyder på, at specielt Trafikministeriet er ved at ændre opfattelse, således ministeriets opfattelse er i overensstemmelse med kommissionernes og domstolenes praksis.

Hidtil har vejlovens § 106, stk. 1 haft den betydning, at det kun var de arbejder på vejarealer, som var vejformål, der kunne foranledige ledningsflytninger på ledningsejernes bekostning. Projektets analyse har vist, at det tyder på, at praksis bevæger sig hen imod, at vejmyndighedernes råderet medfører, at ledninger i vejarealer ved alle typer arbejde på vejarealerne skal flyttes på ledningsejernes bekostning. Der kan derfor stilles spørgsmålstegn ved, hvorvidt vejlovens § 106, stk. 1 har nogen praktisk betydning, idet begrundelsen om, at vejarbejdet skal være vejformål, ikke længere ser ud til at være afgørende for argumentationen. Ved således at sætte problemet på en spids, vil vejmyndighedernes råderet over vejarealerne være at sidestille med en grundejers råderet over sin faste ejendom. Der er dog den forskel, at ledningsejerne altid vederlagsfrit kan placere ledninger i vejarealerne i modsætnings til på privat ejendom, hvor der altid, jf. grundlovens § 73, stk. 1, skal betales erstatning for grundejers afståelse af en del af sin ejendomsret.

Til trods for, at det på baggrund af praksis antages, at flere og flere typer arbejder på og ved veje fremover vil være omfattet af vejformålsbegrebet, og dermed også af gæsteprincippet, anser projektgruppen det stadig som fordelagtigt for ledningsejerne at placere ledninger i vejarealer efter gæsteprincippet. Selvom ledningsejerne sandsynligvis for eftertiden i flere tilfælde end hidtil kommer til at betale for ledningsflytninger, forbliver det en fordelagtig måde for ledningsejerne at placere ledninger på.

Af praktiske grunde er det stadig en god løsning at placere ledninger i vejarealer frem for på private arealer, hvor ændret arealanvendelse ikke altid kan forudses. Det er derudover også en fordel at placere ledninger, der strækker sig over lange strækninger, i vejarealer, idet der ellers ville skulle indgås mange individuelle aftaler med grundejere eller eksproprieres. En anden fordel for ledningsejerne er, at det ikke har nogen økonomiske omkostninger i første omgang at få tilladelse til at placere ledninger i vejarealer efter gæsteprincippet. Det er heller ikke alle ledninger, der på et tidspunkt skal flyttes med udgifter for ledningsejerne til følge. Nogle ledninger vil således kunne ligge gratis i vejarealer i teoretisk set ubegrænset tid. Andre ledninger vil skulle flyttes på grund af arbejder på og ved vejene, men det er den risiko, ledningsejerne må løbe, og i nogle situationer vil en ændring af vejen eller dens omgivelser være forventelig allerede på tidspunktet for ledningens etablering. Desuden er vejmyndighederne jf. vejlovs-cirkulæret forpligtet til at tage hensyn til ledningsejernes økonomiske omkostninger ved vejarbejder og således bestræbe sig på at omkostningerne bliver holdt nede.

Litteraturfortegnelse

Litteratur, der er markeret med *, findes i bilag 3 (cd)

Lovgivning

Love

Ekspropriationsprocesloven, Lovbekendtgørelse nr. 672 af 19/08/1999 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom

Forvaltningsloven, Lov nr. 571 af 19/12/1985 Forvaltningslov

Jernbaneloven, Lovbekendtgørelse nr. 1171 af 02/12/2004 om jernbane

Lov om graveadgang, Lovbekendtgørelse nr. 662 af 10/07/2003 om graveadgang og ekspropriation m.v. til telekommunikationsformål

Privatvejsloven, Lovbekendtgørelse nr. 670 af 19/08/1999 om private fællesveje

Stærkstrømsloven, Lovbekendtgørelse nr. 669 af 28/12/1977 om elektriske stærkstrømsanlæg

Telegraf- og telefonloven, Lov nr. 84 af 11/05/1897 om Telegrafer og Telefoner

Vandforsyningsloven, Lovbekendtgørelse nr. 130 af 26/02/1999 om vandforsyning m.v.

Vandløbsloven, Lovbekendtgørelse nr. 882 af 18/08/2004 om vandløb

Varmeforsyningsloven, Lovbekendtgørelse nr. 347 af 17/05/2005 om varmforsyning

Vejbestyrelsesloven, Lov nr. 95 af 29/03/1957 om bestyrelsen af de offentlige veje

Vejforordningen af 1793, Forordning af 13/12/1793 Vejforordning

Vejloven, Lovbekendtgørelse nr. 671 af 19/08/1999 om offentlige veje

*Karnov Online (Westlaw Danmark), 1999, Lovbekendtgørelse nr. 671 af 19/08/1999 om offentlige veje (med noter),

Bekendtgørelser

Bekendtgørelse om opgaver og beføjelser i Vejdirektoratet, Bekendtgørelse nr. 756 af 22/07/2005

Cirkulærer

Vejlovscirkulæret, Cirkulære nr. 132 af 06/12/85 om lov om offentlige veje

Privatvejslovscirkulæret, Cirkulære nr. 134 af 06/12/1985 om lov om private fællesveje

Regulativer

Trafikministeriet, 1995c, Standardregulativ for udførelse af ledningsarbejder,

<http://www.vejsektoren.dk/imageblob/doc.asp?objno=4565.pdf>, Besøgt: 13-2-2006

Lovforslag

Forslag til Lov om Vejvæsenet, Lovforslag af 10/12/1942, Rigsdagstidende 1942/43, Tillæg A, sp. 2673-5386

Forslag til Lov om offentlige veje, Lovforslag af 09/03/1971, Folketingstidende, Tillæg A, 1970-71

Betænkninger

Betænkning over forslag til lov om offentlige veje, Betænkning af 27/05/1971, Folketingstidende, Tillæg B

Betænkning vedrørende forslag til de offentlige vejes bestyrelse m.m., Betænkning nr. 117 af 16/09/1954, Afgivet af vejlovsudvalget nedsat af ministeriet for offentlige arbejder den 15. marts 1951

Betænkning vedrørende forslag til lov om private fællesveje og lov om vejbidrag, Betænkning nr. 367 af 20/06/1964

Domme og andre afgørelser

Ugeskrift for Retsvæsen

U 1913.834

*U 1934.451 H (Næsby-dommen)

*U 1934.609 Ø (Spjellerup-dommen)

*U 1936.79 H (Tønder-dommen)

*U 1976.88 H (Birkerødsagen)

U 1989.559 H

*U 1999.190 Ø (Øresundssagen)

*U 2000.2098 V (Sagen om elektriske tog)

*U 2003.841 H (Sagen om private kabler)

*U 2006.1391 H (Grevesagen)

Utrykte domme

*Vestre Landsrets dom af 2. marts 1994 (utrykt) (Ringvejsagen)

*Østre Landsrets dom af 31. januar 2005 (utrykt) (Flintholmsagen)

Kendelser om fast ejendom

*KFE 1999.291 (HNG-sagen)

*KFE 1997.168 (Øresundssagen)

Kendelser fra ekspropriations- og taksationskommissioner

*Ekspropriationskommissionen, 6. maj 2004 (Metrosagen), *Udskrift af forhandlingsprotokollen for ekspropriationskommissionen vedrørende anlæg i henhold til Ørestadsloven. Østamagerbanen.* 16. hæfte. Protokoltilførsel den 6. maj 2004

*Taksationskommissionen for Sjælland m.v., 19. januar 2005 (Københavns kommune) (Metrosagen), *Udskrift af forhandlings- og kendelsesprotokollen for Taksationskommissionen for Sjælland m.v.* Sag nr. Ta. I 5/04. Kendelse den 19. januar 2005

*Taksationskommissionen for Sjælland m.v., 19. januar 2005 (Tårnby kommune) (Metrosagen), *Udskrift af forhandlings- og kendelsesprotokollen for Taksationskommissionen for Sjælland m.v.* Sag nr. Ta. I 5/04. Kendelse den 19. januar 2005

Ministerielle afgørelser

- *Ministeriet for offentlige arbejder (Trafikministeriet), 1975, *Ministeriet for offentlige arbejders (Trafikministeriet) brev af 14. februar 1975 (j.nr. 560-05-106-06)*
- *Ministeriet for offentlige arbejder (Vejdirektoratet), 1978, *Ministeriet for offentlige arbejders (Vejdirektoratet) brev af 17. april 1978 (j.nr. 60-05-106-02)*
- *Ministeriet for offentlige arbejder, 1987, *Flytning af ledninger i tidligere vejareal, Ministeriet for offentlige arbejders brev af 18. februar 1987,*
<http://www.fuls.dk/gaesteprincippet/14>afg%20om%20flytning%20af%20ledn%20i%20tidligere%20vejareal.pdf, Besøgt: 13-2-2006
- *Trafikministeriet, 1982, *Nødvendig påvisning af ledninger i forbindelse med udskillelse af offentligt vejareal, Trafikministeriets brev af 8. juni 1982,*
<http://www.fuls.dk/gaesteprincippet/10>afg%20om%20nødvendig%20påvisning%20af%20ledninger%20i%20forbindelse%20med%20udskillelse%20af%20offentlig%20vejareal.pdf, Besøgt: 13-2-2006
- *Trafikministeriet, 1990, *Flytning af ledning ved tilslutning af ny sidevej, Trafikministeriets brev af 19. februar 1990,*
<http://www.fuls.dk/gaesteprincippet/8>afg%20om%20flytning%20af%20ledning%20ved%20tilslutning%20af%20ny%20sidevej.pdf, Besøgt: 13-2-2006
- *Trafikministeriet, 1993, *Trafikministeriets brev af 21. januar 1993 (j.nr. 92-5113-v11-063)*
- *Trafikministeriet, 1994, *Trafikministeriets brev af 27. maj 1994 (j.nr. 93-5113-V11-76),*
<http://fuls.dk/gaesteprincippet/4>afg%20om%20flytning%20af%20ledning%20pga%20flytning%20af%20andre%20ledninger.pdf, Besøgt: 13-2-2006
- *Trafikministeriet, 1995a, *Trafikministeriets brev af 7. februar 1995 (j.nr. 95-4114-23),*
<http://fuls.dk/gaesteprincippet/6>afg%20om%20flytning%20af%20ledninger%20i%20forbindelse%20med%20plantning%20af%20træer.pdf, Besøgt: 13-2-2006
- *Trafikministeriet, 1995b, *Ministerielle afgørelser, Trafikministeriets brev af 8. februar 1995,*
Dansk Vejtidskrift, Nr. 10, 1995
- *Trafikministeriet, 1997, *Trafikministeriets brev af 22. oktober 1997 (j.nr. 97-4114-72)*
- *Trafikministeriet, 1998, *Trafikministeriets brev af 14. maj 1998 (j.nr. 1997-4114-76),* Landinspektørens meddelelsesblad - De blå sider, Nr. 2, 1999,
<http://www.fuls.dk/gaesteprincippet/13>afg%20om%20flytning%20af%20ledn%20i%20vejareal%20der%20nedlægges.pdf, Besøgt: 13-2-2006
- *Trafikministeriet, 2001 (Sagen om Stenløse Center), *Ministerielle afgørelser: Tvist om gæsteprincippets anvendelse på ledningsomlægninger, Trafikministeriets afgørelse af 7. september 2001 (j.nr. 403-70),* Dansk Vejtidskrift, Nr. 11, 2002,
<http://www.fuls.dk/gaesteprincippet/11>afg%20om%20flytning%20af%20ledninger%20af%20hensyn%20til%20byggeri%20i%20Stenløse.pdf, Besøgt: 13-2-2006
- *Trafikministeriet, 2003, *Afgørelse vedr. flytning af ledninger ved Langelinieparken i Århus, Trafikministeriets brev af 15. april 2003 (j.nr. 403-86),*
<http://www.fuls.dk/gaesteprincippet/7>langelinie%20og%20gæsteprincippet.pdf, Besøgt: 13-2-2006

-
- *Trafikministeriet, 2004a, *Trafikministeriets brev af 12. maj 2004*,
<http://www.fuls.dk/gaesteprincippet/15>afg%20af%2012.05.04%20om%20om%20flytning%20af%20ledninger%20i%20nedlagt%20privat%20fællesvej%20i%20Slangerup%20Kommune.pdf
Besøgt: 13-2-2006
- *Trafikministeriet, 2004b, *Twist om gæsteprincippets anvendelse på ledningsomlægninger på Fåborg Havn*, *Trafikministeriets brev af 15. januar 2004 (j.nr. 403-93)*,
<http://www.fuls.dk/gaesteprincippet/12>afg%20om%20gæsteprincippet%20ved%20nedlæggelse%20af%20vej%20til%20kanal%20(Faaborg%20Havn).pdf, Besøgt: 13-2-2006
- *Vejdirektoratet, 1999, *Flytning af ledninger*, *Vejdirektoratets brev af 19. marts 1999 (j.nr. 445-D0312-3)*, Dansk Vejtidskrift, Nr. 1, 1999,
<http://www.fuls.dk/gaesteprincippet/9>afg%20om%20flytning%20af%20ledninger%20mv%20%20ved%20etablering%20af%20ny%20overkørsel%20til%20privat%20ejendom.pdf,
Besøgt: 13-2-2006
- *Vejdirektoratet, 2000a, *Gæsteprincippet som alment princip ved råden over vejareal*, *Vejdirektoratets brev af 7. april 2000 (j.nr. 701-D0312-8)*, Dansk Vejtidskrift, Nr. 10, 2000,
<http://asp.vejt看id.dk/Artikler/2000/10/2620.pdf>, Besøgt: 13-2-2006
- *Vejdirektoratet, 2000b, *Ministerielle afgørelser: Om ledningsejers pligt til påvisning af sine ledninger*, *Vejdirektoratets brev af 13. november 2000 (j.nr. A01-D0301-40)*, Dansk Vejtidskrift, Nr. 3, 2001,
<http://asp.vejt看id.dk/Artikler/2001/03/2839.pdf>, Besøgt: 13-2-2006
- *Vejdirektoratet, 2002, *Om flytning af ledninger i vejareal, der oprindeligt er nedlagt i privat areal*, *Vejdirektoratets brev af 15. februar 2002 (j.nr. A01-D0301-74)*, Dansk Vejtidskrift, Nr. 5, 2002,
<http://www.fuls.dk/gaesteprincippet/16>afg%20om%20flytning%20af%20ledninger%20i%20vejareal%20%20der%20oprindeligt%20er%20nedlagt%20i%20privat%20areal.pdf,
Besøgt: 13-2-2006
- *Vejdirektoratet, 2003, *Retablering af privat fællesveje opgravet i forbindelse med ledningsarbejder*, *Vejdirektoratets brev af 5. september 2003 (j.nr. A01-D0303-31)*,
<http://www.vejsektoren.dk/wimpnews.asp?page=document&objno=94768>, Besøgt: 27-3-2006
- *Vejdirektoratet, 2004b, *Om forståelsen af § 52 og 57 i lov om private fællesveje*, *Vejdirektoratets brev af 29. juni 2004 (j.nr. A01-D0303-84)*,
<http://www.vejsektoren.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=107731>, Besøgt: 27-3-2006
- *Vejdirektoratet, 2004d, *Ministerielle afgørelser: Om reparation og vedligeholdelse af rørledning i offentlig vej - gæsteprincippets anvendelse*, *Vejdirektoratets brev af 15. december 2004 (j.nr. A01-D0300-33)*, Dansk Vejtidskrift, Nr. 1, 2005,
<http://asp.vejt看id.dk/Artikler/2005/01/4260.pdf>, Besøgt: 13-2-2006
- *Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004a, *Betaling af udgifter til omlægning af vandledninger som følge af vejregulering*, *Trafikministeriets skrivelse af 9. juli 1973*
- *Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004b, *Betaling af udgifter ved ledningsomlægninger som følge af nyt vejanlæg*, *Trafikministeriets skrivelse af 24. august 1972*
- *Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004c, *Betaling for gravetilladelse og ledningers beliggenhed i vejareal*, *Trafikministeriets brev af 16. august 1994*

- *Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004d, *Flytning af ledninger i kommunevej som følge af arbejder på landevej, Trafikministeriets skrivelse af 16. september 1982*
- *Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004e, *Omlægning af fjernvarmeledninger, Trafikministeriets skrivelse af 1. september 1972*
- *Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004f, *Flytning af ledninger ved nyt vejkryds, Trafikministeriets brev af 14. juni 1991*
- *Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004g, *Vejlovens § 106 og flytning af ledninger på anden kommunal grund end offentlig vej, Trafikministeriets brev af 15. november 1996*
- *Karnov Online (Westlaw Danmark), 2004h, *Betaling af brøndgods til kloakforsyning, Vejdirektoratets brev af 25. marts 2003*

Udtalelser

- *Vejdirektoratet, 2006, *Begrebet "omlægning" i vejlovens § 106*, Udtalelse sendt d. 24-02-2006 til Lars Ramhøj, Aalborg Universitet

Bøger, artikler m.v.

- Abitz, 1981, *Vejlovene med kommentarer*, Juristforbundets forlag
- Abitz, 1950, *Vejenes retsforhold*, København, G. E. C. Gads Forlag
- Adolphsen, 1992, *Problemer i Videnskab - En erkendelsesteoretisk begrundelse for problemorientering*, Aalborg, Aalborg Universitetsforlag
- Andersen, 2003, *Den skinbarlige virkelighed - vidensproduktion inden for samfundsvidenskaberne*, (2. udgave), Frederiksberg C, Samfundslitteratur
- Aunsborg, 1997, *Projektarbejdets teori og metode*, Aalborg, Aalborg Universitet, Institut for Samfundsudvikling og planlægning
- Bjarrum, Claus, 2003, *Forslag til udformning af Motorring 3*, i Dansk Vejtidskrift
- Blume, 2004, *Juridisk metodelære - En indføring i rettens og juraens verden*, (3. udgave), København, Jurist- og Økonomforbundets Forlag
- Evald, 1997, *Retskilderne og den juridiske metode*, (1. udgave), København, Jurist- og Økonomforbundets forlag
- Evald, 2000, *Retskilderne og den juridiske metode*, (2. udgave), København K, Jurist- og Økonomforbundets forlag
- Evald, 2005, *At tænke juridisk - Juridisk metode for begyndere*, (3. udgave, 1. oplag), København, Nyt Juridisk Forlag
- Friis Jensen, 1975, *Taksations proces*, København, Juristforbundets Forlag
- Friis Jensen, 1978, § 14. *Ekspropriationsindgrebet*, i Dansk miljøret bind IV Ekspropriation og andre emner (red. von Eyben), Akademisk forlag, Universitetsforlaget i København
- Gammeltoft-Hansen, Hans; Andersen, Jon; Engberg, Morten; Larsen, Kaj; Loiborg; Olsen, Jens, 2002, *Forvaltningsret*, (2. udgave), København Ø, Jurist- og Økonomforbundets Forlag
- Garde, Jens; Jensen, Jørgen Albæk; Friis Jensen, Orla; Madsen, Helle Bødker; Mathiassen, Jørgen; Revsbech, Karsten, 2004, *Forvaltningsret, Almindelige emner*, (4. udgave), København Ø, Jurist- og Økonomforbundets Forlag

-
- Hansen, N. E. og Faarup, Hans, 2000, *Støjafskærmning - er ikke en vejopgave efter vejloven*, Dansk Vejtidskrift, Nr. 12, 2000,
<http://asp.vejt看id.dk/Artikler/2000/12/2703.pdf>, Besøgt: 13-2-2006
- Helmø, Niels, 2001, *Vejmyndighed i en liberaliseret verden*, i Dansk Vejtidskrift, Nr. 2, 2001,
<http://asp.vejt看id.dk/Artikler/2001/02/2811.pdf>, Besøgt: 13-2-2006
- Larsen, Leif G., 1988, *Ledninger - Æresgæster i vejarealer*, i Dansk Vejtidskrift, Nr. 8, 1988
- Larsen, Leif G., 2000, *Vejbestyrelsens dispositionsret over vejarealet*, i Dansk Vejtidskrift, Nr. 12, 2000
- Larsen, Leif G., 2001, *Kabelkaos juridisk set*, i Dansk Vejtidskrift, Nr. 2, 2001
- Larsen, Leif G., 2005, *Særråden over offentligt vejareal, 2. del*, i Dansk Vejtidskrift, Nr. 9, 2005,
<http://asp.vejt看id.dk/Artikler/2005/09/4420.pdf>, Besøgt: 13-2-2006
- Nørgaard, Carl Aage; Garde, Jens; Revsbech, Karsten, 2001, *Forvaltningsret Sagsbehandling*, (5. udgave), København, Jurist- og Økonomforbundets Forlag
- Vejdirektoratet - Vejreglerrådet, 1980, *Udstyr - Beplantning - Vejregler for beplantning*,
http://www.vejregler.dk/pls/vrdad/vr_indh.vis?p_gren_id=3603
- Vejdirektoratet - Vejreglerrådet, 1991, *Udstyr - Sideanlæg - Vejregler for sideanlæg ved veje i åbent land*,
http://www.vejregler.dk/pls/vrdad/vr_indh.vis?p_gren_id=520, Besøgt: 7-5-2006
- Vejdirektoratet - Vejreglerrådet, 1992, *Byernes trafikarealer - Hæfte 10 - Det visuelle miljø*,
http://www.vejregler.dk/pls/vrdad/vr_indh.se_indh?p_gren_id=1072
- Vejdirektoratet - Vejreglerrådet, 1999, *Udstyr - Vejbelysning - Vejregler for vejbelysning*,
http://www.vejregler.dk/pls/vrdad/vr_indh.se_indh?p_gren_id=2990, Besøgt: 7-5-2006
- Vejdirektoratet - Vejreglerrådet, 2000a, *Byernes trafikarealer - Hæfte 0 - Vejplanlægning i byområder*,
http://www.vejregler.dk/pls/vrdad/vr_indh.vis?p_gren_id=626, Besøgt: 17-5-2006
- Vejdirektoratet - Vejreglerrådet, 2000b, *Byernes trafikarealer - Hæfte 4 - Vejkryds*,
http://www.vejregler.dk/pls/vrdad/vr_indh.se_indh?p_gren_id=2686, Besøgt: 15-5-2006
- Vejdirektoratet - Vejreglerrådet, 2000c, *Byernes trafikarealer - Hæfte 7 - Fartdæmpere*,
http://www.vejregler.dk/pls/vrdad/vr_indh.se_indh?p_gren_id=3447, Besøgt: 7-5-2006
- Vejdirektoratet - Vejreglerrådet, 2000d, *Geometrisk udformning af veje og stier i åbent land, Kap. 5. Faunapassager*,
http://www.vejregler.dk/pls/vrdad/vr_layout.vis?p_gren_id=3185, Besøgt: 21-4-2006
- Vejdirektoratet - Vejreglerrådet, 2003, *Konstruktion og vedligehold af veje og stier - Hæfte 2 - Afvandingskonstruktioner*,
http://webapp.vd.dk/vejregler/pdf/VR04_E_Konstr_Vedligehold_2_Afvanding_050301_LDA.pdf, Besøgt: 8-5-2006
- Vejdirektoratet - Vejreglerrådet, 2003, *Konstruktion og vedligeholdelse af veje og stier - Hæfte 6 - Håndbog for drift af veje og stier*,
- von Eyben, Bo; Mortensen, Peter; Pagh, Peter, 1999, *Fast ejendom - Rådighed og regulering*, (1. udgave), København, Forlaget Thomson A/S
- von Eyben, Bo, 2004, *Juridisk ordbog*, (12. udgave), Forlaget Thomson A/S
- Wegener, 2000, *Juridisk Metode*, (3. udgave), København, Jurist- og Økonomforbundets forlag

Internetsider

- Banedanmark, 2006, Ansøgning om ledningsanlæg,
<http://www.bane.dk/db/filarkiv/85/ansledn.pdf>, Besøgt: 28-3-2006
- Danmarks domstole, 2006, Taksationskommission,
<http://www.domstol.dk/?id=7506>, Besøgt: 6-4-2006
- Dansk Ledningsejerforum, 2006, e-learning,
<http://194.192.218.94:8080/fuls/index.jsp>, Besøgt: 16-2-2006
- Dansk Ledningsejerforum, 2006, Hvad er FULS?, <http://www.fuls.dk/>, Besøgt: 28-3-2006
- DANVA, 2005, Funktionspraksis for afløbssystemer under vand,
http://www.danva.dk/graphics/DANVA/Publikationer/Afloeb/download/Rapport_funktionspraksis_net.pdf, Besøgt: 8-5-2006
- Frederiksberg kommune, 2006, Flintholm Station,
<http://www.frederiksberg.dk/Borgerservice/Byplan,%20trafik%20og%20parkering/Byudvikling/Flintholmomr%C3%A5det/Flintholm%20station.aspx>, Besøgt: 27-4-2006
- Metro, 2006, Amagerbanen, <http://www.m.dk/Lufthavnen>, Besøgt: 26-4-2006
- Miljøstyrelsen, 2003, Forslag til strategi for begrænsning af vejtrafikstøj,
<http://www.mst.dk/default.asp?Sub=http://www.mst.dk/udgiv/publikationer/2003/87-7614-072-5/html/kap02.htm>, Besøgt: 25-5-2006
- Nordjyllands Amt, 2002, Generelt om ekspropriation,
<http://www.nja.dk/Serviceomraader/VejeOgTrafik/Ekspropriation/GenereltOmEkspropriation++.htm>, Besøgt: 6-4-2006
- Sønderjyllands Amt, 2006, Landsarkivet for Sønderjylland,
<http://www.sa.dk/laa/brugarkivet/arkivoversigt-html/148-landbrugskommissioner.htm>,
Besøgt: 22-2-2006
- Vejdirektoratet, 2004a, Nye veje til støjbekæmpelse i byer,
<http://www.vejdirektoratet.dk/publikationer/VDrapp295/pdf/rap295.pdf>, Besøgt: 15-5-2006
- Vejdirektoratet, 2004c, Vejforum 2004, Vejlovsafgørelser, 1. Støjafskærmning - en vejopgave? Østre Landsrets dom af 23. september 2004,
<http://www.vejforum.dk/vejforum2004/Vejforum%202004%20-%20artikel.pdf>,
Besøgt: 13-2-2006
- Vejdirektoratet, 2005a, Sagsbehandling i forhold til forvaltningsloven,
<http://www.vejsektoren.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=74006>, Besøgt: 23-3-2006a
- Vejdirektoratet, 2005b, Vejdirektoratets behandling af klager efter vejlovgivningen,
<http://www.vejsektoren.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=66848>, Besøgt: 24-3-2006
- Vejdirektoratet, 2005c, Vejdirektoratets opgaver,
<http://www.vejdirektoratet.dk/dokument.asp?page=document&objno=77136>,
Besøgt: 28-3-2006
- Vejdirektoratet, 2006, Vejdirektoratets Myndighedsafdeling,
<http://www.vejsektoren.dk/wimpdoc.asp?page=document&objno=76249#myn>,
Besøgt: 24-3-2006
- Ørestadsselskabet, 2006, Østamagerbaneselskabet,
<http://www.orestadsselskabet.dk/ostamagerbaneselskabet>, Besøgt: 26-4-2006

Appendiks A

Juridisk metode og forvaltningsretlige principper

A.1	JURIDISK METODE GENERELT	199
A.2	RETSKILDER.....	200
A.2.1	<i>Skrevne retskilder</i>	201
A.2.2	<i>Uskrevne retskilder</i>	203
A.3	FORTOLKNINGSREGLER	205
A.3.1	<i>Fortolkningsprincipper</i>	205
A.4	LEGALITETSPRINCIPPET	207
A.4.1	<i>Den formelle lovs princip</i>	208
A.4.2	<i>Kravet om lovhjemmel</i>	208
A.5	DET ADMINISTRATIVE SKØN – FRIT SKØN.....	209
A.5.1	<i>Magtfordrejningslæren</i>	210
A.5.2	<i>Principper for vægtning af lovlige hensyn</i>	211
A.5.3	<i>Proportionalitetsprincippet</i>	212



Appendiks A

Juridisk metode og forvaltningsretlige principper

Dette appendiks indeholder en teoretisk gennemgang af den juridiske metode samt en række forvaltningsretlige principper.

A.1 Juridisk metode generelt

Den juridiske metode har til formål at beskrive retstilstanden, det vil sige, hvad der er gældende ret. Metoden bygger på retskilder (som består af lovgivning, retspraksis, rets-sædvane og forholdets natur) og fortolkningsregler, og den anvendes hovedsageligt af domstolene og andre myndigheder, der tager stilling til retlige problemstillinger. Retskilderne består af skrevne og uskrevne retskilder, hvilket beskrives nærmere i det følgende.

Begrebet juridisk metode dækker over den fremgangsmåde, som retsanvendere benytter for at kunne give korrekte svar på konkrete retlige spørgsmål. Metoden dækker således over dels at kunne klarlægge, *hvilke* retsregler/-kilder der skal bringes i anvendelse for at kunne løse spørgsmålet, dels *hvordan* de pågældende retskilder i det givne tilfælde bør fortolkes. Mere populært kan metoden karakteriseres som retsanvenderens værktøjskasse, når denne skal tage stilling til et retligt spørgsmål. Der er dermed også tale om en fleksibel metode, idet ikke alle elementer altid bringes i anvendelse men afhænger af den konkrete situation. Således vil brug af den juridiske metode dels afhænge af det retlige spørgsmål dels af de retskilder, som er til rådighed. Eksempelvis vil nogle lovbestemmelser være meget præcise i deres ordlyd, hvorved en fortolkning ikke er vanskelig, og omvendt kan lovbestemmelser også være formuleret således, at det ikke fremgår eksplicit, hvad bestemmelserne dækker over. I sådanne tilfælde kan det være nødvendigt at anvende forarbejder eller domsafgørelser for at kunne fortolke reglen. [Blume, 2004, s. 55] [Evald, 2005, s. 3]

Ved anvendelsen af den juridiske metode i praksis opnås, at retsanvenderens skøn i den konkrete sag mindskes, og dermed skabes der ensartethed i retsanvendelsen. Den øgede ensartethed er med til at skabe lighed for borgerne, og kan derfor også ses som redskab til at undgå fremtidige konflikter. [Wegener, 2000, s. 4-10]

A.2 Retskilder

Retskilderne udgøres af normgivende informationskilder, hvorfra de retlige regler, der anerkendes i samfundet i dag, stammer, samt hvorfra de kan udledes. Retskilderne fungerer på den baggrund som ”juridiske argumenter” i forbindelse med retsanvenderens stillingtagen til et retligt problem. [Blume, 2004, s. 63]

I den juridiske litteratur har der gennem tiden været flere måder at opdele retskildetyperne på. Projektgruppen har her valgt at opdele retskilderne ved at skelne mellem skrevne og uskrevne retskilder.

De skrevne retskilder er fastsat af et organ, der er tillagt kompetence til at fastsætte disse i form af retsfor skrifter som nationale love, bekendtgørelser m.v. samt internationale vedtagelser i form af traktater m.v. Forarbejder og efterarbejder til love hører også til skrevne retskilder. Efterarbejder er beslutninger og standpunkter fra lovgiveren om lovens forståelse eller anvendelse, som er fremkommet efter lovens vedtagelse og fremtræder ofte som udtalelser fra lovgiveren i form af betænkninger eller som indstillinger fra folketingets udvalg til folketinget. Det er diskutabelt, hvorvidt efterarbejder bør tillægges vægt ved domspraksis eller ved administrative afgørelser. Ifølge Jens Evald er det almindeligt anerkendt af domstolene, at efterarbejder som hovedregel ikke bør tillægges nogen betydelig vægt ved domsafsigelsen. Der findes nogle få eksempler fra dansk retspraksis på, at efterarbejder tillægges vægt. [Evald, 1997, s. 64-65]

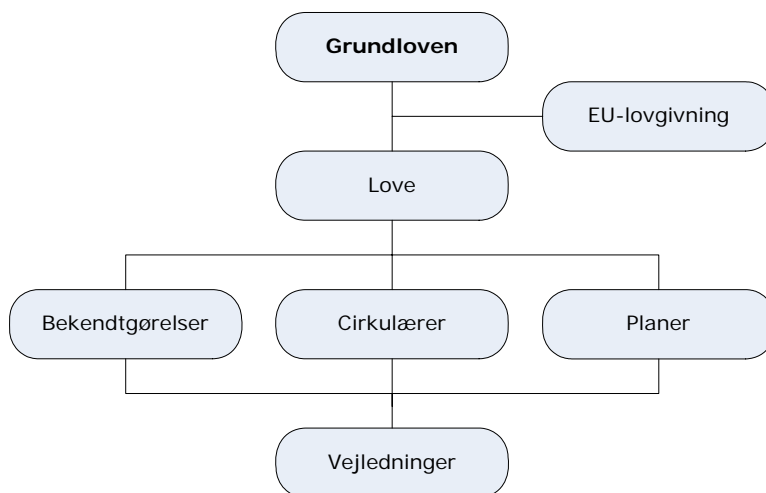
De uskrevne retskilder dækker over kilder, hvor normen udledes på anden måde herunder primært gennem domstolenes arbejde gennem tiden. Disse retskilder dækker over retspraksis, retlig sædvane, administrativ praksis samt forholdets natur.

En anden inddeling af retskilderne findes i sondringen mellem de retligt bindende kilder og de retligt vejledende kilder. Forskellen mellem disse er, at retligt bindende kilder *skal* lægges til grund for en retsafgørelse, mens retligt vejledende kilder *kan* lægges til grund for en retsafgørelse. Et eksempel herpå er, at hvis en lov regulerer et konkret retligt spørgsmål, er lovteksten retligt bindende, mens lovens forarbejder evt. inddrages som et led i fortolkningen af lovteksten, og dermed bliver retligt vejledende. [Evald, 2005, s. 18-19]

Med hensyn til retskildernes trinfølge er denne ikke entydigt defineret. Der findes imidlertid en række uskrevne men retligt anerkendte prioriteringsprincipper, som placerer lovgivningen¹ højere end de øvrige retskilder. Dette virker også logisk, idet lovgivningen så at

¹ I denne forbindelse skal lovgivningen forstås som: Grundloven, love samt anordninger/bekendtgørelser. Hertil kommer de internationale retskilder, som Danmark er forpligtet til at overholde, og som i denne forbindelse kan sammenlignes med den nationale lovgivning. Som eksempler kan nævnes traktater og forordninger vedtaget i EU.

sige er demokratisk forankret (autoritativt fastlagt) ved enten at være vedtaget i folketin- get, udstedt af en minister med hjemmel i lov eller som del af et over-/underordensforhold mellem de statslige myndigheder. Ved anvendelse af den juridiske metode i praksis bety- der dette forhold, at der, ved stillingtagen til et retligt problem, først skal søges efter rele- vante bestemmelser i lovgivningen forud for anvendelse af andre retskilder. I Figur A.1 ses en oversigt over lovgivningens hierarkiske opbygning og trinfølgen i lovgivningens retsforskrifter. [Evald, 2005]



Figur A.1. Lovgivningens hierarkiske opbygning.

A.2.1 Skrevne retskilder

De skrevne retskilder består af love, bekendtgørelser, cirkulærer, planer og vejledninger. Lovgivningen er hierarkisk opbygget, hvor grundloven er øverst i hierarkiet, som det er illustreret på Figur A.1. Det betyder, at øvrige love skal udarbejdes i overensstemmelse med grundlovens kompetenceregler, og de er derfor et trin lavere end grundloven. Grundloven indeholder ingen kompetenceregler, der giver adgang til at udstede bekendtgørelser, hvilket betyder, at lovgivningsmagten kan bemyndige en minister eller anden administrativ myndighed til at udstede bekendtgørelser. Bekendtgørelser, cirkulærer og planer er på samme trin i hierarkiet næst efter love, de har blot hver deres formål. [Evald, 2000, s. 29]

Love og bekendtgørelser

Lovene er gyldige og bindende for borgerne, hvis de er tilvejebragt i overensstemmelse med grundlovens regler.

Det er ikke altid, at teksten i en lov er entydig, hvorved den kan underlægges forskellige fortolkninger, hvilket kan være u hensigtsmæssigt for borgerne. For at klarlægge betydningen af ordlyden, kan lovens forarbejder inddrages, idet det ofte vil fremgå heraf, hvad den nærmere mening med lovens intention har været. Lovforarbejderne er derfor en vigtig

retskilde sammen med lovene, idet forarbejderne ofte vil indeholde nøglen til forståelsen af bestemte ord og bestemmelser i lovene.

Den retskildemæssige betydning af lovene og deres bestemmelser er, at domstole og rets-anvendende myndigheder har pligt til at tage hensyn til disse. Dog skal lovene ikke altid have forrang frem for andre retskilder. Derudover har det en betydning, hvor præcise bestemmelserne i en lov er.

Mange love indeholder bestemmelser, som bemyndiger den pågældende minister eller en vedkommende administrativ myndighed til at udstede bekendtgørelser i medfør af loven. Formålet med bekendtgørelser er ofte at fastsætte detaljerede regler inden for det område, som den overordnede lov udstikker rammerne for. Ligesom lovene er bekendtgørelser bindende for alle offentlige myndigheder såvel som for borgerne. Modsat lovene findes der sjældent forarbejder til bekendtgørelserne, idet disse oftest udarbejdes internt i ministerierne. Bekendtgørelser fortolkes dermed på baggrund af deres ordlyd, men da bekendtgørelser oftest er udstedt i medfør af en lov, vil det være ordlyden i den lov, som hjemler bekendtgørelsen, der vil udstikke rammerne for bekendtgørelsens rækkevidde. Hvis hjemmelen i lovgivningen er til stede, er den retskildemæssige betydning af bekendtgørelser formelt den samme som af lovgivningen.

[Blume, 2004, s. 91-92 og 113-114] [Evald, 2005, s. 21-26] [Wegener, 2000, s. 91-92]

Cirkulærer

Cirkulærer er forskrifter udstedt af en overordnet offentlig myndighed til en underordnet offentlig myndighed, og de er således udelukkende retligt bindende for denne myndighed og dermed ikke for domstolene og borgerne. Nævn som f.eks. Naturklagenævnet er således heller ikke bundet af cirkulærer. Cirkulærer indgår, jf. Figur A.1, på samme lovgivningsmæssige niveau som bekendtgørelser og planer, hvilket skyldes, at de enten udstedes med hjemmel i lov eller som følge af et over-/underordensforhold. Cirkulærer har formelt kun retskildemæssig betydning for den administrative praksis. Dog *kan* domstolene godt i praksis følge de administrative afgørelser, som dermed er retligt vejledende. [Evald, 1997, s. 39-40] [Wegener, 2000, s. 92-94]

Planer

Begrebet planer dækker over et bredt udvalg af retsforskrifter. Fælles for alle planer er, at de vedrører regulering af fremtidige dispositioner. Planerne kan f.eks. regulere emner inden for et bestemt sektorområde, eksempelvis varmeforsyning eller omfatte et bestemt geografisk område, som eksempelvis region-, kommune- og lokalplaner gør det. Planer er i alle tilfælde retligt bindende for den myndighed, som har udstedt planen, men kan i en række tilfælde også være retligt bindende for andre myndigheder og endelig i en række tilfælde udstrækkes til også at være retligt bindende overfor borgerne. Det mest betyd-

ningsfulde eksempel er lokalplaner, som er retligt bindende for myndighederne såvel som for borgerne. [Evald, 1997, s. 41]

Vejledninger

Vejledninger kan modsat ovenstående retskilder udstedes uden hjemmel i lov, og er desuden ikke bindende, hverken for den udstedende myndighed eller for den myndighed vejledningen henvender sig til. Vejledninger anvendes oftest til orientering om reglers² indhold og baggrund eller som hjælp til myndigheders fortolkning og administration af reglerne. Vejledninger har ingen formel retskildemæssig betydning. Men selvom vejledninger ikke er bindende, har de pga. deres høje detaljeringsgrad en tendens til i praksis at påvirke forvaltningens afgørelser i de tilfælde, hvor der ellers er tale om frit skøn. Det frie skøn bliver herved indirekte til skøn under regel, hvilket strider mod vejledningernes status som ikke bindende retskilder. Omvendt er den høje detaljeringsgrad med til at skabe en ensartet administration af de regler, som den pågældende vejledning omhandler. Vejledninger er dermed ikke retligt bindende, i stedet er deres indhold alene af orienterende art.

[Evald, 1997, s. 41-42] [Evald, 2000, s. 36]

A.2.2 Uskrevne retskilder

De uskrevne retskilder udgøres af retspraksis, retlig sædvane, administrativ praksis og forholdets natur.

Retspraksis

Begrebet retspraksis dækker over domstolenes praksis, dvs. disses afgørelser og herunder også domstolenes fortolkning af de skrevne retskilder. Retspraksis opstår, når en sags afgørelse får betydning for lignende fremtidige sagers afgørelse. Retspraksis kan dermed danne mønster for fremtidige retsafgørelser i ligeartede tilfælde. Retspraksis udgør derfor ofte en meget central retskilde i den juridiske metode. Det er, specielt i den ældre del af den juridiske litteratur, diskuteret, hvorvidt det er acceptabelt, at domstolene følger egne afgørelser. Denne diskussion finder reelt ikke længere sted, idet det er almindeligt accepteret, at domstolene dels følger egne afgørelser, dels er retsskabende ved at betydende domme tillægges præjudikatsværdi. Den dommerskabte ret er bl.a. vha. præjudikater med til at opfylde lighedsgrundsætningen, hvorefter borgene skal behandles ens i parallelle retsspørgsmål, se også afsnit A.5.1. En af årsagerne til, at retspraksis kun danner mønster for fremtidige retsafgørelser, og ikke danner faste regler, er, at enhver afgørelse er indpasset i det retssystem, der er gældende på det tidspunkt, afgørelsen træffes. Retspraksis er dermed dynamisk, og domstolene og andre myndigheder kan derfor godt ændre retspraksis. Det skal dog bemærkes, at domstolenes opgave er at løse konkrete konflikter, hvilket

² F.eks. regler i love, bekendtgørelser og cirkulærer m.v.

deres organisation og virkemåde er indrettet til, og ikke til at udarbejde generelt bindende retsnormer. [Evald, 1997, s. 37-41 og 43]

Den retskildemæssige betydning af domstolsafgørelser afhænger i første omgang af, hvilken domstol der træffer afgørelsen, idet vægten øges med domstolens højere placering i hierarkiet. Desuden har det betydning, om der i afgørelsen formuleres generelle regler, f.eks. i form af en bestemt fortolkning af en lovregel, der kan få betydning for afgørelsen af fremtidige sager, de ovenfor nævnte præjudikater. [Blume, 2004, s. 69-70 og 128]

Retlig sædvane

Ved en retlig sædvane forstås normalt en adfærd, der af borgerne er fulgt almindeligt, stadigt og længe i den overbevisning, at de er retligt forpligtet og berettiget hertil.

”Hermed forstås, at alle eller næsten alle (berørte) borgere følger denne adfærd (”almindeligt”), at adfærden følges, hver gang lejlighed gives (”stadigt”), at adfærden har fundet sted over et længere tidsrum (”længe”), samt at adfærden er båret af en bevidsthed om, at man er berettiget hertil, og at andre modsat opfatter handlemåden som forpligtende (”forpligtet og berettiget”).”

[Evald, 2003, s. 51]

Det er sjældent, at sædvane lægges til grund som eneste retskilde ved en domsafsigelse. I den offentlige ret har sædvanerne stort set ingen retskildemæssig betydning. [Wegener, 2000, s. 118-121]

Administrativ praksis

Den administrative praksis består af afgørelser truffet af forvaltningens egne organer. Det vil i praksis sige afgørelser fra centrale myndigheder som ministerier, styrelser, centrale ansøgnings- og klagenævn m.v. Administrativ praksis er ikke bindende for domstolene, men underordnede myndigheder er bundet af overordnede myndigheders praksis. Den retskildemæssige betydning af administrative afgørelser har traditionelt ikke været så stor som domstolsafgørelses betydning. I dag er betydningen blevet større, da langt de fleste afgørelser er administrative, og ofte har betydning for borgernes retsstilling. Især på retsområder, hvor der sjældent forekommer domstolsafgørelser, har de administrative afgørelser stor betydning for retsforholdene, da de kan være den væsentligste retskilde.

[Blume, 2004, s. 70-71 og 133]

Forholdets natur

Ved forholdets natur forstås den situation, hvor et retligt problem må løses på grundlag af sagens konkrete omstændigheder på grund af, at der ikke findes sikker støtte i andre retskilder til løsningen af problemet.

Forholdets natur fungerer kun som supplerende argumentation, eller såfremt der ikke er andre retskilder at støtte en afgørelse på. Denne type retskilde er således mere ubestemt end de øvrige, og bygger på sund fornuft, kulturtraditioner og almindelige juridiske retsprincipper. Det skal derfor nøje overvejes, om en afgørelse ”kan tåle” alene at hvile på forholdets natur af hensyn til retssikkerheden. Der er i den juridiske litteratur uenighed om, hvorvidt forholdets natur er en selvstændig retskilde, og det er to forskellige opfattelser af forholdets natur – en bred og en snæver.

Den brede opfattelse er knyttet til den antagelse, at det retlige problem må løses ud fra friere almene juridiske overvejelser, hvis hensynet til de øvrige retskilder ikke er det eneste, der skal tages højde for, men konkret rimelighed er det afgørende i sagen.

Den snævre opfattelse er støttet til den overbevisning, at de øvrige retskilder giver tilstrækkelige anvisninger til, hvordan de forskellige retlige problemer skal løses.

[von Eyben, 2004] [Wegener, 2000, s. 131-134] [Evald, 2005, s. 57-58]

Nævn

Visse klagenævne er endvidere retskildemæssigt interessante, da forvaltningsprocessen her antager domstolslignende karakter. Naturklagenævnet er et eksempel på et nævn, der har stor retskildemæssig betydning. Den praksis, som nævnet følger, har særlig vægt i forhold til almindelige forvaltningsmyndigheder, da den retlige argumentation er sikker, og der skabes tillid til nævnene. Nævns afgørelser virker endvidere styrende i forhold til underordnede myndigheders sagsbehandling. [Wegener, 2000, s. 108-113]

A.3 Fortolkningsregler

Ved fortolkning af love er der en række forskellige fortolkningsregler, udviklet ved domspraksis, der kan benyttes som hjælpemidler. En fortolkningsregel anvendes oftest sammen med en eller flere andre fortolkningsregler.

A.3.1 Fortolkningsprincipper

Fortolkningen af retskilder bygger grundlæggende på tre principper, som kun kort vil blive behandlet her:

- *Lex superior*, som betyder, at en regel på et højere niveau går forud for en regel på et lavere niveau, se også afsnit A.4.1.
- *Lex posterior*, som betyder, at en regel i en nyere lov går forud for en regel i en ældre lov.
- *Lex specialis*, er baseret på reguleringens indhold, og giver en præference til den regel, som særligt angår et bestemt område. Det vil sige, at den særlige regel foretrækkes frem for den almindelige regel.

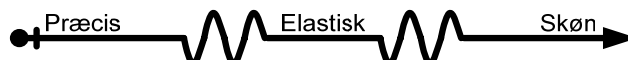
[Blume, 2004, s. 163-165]

Oftest anvendes flere af fortolkningsprincipperne samtidigt, når en retsanvender skal tage stilling til et retligt spørgsmål. Dette skyldes, at begreberne dels supplerer hinanden dels overlapper hinanden. Udover disse tre grundlæggende principper findes der en række mere konkrete fortolkningsprincipper, der vil blive beskrevet kortfattet nedenfor.

Ordlydsfortolkning

Ved fortolkning efter denne regel tages der udgangspunkt i den almindelige, naturlige forståelse af ordlyden og ordenes sædvanlige betydning. For at bestemme ordenes betydning tages der udgangspunkt i ordenes leksikale betydning, om ordene optræder i andre sammenhænge i den pågældende lov eller eventuelt i andre love, og om ordene dér har samme betydning. Ordlydsfortolkningen vedrører reglens kerneområde, mens de andre former for fortolkning vedrører reglens yderområde. Formålsfortolkning anvendes sammen med ordlydsfortolkning, når der er flere lige acceptable betydninger af ordene i den pågældende lovbestemmelse. [Evald, 2000, s. 54]

I tilknytning til fortolkningsprincipperne herunder specielt ordlydsfortolkningen bør opmærksomheden også henledes på, at specielt lovgivningens bestemmelser ikke altid er så præcise, at en fortolkning efter ordlyden er tilstrækkelig. Der kan således også være tale om elastiske bestemmelser, som overlader en grad af vurdering til retsanvenderen eller sågar helt skønsmæssige bestemmelser, hvor retsanvenderens stillingtagen i hvert tilfælde må bero på et skøn. Det skal dog bemærkes, ligesom Figur A.2 illustrerer, at der ikke er tale om nogen tydelig afgrænsning mellem begreberne, se også afsnit A.5.



Figur A.2. Præcise kontra skønsmæssige bestemmelser.

I tilfælde af elastiske og skønsmæssige bestemmelser er det ofte nødvendigt at bringe andre fortolkningsprincipper i spil. Hvis ordlyden er vag/elastisk, kan det være nødvendigt at bringe lovens forarbejder i anvendelse, da disse kan give svar på, hvad folketingets hensigt med bestemmelsen har været, se eksempler på dette i afsnit A.5.

Formålsfortolkning

Der skelnes mellem objektiv og subjektiv formålsfortolkning. Objektiv formålsfortolkning betyder, at loven fortolkes efter sit formål. Det er dog ikke kun jævnfør lovens formålsbestemmelser, idet der også tages hensyn til de uskrevne mål, som loven søger realiseret. Ved subjektiv formålsfortolkning fortolkes loven efter forarbejderne til loven, som består af bemærkninger til lovforslaget, folketingets behandlinger samt udvalgs- og kommissionsbetænkninger. Forarbejderne giver et bredere grundlag for fortolkning, da forarbejderne bidrager med et mere omfattende materiale, end selve loven. [Evald, 2000, s. 57-60]

Modsætningsfortolkning

Denne form for fortolkning kan anvendes, når lovens ordlyd er udtømmende, dvs. når der ved fortolkning ikke fremkommer svar på mere, end loven udtrykker. Modsætningsfortolkning anvendes, når det vurderes, at et konkret tilfælde skal løses anderledes end efter loven. [Evald, 2000, s. 55]

Analogifortolkning

En retsregel anvendes analogt, når den anvendes på forhold, der ikke dækkes af ordlyden. Der er nogle betingelser, der skal være opfyldt for, at analogifortolkning kan anvendes. Der stilles krav om årsagernes lighed, dvs. at der ved sammenligning med en anden sag er fundet tilstrækkeligt mange fællestræk eller én lighed, der er nok til at begrunde, at to forhold betragtes som ens. Derudover skal der være et hul i lovgivningen, dvs. der ikke må findes en anden lovbestemmelse, der afgør tilfældet.

[Evald, 2000, s. 55-57]

Fortolkningsresultater

Ved fortolkning af lovgivning og domme er der tre former for fortolkningsresultater: Præciserende, indskrænkende og udvidende. Disse tre begreber er overbegreber/resultater for fortolkningen.

Præciserende fortolkning benyttes, når lovteksten har flere fortolkningsmuligheder, og indholdet derfor skal præciseres. Præciserende og indskrænkende fortolkning kan ikke adskilles skarpt, og ofte kaldes fortolkningen præciserende/indskrænkende. Ved den præciserende/indskrænkende fortolkning inddrages fortolkningsreglerne og værdigrundlagene.

Indskrænkende fortolkning benyttes, når en lovbestemmelse lægger op til et valg mellem en bred og en snæver forståelse, og hvor dommeren vælger den snævre forståelse. Derudover kan indskrænkende fortolkning anvendes, når et tilfælde holdes uden for lovbestemmelsens område, selvom tilfældet efter lovens ordlyd er omfattet af bestemmelsen.

Udvidende fortolkning er, når en lovbestemmelse anvendes på tilfælde, der ikke er dækket af bestemmelsens ordlyd.

[Evald, 2000, s. 52-53]

A.4 Legalitetsprincippet

Legalitetsprincippet omfatter for det første den formelle lovs princip, som betyder, at lovene i den retlige trinfølge går forud for administrative afgørelser. For det andet omfatter legalitetsprincippet kravet om lovhjemmel, som betyder, at forvaltningen ikke kan træffe afgørelser uden den fornødne bemyndigelse fra lovgivningsmagten. Legalitetsprincippet vedrører således de retlige aspekter af forholdet mellem den lovgivende og den udøvende

magt. Grundlaget for disse bestemmelser fremgår af grundlovens § 3. [Garde et al., 2004, s. 162-163]

A.4.1 Den formelle lovs princip

Den formelle lovs princip omfatter forholdet mellem en lov og de normer eller afgørelser, som befinder sig på lavere niveau i den retlige trinfølge. Den retlige trinfølge kaldes *lex superior*, og betyder, at love på højere niveau går forud for love på lavere niveau.

I forhold til en forvaltningsretlig tankegang giver den formelle lovs princip en enekompetence til lovgivningsmagten, idet forhold, som én gang er reguleret ved lov, kun kan ændres ved fornyet regulering af lovgivningsmagten. Med den tankegang er der tale om en lov i den formelle betydning. For forvaltningen betyder den formelle lovs princip, at forvaltningen skal overholde loven ved udøvelse af dens virksomhed, og derfor ikke må træffe afgørelser, der er i strid med loven. Forvaltningsmyndighederne vil gennem deres administration af en lov være dem som afgør, hvorledes loven og de retsfor skrifter, der er udstedt i henhold til loven, skal fortolkes. Er en afgørelse henlagt til en underordnet myndighed, vil denne myndigheds afgørelser kunne indbringes for en højere administrativ instans f.eks. et ministerium eller et ankenævn. Folketingets ombudsmand vil på opfordring kunne tage stilling til sager, ligesom ombudsmanden også af egen kraft kan tage sager op. Den endelige afgørelse hører under domstolene. Da domstolene er placeret øverst i hierarkiet, vil forvaltningen skulle rette sig efter de afgørelser, som træffes af domstolene i deres videre forvaltning. Der er dog tale om en vekselvirkning, hvor domstolene også lader sig påvirke af administrativ praksis og af ombudsmandens retsopfattelse.

[Garde et al., 2004, s. 163-165]

A.4.2 Kravet om lovhjemmel

Kravet om lovhjemmel indebærer, at forvaltningen ikke kan handle uden fornøden be myndigelse fra lovgivningsmagten, og forvaltningens virksomhed er således afledt af lovgivningsmagten. Hjemmelskravet tilgodeser hensynet til borgernes retsbeskyttelse overfor forvaltningen. Er forvaltningen ikke legitimeret til at udøve sin virksomhed gennem en hjemmel, kan der påtænkes forskellige sanktioner. Dette kan f.eks. dreje sig om erstatningsansvar, strafansvar, tjenstligt ansvar eller at den trufne afgørelse kan tilsidesættes. Generelt gælder der for forvaltningen, at denne skal kunne legitimere sig gennem henvisning til en formel lovbestemmelse. Dette betyder imidlertid ikke, at alle afgørelser umiddelbart skal have grundlag i en formel lov. Administrative afgørelser, der træffes med baggrund i administrative retsfor skrifter som f.eks. anordninger, bekendtgørelser, vedtægter, reglementer m.v., er også gældende, da disse kan "ligge imellem" den formelle lov og den konkrete forvaltningsafgørelse. Kravet til de administrative for skrifter er blot, at disse selv skal have hjemmel i en formel lov.

Undtagelsesvis kan legalitetsprincippet tilfredsstilles ved henvisning til andre retskilder end den formelle lov. Det drejer sig bl.a. om retssædvane. I forhold til legalitetsprincippet har retssædvanen på grund af den stadig mere detaljerede lovgivning mindre og mindre betydning. Der har dog gennem tiden været eksempler på anvendelse af retssædvane som lovhjemmel, se f.eks. U 1958.1275 om opkrævning af afgifter på Dyrehavsbakken og U 1991.164 H om langvarig administrativ praksis til trods for ordlydsmodstrid med en plakat fra 1752. Modsatte tilfælde findes også, se f.eks. U 2003.841 H, hvor det, at en kommune i en længerevarende periode havde opkrævet afgifter for tilstedeværelse af ledninger i offentlige vejarealer, ikke kunne begrunde, at kommunen var berettiget hertil.

Afgrænsningen af det område, som er dækket af hjemmelskravet, har i den forvaltningsretlige teori givet anledning til diskussion. Ifølge den traditionelle opfattelse afgrænses lovgivningsmagtens enekompetence ved hjælp af et materielt begreb, hvorefter der ikke uden lovhjemmel kan gøres indgreb i borgernes retsforhold. Dette betyder, at ethvert indgreb i frihed og ejendom kræver lovhjemmel.

[Garde et al., 2004, s. 182-184]

A.5 Det administrative skøn – frit skøn

Ud over de overordnede krav, der udspringer af legalitetsprincippet, er forvaltningen bundet af en række forvaltningsretlige grundsætninger, som stiller krav til forvaltningens virksomhed inden for lovens rammer. I de tilfælde, hvor en forvaltning skal træffe afgørelser ud fra præmisser og hensyn, som ikke er (præcist) beskrevet i loven, vil der være tale om et skøn fra forvaltningens side. Dermed er der til en vis grad valgfrihed med hensyn til, hvilke præmisser der skal lægges til grund, samt hvilken vægt de skal have. Dette afhænger i høj grad af afgørelsens indhold og karakter.

Forvaltningens afgørelsesvirksomhed skal normalt, for at kunne tage stilling i en sag, fastlægge retsfaktum, anvende retsfaktum på det oplysningsmateriale, der er til rådighed i den konkrete sag, og fastsætte retsfølgen. Lovgivningen er normalt udformet således, at forvaltningen har mulighed for at løse denne opgave. I de tilfælde, hvor loven ikke indeholder klare retningslinier herfor, er der tale om, at forvaltningen er overladt et skøn. Forvaltningen skal i disse tilfælde foretage en udfyldning af de rammer, som er imellem den tomme lovbestemmelse og den afgørelse, der skal træffes.

Der eksisterer flere grader af skønnet. Dette spænder lige fra præcise bestemmelser, som ikke efterlader nogen tvivl hos forvaltningen, til vage/elastiske bestemmelser, som til en vis grad bygger på et bundet skøn, og endelig er der det helt frie skøn.

Som eksempel på præcise bestemmelser kan nævnes reglen i tjenestemandslovens § 29, hvorefter en tjenestemand ved udgangen af den måned, han fylder 70 år, skal opsiges. Denne regel er helt præcis, og efterlader derfor ingen tvivl hos forvaltningen.

Som eksempel på vage/elastiske bestemmelser kan nævnes bestemmelser fra planloven, som indeholder begreberne *større* og *snarest*. Her er det til en vis grad op til forvaltningen

at afgøre, hvad der menes med bestemmelserne og vurdere, hvor langt bestemmelsen kan strækkes inden for de formål, som skal opfyldes.

Som eksempel på et skøn kan nævnes dispensation i forbindelse med f.eks. lokalplanlægning. Planloven indeholder ikke bestemmelser, som oplyser forvaltningen om, hvordan den skal forholde sig ved sager om dispensation fra en lokalplan, og der er derfor overladt forvaltningen et frit skøn. Det kan siges, at afgørelsens præmisser eller indhold kun er ufuldstændigt eller slet ikke beskrevet i loven.

[Garde et al., 2004, s. 219-224] [Gammeltoft-Hansen et al., 2002, s. 321-324]

A.5.1 Magtfordrejningslæren

Magtfordrejningsgrundsætningen har en sammenhæng med legalitetsprincippet, men er udviklet gennem retspraksis. Der kan derfor tales om et dommerskabt krav til forvaltningen. Der eksisterer to definitioner af magtfordrejningslæren; en traditionel definition og en praktisk udviklet definition.

Den traditionelle definition af magtfordrejningsgrundsætningen handler om læren om det ulovlige formål. Dette betyder, at en forvaltning kun må varetage de anliggender og interesser, som den er bestemt til at varetage. Varetagelse af andre anliggender vil være ulovligt.

Den praktisk udviklede definition af magtfordrejningsgrundsætningen handler om et krav til forvaltningsafgørelsens materielle rigtighed eller lovlighed. Det vil sige, at spørgsmålet om magtfordrejning er ensbetydende med, om den pågældende forvaltningsafgørelse set ud fra lovens formål (formålparagraffen), øvrige indhold, forarbejder og specialitetsprincipper er båret af sagligt vedkommende hensyn eller præmisser. Det betyder, at hovedvægten lægges på afgørelsens objektive præmisser og ikke de subjektive hensigter.

[Garde et al., 2004, s. 226-227]

Saglige og usaglige hensyn

Et hensyn er ikke uden videre enten sagligt eller usagligt. Det afhænger af, i hvilken sammenhæng hensynet optræder. Varetager en forvaltning hensyn i overensstemmelse med sin opgave og den tilhørende hjemmel, vil der være tale om saglige hensyn. I de tilfælde, hvor en forvaltningsmyndighed har varetaget hensyn, som utvivlsomt ville kunne have været varetaget af en anden forvaltningsmyndighed eller med baggrund i en anden hjemmel, er det usikkert, hvorvidt der er tale om saglige hensyn. Denne problemstilling uddybes i afsnittet nedenfor om specialitetsprincipperne. Varetages private hensyn, falder dette uden for kredsen af saglige hensyn. Private hensyn kan f.eks. være varetagelse af egne økonomiske interesser.

[Garde et al., 2004, s. 231-234]

Specialitetsprincipperne

Der eksisterer to specialitetsprincipper; det organisatoriske specialitetsprincip og det materielle specialitetsprincip.

Det organisatoriske specialitetsprincip indebærer, at en forvaltningsmyndighed ikke kan varetage hensyn, som det ifølge loven tilkommer en anden forvaltningsmyndighed at varetage. Denne problemstilling falder ind under vurderingen af, om der er tale om saglige og usaglige hensyn. Umiddelbart virker det ikke, jf. afsnittet om saglige og usaglige hensyn, som om en afgørelse truffet af en anden myndighed end den egentligt berettigede er ulovlig, men spørgsmålet er, om den vil kunne godkendes.

Ifølge det materielle specialitetsprincip sondres der efter hjemmelsgrundlaget. Der sondres således imellem de hensyn, som kan varetages i kraft af flere beføjelser, som tilkommer samme forvaltningsorgan. Eksempelvis er det ikke lovligt at anvende leveringsnægtelse (af f.eks. elektricitet og gas) som tvangsmiddel for inddragelse af skatterestancer, jf. U 1929.452 H. Afgørelsen betyder, at kommunale myndigheder ikke i forbindelse med forsyningsvirksomhed kan lægge vægt på hensyn, som skal varetages i forbindelse med skatteopkrævning.

[Garde et al., 2004, s. 243]

Lighedsgrundsætninger

Lighedsgrundsætningen handler om regler om lighed eller forbud imod at bestemte forskelle tillægges betydning. Disse forbud retter sig primært mod forskelsbehandling som følge af f.eks. race, køn og nationalitet samt religiøse og politiske forhold. Det er derimod ikke ulovligt f.eks. at opkræve uens skatteprocenter i de forskellige kommuner.

Administrativ praksis er i reglen ikke bindende for den pågældende forvaltningsmyndighed. Dette betyder, at administrativ praksis godt kan ændres, hvis der er tale om en generel kursændring inden for lovens rammer. Det betyder tilsvarende, at enkeltstående, ubegrundede afgivelser fra normal praksis ikke er lovlige. Der findes et krav om, at der skal være konsekvens i forvaltningens afgørelser, hvilket betyder, at forvaltningen er forpligtet til at behandle væsentligt lige forhold lige i retlig henseende.

Sideordnede myndigheder som f.eks. kommuner kan godt forvalte på forskellig vis. Som eksempel kan nævnes U 1977.37 H, hvor det er fastslået, at det ikke strider mod det forvaltningsretlige lighedsprincip, at én kommune fastsætter en større afgift end en anden kommune. Den overordnede myndighed er derimod styrende i forhold til de underordnede myndigheder.

[Garde et al., 2004, s. 250-251 og 259-260]

A.5.2 Principper for vægtning af lovlige hensyn

Det er vanskeligt at opstille klare retningslinier for vægtning af lovlige hensyn, men der findes dog prioriteringsregler, som kan hjælpe forvaltningen ved udøvelsen af skønnet.

Der findes ofte prioriteringsregler for vægtning af lovlige hensyn i love, bekendtgørelser udstedt med hjemmel i lov og i interne regler, herunder administrativ praksis. Der kan ikke opstilles nogen generelle prioriteringsregler til fordel for enten lovens formål eller retsbeskyttelseskriterier, dog skal væsentlige hensyn til borgernes retsbeskyttelse inddrages ved stillingtagen.

Et illustrativt eksempel findes i FOB 1974.277 om et nedbrændt beboelseshus i landzone. Ejeren fik afslag på en ansøgning om genopførelse af huset, men ombudsmanden besluttede, at hensynet til zonelovens³ formålsbestemmelse ikke var så tungtvejende som hensynet til ejeren (et afslag ville være et bortfald af en hidtil udnyttet byggeret).

[Garde et al., 2004, s. 255-260]

A.5.3 Proportionalitetsprincippet

Forudsætningsvis skal forvaltningen have den nødvendige hjemmel til at foretage et indgreb overfor borgeren, ligesom der skal forelægge fornøden saglig begrundelse for indgrebet. Som yderligere betingelse for forvaltningens handlinger eller beslutningers lovlighed må der stilles som krav, at indgrebet, der foretages, ikke er mere vidtgående, end formålet tilsiger. Denne skønsmæssige afvejning begrænses af proportionalitetsprincippet. Princippet betyder, at hvor forvaltningen har mulighed for at vælge mellem flere forskellige typer af indgreb til opnåelse af det ønskede resultat, skal forvaltningen som følge af proportionalitetsprincippet vælge det mindst indgribende indgreb, som er tilstrækkeligt for at opnå formålet. Der ligger dermed i proportionalitetsprincippet et krav om, at det påtænkte indgreb skal være nødvendigt. Desuden eksisterer der et krav om forholdsmæssighed, som betyder, at det påtænkte indgreb skal stå i forhold til det mål, der forfølges.

Som eksempel kan nævnes U 1969.513. Her anførte landsretten som en del af begrundelsen for underkendelse af et forbud om nedlæggelse af en minkfarm (dvs. forbud mod at drive farmen), at tiltalte ikke på noget tidspunkt havde modtaget pålæg pga. gener fra farmen. Eksemplet viser, at hvis der kan vælges mellem et forbud eller et påbud, så bør påbudet vælges frem for forbudet i de fleste tilfælde. Anderledes forholder det sig, hvis det f.eks. drejer sig om udslip af forurening og store skader på miljøet. I det tilfælde vil et forbud ikke stride imod proportionalitetsprincippet. Proportionalitetsprincippet handler således om, at der skal være rimelige forhold mellem mål og midler. Jo mere indgribende foranstaltninger, der er tale om, jo mere klare skal begrundelserne være.

[Garde et al., 2004, s. 262 og 265-266]

³ Lovbekendtgørelse nr. 446 af 03/10/1985 om by- og landzoner.

Bilag 1

Oversigt over empiri

Bilag 1 – Oversigt over empiri

Tabellen viser den anvendte empiri i kronologisk rækkefølge. De domme og administrative afgørelser, der er markeret med *, findes i bilag 3 (cd).

Oversigt over empiri		
Titel	Arealtype	Emneord
U 1913.834	Offentlig vej	Placering af ledninger
*U 1934.451 H (Næsby-dommen)	Privat areal	Udstykning
*U 1934.609 Ø (Spiellerup-dommen)	Offentlig vej	Vejudvidelse
*U 1936.79 H (Tønder-dommen)	Privat areal	Aftale
*Trafikministeriet 24. august 1972	Offentlig vej	Omlægning
*Trafikministeriet 1. september 1972	Offentlig vej/privat fællesvej	Vejarbejde
*Trafikministeriet 9. juli 1973	Offentlig vej/privat fællesvej	Vejarbejde
*Trafikministeriet 14. februar 1975	Offentlig vej	Vejudstyr (belysning)
*U 1976.88 H (Birkerødsagen)	Offentlig vej	Vejarbejde
*Trafikministeriet 17. april 1978	Offentlige vej	Vejudstyr (afvanding)
*Trafikministeriet 8. juni 1982	Offentlig vej	Håndgravning
*Trafikministeriet 16. september 1982	Offentlig vej	Anlægsarbejde
*Trafikministeriet 18. februar 1987	Privat areal	Nedlagt vejareal
U 1989.559 H	Offentlig vej	Rækkevidden af vejlovens § 43, stk. 2
*Trafikministeriet 19. februar 1990	Offentlig vej	Sidevej
*Trafikministeriet 14. juni 1991	Offentlige vej	Vejkryds
*Trafikministeriet 21. januar 1993	Offentlig vej	Nedlæggelse Omlægning (midlertidig og permanent) Sikringsforanstaltninger Permanent flytning Privat areal Forhold mellem ledningsejere
*VL 2. marts 1994 (Ringvejsagen)	Offentlig vej/jernbane	Vejarbejde/ændring af banen
*Trafikministeriet 27. maj 1994	Offentlig vej	Vejarbejde, dominoeffekt
*Trafikministeriet 16. august 1994 (sagen om private kabler)	Offentlig vej	Afgifter for tilsyn og placeringsret
*Trafikministeriet 7. februar 1995	Offentlig vej	Beplantning
*Trafikministeriet 8. februar 1995	Offentlig vej	Udsmykning
*Trafikministeriet 15. november 1996	Offentlig vej/kommunalt areal	Rundkørsel
*Trafikministeriet 22. oktober 1997	Offentlig vej	Beplantning
*KFE 1997.168 (Øresundssagen)	Offentlig vej/privat areal	Anlægsarbejde
*Trafikministeriet 14. maj 1998	Offentlig vej	Nedlæggelse
*Vejdirektoratet 19. marts 1999	Offentlig vej/privat areal	Overkørsel
*KFE 1999.291 (HNG-sagen)	Offentlig vej/jernbane	Vejudvidelse
*U 1999.190 Ø (Øresundssagen)	Offentlig vej	Anlægsarbejde
*U 2000.2098 V (sagen om elektriske tog)	Jernbane	Ændring af banen
*Vejdirektoratet 7. april 2000	Offentlig vej	Overflødiggørelse
*Vejdirektoratet 13. november 2000	Offentlig vej	Håndgravning

Fortsættes næste side

Fortsat fra forrige side

Oversigt over empiri		
Titel	Arealtype	Emneord
*Trafikministeriet 7. september 2001 (sagen om Stenløse Center)	Offentlig vej/privat fællesvej	Nedlæggelse
*Vejdirektoratet 15. februar 2002	Privat areal	Arealets status
*Vejdirektoratet 25. marts 2003	Offentlig vej	Belægning
*Trafikministeriet 15. april 2003	Offentlig vej	Svingbane
*U 2003.841 H (sagen om private kabler)	Offentlig vej	Afgifter for placering
*Vejdirektoratet 5. september 2003	Privat fællesvej	Belægning
*Trafikministeriet 15. januar 2004	Offentlig vej	Nedlæggelse
*Ekspropriationskommissionen 6. maj 2004 (Metrosagen)	Jernbane/offentlig vej/private fællesveje/private arealer	Omlægning/udvidelse
*Trafikministeriet 12. maj 2004	Privat areal	Nedlagt privat fællesvej
*Vejdirektoratet 29. juni 2004	Privat fællesvej	Vedligeholdelse
*Vejdirektoratet 15. december 2004	Offentlig vej	Arealets status
*Taksationskommissionen 19. januar 2005 (Metrosagen)	Jernbane/offentlig vej/private fællesveje/private arealer	Omlægning/udvidelse (Københavns kommune)
*Taksationskommissionen 19. januar 2005 (Metrosagen)	Jernbane/offentlig vej/private fællesveje/private arealer	Omlægning/udvidelse (Tårnby kommune)
*ØL 31. januar 2005 (Flintholmsagen)	Offentlig vej/jernbane	Forstærkning af kabeltracé, dominoeffekt
*U 2006.1391 H (Grevesagen)	Offentlig vej	Støjskærm

Bilag 2

Metrosagen

2.1	KØBENHAVNS KOMMUNE MOD ØSTAMAGERBANESELSKABET.....	219
2.1.1	<i>Østamagerbaneselskabets øvrige synspunkter.....</i>	219
2.1.2	<i>Københavns kommunes øvrige synspunkter.....</i>	222
2.1.3	<i>Kendelser afsagt af taksationskommissionen.....</i>	224
2.2	TÅRNBY KOMMUNE MOD ØSTAMAGERBANESELSKABET.....	227
2.2.1	<i>Østamagerbaneselskabets øvrige synspunkter.....</i>	227
2.2.2	<i>Tårnby kommunes øvrige synspunkter.....</i>	227
2.2.3	<i>Kendelser afsagt af taksationskommissionen.....</i>	229

Bilag 2 - Metrosagen

Dette bilag indeholder supplerende materiale vedrørende Metrosagen. Bilaget indeholder to afsnit, som omhandler henholdsvis Københavns kommunes sag mod Østamagerbaneselskabet og Tårnby kommunes sag mod Østamagerbaneselskabet. For hvert afsnit gengives henholdsvis Østamagerbaneselskabets og kommunernes øvrige synspunkter i Metrosagen.

I tilknytning til hvert afsnit forefindes et skema, som indeholder resultaterne af taksationskommissionens kendelse for de enkelte berørte ledninger med angivelse af, hvem der skal betale omlægningen (f.eks. KK, ØSS eller begge) samt en begrundelse herfor. Projektgruppen har udarbejdet en forenklet udgave af taksationskommissionens skema, hvor kun de ledninger, hvor parterne ikke har været enige, er medtaget.

2.1 Københavns kommune mod Østamagerbaneselskabet

I nedenstående afsnit gengives henholdsvis Østamagerbaneselskabets og Københavns kommunes øvrige synspunkter i forhold til de oplysninger, som fremgår af rapportens kapitel 10.

2.1.1 Østamagerbaneselskabets øvrige synspunkter

Jernbaneareal

Vedrørende placering af ledninger i Amagerbanens eksisterende tracé finder ØSS, at der fortsat er tale om et eksisterende baneareal, og at ØSS er indtrådt på de vilkår, som den tidligere ejer havde med hensyn til de ledninger, som er placeret i Amagerbanens tracé. Desuden gælder, at banen ikke er nedlagt, selvom det er længe siden, den har været i brug. Banen kan udelukkende nedlægges ved lov, hvilket fremgår af bestemmelserne om banens etablering. ØSS fremfører også, at ingen ledning har kunnet placeres uden forudgående godkendelse af den kompetente myndighed, Ministeriet for offentlige Arbejder/Tilsynet med Privatbanerne, samt med de vilkår, at ledningen skulle flyttes, eller at en omlægning skulle bekostes af ledningsejeren, hvis jernbanedriften nødvendiggjorde det.

For ledninger etableret i perioden 1906-1976 er betalingsspørgsmålet uomtalt, men det er ØSS' opfattelse, at der generelt gælder, at ledningsejeren skal betale for flytning af ledningerne. For aftaler som omtaler "banens tarv" gælder, at ØSS kan kræve ledningsomlægninger bekostet af ledningsejeren. Det er ikke yderligere uddybet, hvad der menes med "banens tarv", men det må formodes, ud fra det formål der er med formuleringen, at det drejer sig om arbejder, som er nødvendige af hensyn til jernbanens drift.

For ledninger etableret i perioden 1977-1995 henvises der i nogle af aftalerne til DSB's generalerklæring fra 1942, som dikterer, at ledningsomlægninger inden for banens areal bekostes af ledningsejeren, mens ledningsomlægninger uden for banearealet skal deles mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren efter en nærmere angivet formel.

ØSS finder, at det er en forudsætning for anvendelse af gæsteprincippet, at ledningerne er blevet etableret efter at arealerne var blevet udlagt til jernbane i 1907. Hermed menes, at hvis der er ledninger, som ligger i arealerne under Amagerbanen, som har ligget der inden 1907, vil der være tale om ledninger, som er blevet placeret i private arealer. ØSS angiver med den udtalelse, at de er klar over, at det har betydning for betalingsspørgsmålet, hvilken status arealet havde på tidspunktet for ledningernes etablering.

ØSS finder, at ombygningen af den tidligere jernbane til metro er baneformål. Det indebærer, at ledningsejerne må acceptere at måtte vige for omlægninger, som skyldes banens formål. For disse flytninger og omlægninger gælder et ulovbestemt gæsteprincip for ledninger i jernbaneareal. I den forbindelse henviser ØSS til sagen om elektriske tog (U 2000.2098 V), hvor ledningsejeren var forpligtet til at betale for ledningsflytninger, som skyldtes en ændret anvendelse af jernbanen, se kapitel 9 i rapporten.

Med udgangspunkt i sagen om elektriske tog finder ØSS, at alle omlægninger og afledte omlægninger af ledninger i Amagerbanens areal, skal betales af ledningsejerne. I den forbindelse er et spørgsmål om påregnelighed fra ledningsejers side om, hvilke forandringer der på placeringstidspunktet for ledningerne kunne påregnes, i forhold til ØSS' opfattelse ikke relevant at diskutere. I den forbindelse henvises der både til sagen om elektriske tog og HNG-sagen (KFE 1999.291), hvor forskellen med hensyn til påregnelighed de to sager imellem er, at der i HNG-sagen var givet konkrete tilsagn til ledningsejeren om forventede fremtidsplaner i forbindelse med ledningernes placering, se afsnit 9.2.1 i rapporten.

Ud over placering af ledninger direkte i Amagerbanens tracé finder ØSS også, at ledninger placeret umiddelbart ved siden af det eksisterende tracé på et tidligere kulbanespor (ved krydsningen med Øresundsvej), også er omfattet af gæsteprincippet, selvom ledningerne er placeret uden for det eksisterende Amagerbanetracé.

For banearealer skal gæsteprincippet efter ØSS' opfattelse i praksis forstås sådan, at ledninger skal flyttes, når dette er påkrævet af hensyn til baneformål i videst mulig forstand. Med dette mener ØSS, at en ledningsejer må betale for den fulde omlægning af en ledning, der er en følge af, at en del af ledningen skal flyttes som følge af baneformål. Det betyder, at hvis en ledning kun delvis befinder sig på banearealet, men den del, som ligger i banearealet skal flyttes, må ledningsejeren betale for den samlede flytning af hele ledningen.

Offentlige veje

ØSS anfører, at gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1 finder anvendelse overfor kommunen, ligesom det også finder anvendelse overfor øvrige ledningsejere. Dette gælder også ved omlægning af kommunens egne ledninger i kommunens egne veje.

ØSS finder ikke, at der i vejlovens § 106 eksisterer særregler for kommunale ledninger. ØSS finder derimod, at det er uden betydning for anvendelsen af gæsteprincippet, at omlægningen skyldes hensyn til banen. Dermed mener ØSS, at hvis ændringer i banen medfører ændringer på vejen, skal disse ledningsomlægninger også betales af ledningsejeren. Udgangspunktet efter vejloven er derfor efter ØSS' opfattelse, at ledningsejeren skal betale for ledningsomlægninger i vejareal, og dermed ikke, at ledningsejeren kun skal betale for arbejder, som er omfattet af vejlovens § 10. ØSS mener med den påstand, at det ikke kun er arbejder til gavn for trafikens art og størrelse, som skal betales af ledningsejeren, også arbejder som er afledt af andre arbejder, men som påvirker vejen, skal betales af ledningsejeren.

ØSS mener, at begrebet *vejformål* skal fortolkes udvidende, således at gæsteprincippet også gælder, selvom det ikke er den vej, hvori ledningen er placeret, der har affødt vejarbejdet. Det vil sige, at gæsteprincippet både gælder, hvor en vej i sig selv skal ombygges, samt hvor en vej, som følge af et udefrakommende formål, skal ombygges. Det kan f.eks. være ledningsflytninger som følge af, at tidligere vej- eller stioverføringer i niveau med jernbanen laves niveaufrie eller at vejens profil ændres. Dette er i overensstemmelse med den praksis, der er beskrevet i afsnit 6.7 i rapporten.

ØSS mener, at omlægning af ledninger i tidligere vejareal, som er eksproprieret til baneareal, skal betales af ledningsejeren, medmindre der er tale om ledninger, der hører til vejens udstyr. Dette synspunkt vendes der tilbage til senere i diskussionen af Metrosagen, da det strider mod den opfattelse, som er fremkommet ved analysen af de øvrige sager vedrørende jernbaner, se afsnit 9.1 og 9.2.

ØSS kan påberåbe sig anvendelse af gæsteprincippet, da ØSS som anlægsmyndighed har ansvaret for omlægning af de berørte veje. Den påstand søger ØSS støtte til i Øresundssagen (U 1999.190 Ø), hvor netop A/S Øresundsforbindelsen ved hjælp af en dom blev anerkendt som ansvarlig myndighed, og dermed kunne påberåbe sig gæsteprincippet.

ØSS finder ikke, at vejlovens § 20 finder anvendelse i den foreliggende situation, da der ikke er tale om ledningsflytninger som følge af et hovedlandevejsanlæg.

ØSS fremhæver et problemfyldt område med situationer, der som udgangspunkt er identiske, men som får et forskelligt udfald. Det drejer sig om eksisterende krydsning mellem veje med ledninger og jernbanen, hvor der vælges forskellige tekniske løsninger for niveaufri overskæringer til erstatning for eksisterende niveauskæringer. Hvis et vejareal graves op og erstattes af en vejbro henover jernbanen, finder gæsteprincippet anvendelse, men hvis der uden indgreb i selve vejen etableres en jernbanebro henover vejen, så gælder gæsteprincippet ikke. I den situation, hvor en jernbanebro etableres hen over vejen, kan

kabler langs vejen i vejens areal blive berørt af f.eks. fundamenter og bropiller, uden at selve vejen berøres. Den uensartethed, som de to forskellige opfattelser medfører, harmonerer efter ØSS' mening ikke med det fælles behov for at sikre en sikker krydsning af veje og jernbaner, som både jernbanernes og vejenes brugere har interesse i. Dette finder ØSS uhensigtsmæssigt.

Private fællesveje

Gæsteprincippet i privatvejslovens § 52, stk. 1 finder også anvendelse på kommunale ledninger i private fællesveje, uanset der er tale om veje, som er ejet af kommunen. Desuden finder ØSS, at privatvejslovens gæsteprincip skal forstås på samme måde som vejlovens gæsteprincip. ØSS anfører derfor ikke yderligere argumenter for private fællesveje, da der henvises til argumenterne anført under offentlige veje.

Private arealer

ØSS fremfører, at der for ledninger placeret i andre arealer end vej- og banearaler gælder et ulovbestemt gæsteprincip. Ifølge ØSS må der dog for sådanne ledninger være indgået aftaler. På den baggrund vil ØSS afstå fra at gøre gæsteprincippet gældende for ledninger i sådanne arealer.

2.1.2 Københavns kommunes øvrige synspunkter

Jernbaneareal

For ledninger i jernbaneareal gælder et ulovbestemt gæsteprincip, med mindre der er indgået aftaler. Det har i den forbindelse betydning, om ledningerne ligger vederlagsfrit i arealet. KK mener dog, at rækkevidden er begrænset ud fra et påregneligheds- eller forventelighedsprincip. KK anfører, at det ulovbestemte gæsteprincip ikke gælder for ledninger placeret udenfor Amagerbanens tracé.

KK mener, det er en betingelse for gæsteprincippets anvendelse, at formålet med de anlægsarbejder, der nødvendiggør ledningsomlægningerne, skal ligge inden for, hvad ledningsejeren med rimelighed måtte kunne forvente at skulle bære risikoen for. KK mener i den forbindelse, at der ved anlæg af metroen, for de anlægsarbejder, der krydser den hidtidige bane i et andet niveau, er tale om arbejder, som går ud over, hvad ledningsejeren må kunne forvente på tidspunktet for ledningernes placering.

KK påpeger, at hvis ledningsejeren påføres ekstra udgifter som følge af flere ledningsomlægninger end nødvendigt eller gennemførelse af ledningsarbejder på en bestemt måde, skal anlægsmyndigheden betale for disse ekstra omkostninger.

KK anfører, at hvis parterne har indgået aftale om placering af en ledning, men ikke har taget stilling til spørgsmålet om betaling, gælder det generelle gæsteprincip. Det er ikke uddybet, hvad KK forstår ved det generelle gæsteprincip.

Med hensyn til gæsteprincippets geografiske rækkevidde anfører KK, at anvendelsesområdet er begrænset til det areal, som den pågældende grundejer besad på tidspunktet for ledningernes placering. Flere af KK's kloakledninger på Amager er placeret inden 1906, og er dermed etableret i arealer, som på det tidspunkt endnu ikke var udlagt til banearreal, men var vejareal, hvorfor gæsteprincippet ikke kan anvendes til fordel for banen på de pågældende arealer. For ledninger placeret efter 1906 vil KK kun betale, hvis der er tale om flytninger, som er foranlediget af et formål, som KK har kunnet forudse. KK påberåber sig således i høj grad anvendelse af et påregneligheds- eller forventelighedsprincip.

Offentlige veje

I de tilfælde, hvor kommunen er ejer af både vejen og ledningerne, mener KK, at følgende er gældende: Gæsteprincippet finder ikke anvendelse på kommunens egne ledninger i kommunens veje. At skelne mellem kommunen som henholdsvis vejmyndighed og ledningsejer strider imod den kommunale enhedsforvaltning, jf. kommunestyrelseslovens §§ 2 og 11¹.

KK anfører, at gæsteprincippet i vejloven og privatvejsloven kun gælder ledningsomlægninger, som tjener vejformål, ikke baneformål. KK mener ikke, at ØSS har hjemmel til at påberåbe sig de bestemmelser, da ØSS ikke har kompetence som vejmyndighed. I den forbindelse mener KK, at hvis et vejarbejde udføres af en anden myndighed end vejmyndigheden, så finder gæsteprincippet som udgangspunkt ikke anvendelse.

KK mener, at det er en forudsætning for anvendelse af vejlovens gæsteprincip, at de arbejder, der begrunder en ledningsomlægning, er omfattet af vejlovens § 10, stk. 2, jf. stk. 1.

¹ [Lovbekendtgørelse nr. 968 af 02/12/2003 (Lov om kommunernes styrelse)]

§ 2. Kommunernes anliggender styres af kommunalbestyrelser, der vælges efter reglerne i den kommunale valglov.

Stk. 2. De nærmere regler om kommunens styrelse fastsættes i en styrelsesvedtægt, der vedtages af kommunalbestyrelsen. Forslag til styrelsesvedtægt samt til ændringer i vedtægten skal undergives 2 behandlinger i kommunalbestyrelsen med mindst 6 dages mellemrum.

Stk. 3. I kommuner med magistratsordning, jf. § 64, skal styrelsesvedtægter og vedtægtsændringer stadfæstes af indenrigs- og sundhedsministeren. I alle kommuner skal kommunalbestyrelsen underrette vedkommende statsamtmand, jf. § 47, om vedtagne styrelsesvedtægter og vedtægtsændringer. Styrelsesvedtægten skal være tilgængelig for kommunens beboere.

Stk. 4. Kommunalbestyrelsen vedtager selv sin forretningsorden.

§ 11. Ethvert medlem af kommunalbestyrelsen kan for denne indbringe ethvert spørgsmål om kommunens anliggender samt fremsætte forslag til beslutninger herom. Udvalgene og kommunalbestyrelsens formand skal meddele kommunalbestyrelsen de oplysninger, denne forlanger, og er - med de begrænsninger, som er fastsat i lovgivningen - i enhver henseende undergivet kommunalbestyrelsens beslutninger.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede.

Stk. 3. Beslutninger træffes ved stemmeflertal, hvor intet andet særligt er bestemt.

Hvis vejarbejder er nødvendiggjort af arbejder på baneareal, finder gæsteprincippet i vejloven som udgangspunkt ikke anvendelse. Det betyder f.eks., at hvis en vej nedlægges eller omlægges som følge af arbejdet med metroen, er der ikke tale om vejformål men derimod baneformål.

KK mener ikke, at ledningsejeren skal betale for omlægning af ledninger i veje, som skyldes nyanlæg af jernbaner, som derved berører de pågældende veje.

Private fællesveje

KK anfører, at der gælder enslydende regler for ledninger i private fællesveje og ledninger i offentlige veje med hensyn til gæsteprincippet. Det vil sige, at KK er af den opfattelse, at gæsteprincippet ikke finder anvendelse på kommunens egne ledninger i kommunens egne veje i form af private fællesveje. I øvrigt finder KK, at der gælder de samme regler for private fællesveje som for offentlige veje og anfører derfor ikke yderligere argumenter med hensyn til ledninger i private fællesveje.

Private arealer

For arealer, der ikke er enten vej- eller baneareal, gælder et ulovbestemt gæsteprincip. Etablering af en metro på disse arealer, der ikke er udlagt til baneareal, falder uden for det formål, en ledningsejer kunne forvente at skulle bære risikoen for, da ledningerne blev placeret. KK finder ikke, at KK kan anses som gæst i sådanne arealer, når KK ejer disse.

2.1.3 Kendelser afsagt af taksationskommissionen

Nedenstående skema indeholder en oversigt over ledninger i KK/ØSS-sagen, som har givet anledning til tvivl i forbindelse med anvendelse af gæsteprincippet. Et ”s” angiver, at der er tale om en stadfæstelse af ekspropriationskommissionens afgørelse, mens et ”æ” angiver, at taksationskommissionen har ændret ekspropriationskommissionens afgørelse.

Københavns kommune overfor Østamagerbaneselskabet				
Ledning	Betaler			Vej-/baneformål Ej vej-/baneformål
	ØSS	KK	ØSS/ KK	
Vandledning i offentlig vej uden for eksisterende banearreal. Metroens krydsning af vejen.		x ^s		Vejformål.
El-ledning i privat fællesvej langs banen uden for banearreal. Areal eksproprieret til baneformål.	x ^s			Ej vejformål – gadebelysning er del af vejens udstyr.
	x ^{æb}			Ej vejformål – privatvejslovens § 52 gælder, men der er ikke tale om vejformål.
Ledninger i offentligt vejareal og eksisterende banearreal. Metroens krydsning af vejen.		x ^s		Vejformål – vejlovens § 106 gælder for ledninger i vej.
		x ^s		Baneformål – ulovbestemt gæstprincip gælder for ledninger i banearreal.
Gadebelysning over offentlig vej og mindre del over banearreal	x ^{æb}			Ej vejformål – vejens udstyr.
Afløbsledning i offentligt vejareal. Vejen krydses af metroen i og ved siden af eksisterende banetracé. Der etableres underføring.		x ^s		Vejformål – vejlovens § 106 gælder for ledninger i vej.
		x ^s		Baneformål – ulovbestemt gæstprincip gælder for ledninger i banearreal.
Ledninger i privat fællesvej uden for eksisterende banearreal. Etablering af stitunnel.		x ^{s,æb}		Vejformål – stitunnel. Alle tre omhandlede ledningsflytninger betales af KK modsat før, hvor én af de tre skulle betales af ØSS/KK.
Ledninger i privat fællesvej. Omlægning som følge af omlægning af andre ledninger pga. stitunnel.		x ^s		Vejformål – stitunnel, dominoeffekt.
Afløbsledning i privat fællesvej. Omlægges pga. etablering af stitunnel.		x ^s		Vejformål – stitunnel.
Afløbsledning i privat fællesvej. Vejareal eksproprieret til bane pga. teknikrum.	x ^s			Baneformål – teknikrum. Da der er tale om tidligere vejareal og teknikrummet udelukkende tjener baneformål, betaler ØSS dog.
Ledninger i privat fællesvej, som krydser eksisterende banearreal. Yderligere areal inddraget til Metro.			x ^s	KK betaler inden for banegrænsen, ØSS betaler uden for.
Afløbsledning i privat fællesvej. Forstærkning af vej som følge af etablering af stitunnel.		x ^s		Vejformål – afledt følge af etablering af stitunnel.
Ledning i privat fællesvej og bane. Underjordisk station og teknikkerum.		x ^s		Vejformål – stitunnel.
		x ^s		Baneformål
Afløbsledning i privat fællesvej, som eksproprieres til bane.	x ^s			Ej vejformål – vurderes som vejareal på trods af ekspropriation.
El-ledning i privat fællesvej, som krydser banen.			x ^s	Ej vejformål – der er tale om udvidelse af bane og etablering af station.
Ledning i privat fællesvej parallelt med bane, uden for banearreal. Omlægges pga. etablering af stitunnel.		x ^s		Vejformål – stitunnel.
Ledningsanlæg til både gadebelysning og elforsyning. Omlægges pga. etablering af stitunnel.			x ^s	Ej vejformål – gadebelysning. ØSS betaler.
			x ^s	Vejformål – stitunnel. KK betaler.

Fortsættes næste side

Fortsat fra forrige side

Københavns kommune overfor Østamagerbaneselskabet				
Ledning	Betaler			Vej-/baneformål Ej vej-/baneformål
	ØSS	KK	ØSS/ KK	
Ledninger i privat fællesvej, som krydser eksisterende baneareal. Yderligere areal inddraget til metro. Udvidelse af eksisterende baneareal og sænkning af bane.			x ^s	Baneformål – KK betaler.
			x ^s	Baneformål – vejareal før ekspropriationen, ØSS betaler.
Afløbsledning i privat areal som eksproprieres til baneformål.			x ^s	Baneformål – KK betaler.
			x ^s	Ej vejformål – omlægning ikke foranlediget af ændrede overskæringsforhold, ØSS betaler.
Afløbsledning i KK's private arealer. Ledning forstærkes.	x ^æ			Baneformål – ændringen foretages uden for baneareal.
Ledning i privat fællesvej, som lægges i foringsrør under banen pga. udvidelse af banen.	x ^s			Baneformål – vejareal før ekspropriationen.
Ledninger i bane og privat fællesvej. Yderligere areal inddrages til metro.			x ^s	Baneformål – KK betaler.
			x ^s	Baneformål – vejareal før ekspropriationen, ØSS betaler.
Ledning i privat fællesvej, som krydser baneareal. Etablering af betonfundamenter til banebro.		x ^æ		Vejformål – afledt af ændrede krydsningsforhold mellem vej og bane.
Ledninger i privat fællesvej uden for eksisterende baneareal. Vejen omlægges pga. udvidelse af banen.		x ^æ		Vejformål – afledt følge af ændrede krydsningsforhold.
Ledning dels i privat areal dels i privat fællesvej, der krydser eksisterende baneareal. Omlægning pga. udvidelse og etablering af banebro.		x ^æ		Baneformål – gæsteprincippet gælder både inden for og uden for baneareal.
Ledninger i privat fællesvej og privat areal. Omlægning pga. stitunnel.			x ^s	Vejformål – stitunnel, KK betaler.
			x ^s	Privat areal, ØSS betaler.
Luftledninger over privat fællesvej. Omlægning pga. etablering af stitunnel.		x ^s		Vejformål – stitunnel.
Ledninger i privat fællesvej, som krydser eksisterende baneareal. Omlægning pga. ombygning og udvidelse af eksisterende banetracé.			x ^æ	Baneformål og vejformål – ledningen ligger dels på privat fællesvej dels på privat areal. KK betaler på baneareal, ØSS på vejareal.
Ledninger i vejareal, som krydser eksisterende baneareal. Omlægning pga. at banen etableres i åben grav og etablering af vejbro.		x ^s		Bane- og vejformål – ulovbestemt gæsteprincip i baneareal og vejlovens § 106 i offentlig vej.
Ledning i offentligt vejareal, som krydser i og uden for eksisterende baneareal. Omlægning pga. udvidelse og omlægning af banetracé.			x ^æ	Baneformål – ledningen ligger i både offentlig vej og bane. KK betaler i banen, ØSS i vejen.
Ledning i offentligt vejareal, som krydser i og uden for eksisterende baneareal. Omlægning pga. udvidelse og omlægning af banetracé samt sikkerhedsforanstaltninger.			x ^s	Baneformål – ledningen ligger i både offentlig vej og bane. KK betaler i banen, ØSS i vejen.

Fortsættes næste side

Fortsat fra forrige side

Københavns kommune overfor Østamagerbaneselskabet				
Ledning	Betaler			Vej-/baneformål Ej vej-/baneformål
	ØSS	KK	ØSS/ KK	
Ledning i offentlig vej, som krydses af banen. Sikring af ledning i forbindelse med etablering af "sivetunnel".		x ^s		Bane- og vejformål – KK betaler.
Ledninger i offentligt stiareal, som krydses af metroen. Del af stiareal eksproprieres til bane.	x ^s			Baneformål – uden for eksisterende baneareal, ØSS betaler.

[Taksationskommissionen for Sjælland m.v., 19. januar 2005 (Københavns kommune) (Metrosagen), s. 19-26]

2.2 Tårnby kommune mod Østamagerbaneselskabet

I nedenstående afsnit gengives henholdsvis Østamagerbaneselskabets og Tårnby kommunes øvrige synspunkter i forhold til de oplysninger, som fremgår af rapportens kapitel 10.

2.2.1 Østamagerbaneselskabets øvrige synspunkter

Jernbaneareal

TK har påberåbt sig en forkøbsret til Amagerbanens arealer, og ØSS mener ikke, at denne forkøbsret har noget med betalingsspørgsmålet for ledningsomlægningerne at gøre. Desuden mener ØSS ikke, at der er vundet hævde på ledningernes placering i banearealerne, da der derved ville herske en retsstridig råden.

Offentlige veje

ØSS fremfører, at vejlovens § 20 ikke gælder i den foreliggende situation, da der ikke er tale om ledningsflytninger som følge af et hovedlandevejsanlæg.

ØSS kan påberåbe sig gæsteprincippet, da ØSS som anlægsmyndighed har ansvaret for omlægningen af de berørte veje.

Private fællesveje

Der gælder ingen særlige undtagelser for kommunale ledninger i private fællesveje, selv om TK måtte være tinglyst eller registreret ejer af arealet.

2.2.2 Tårnby kommunes øvrige synspunkter

Jernbaneareal

TK finder ikke, at et eventuelt ulovbestemt gæsteprincip har støtte i fast restpraksis, subsidiært at dette eventuelle gæsteprincip skal forstås snævert, således det kun gælder for eksisterende jernbanestrækninger i drift på ekspropriationstidspunktet.

Der er tale om et jernbaneanlæg, som er væsentligt forskelligt fra den forhenværende nu nedlagte Amagerbane, hvorfor der er tale om et nyanlæg. TK finder, at Amagerbanen er nedlagt, da den ikke har været i drift siden 1997, og i den forbindelse mener TK ikke, at et ulovbestemt gæsteprincip kan ”vågne op igen”, når driften genetableres ved nyanlæg af banen i form af metroen.

Gæsteprincippet finder ikke anvendelse, når ledningsomlægninger hovedsagligt skyldes ØSS’ ekstraordinære sikkerheds- og afstandskrav eller lignende. Under alle omstændigheder gælder der ved anvendelse af gæsteprincippet et påregnelighedskriterium, og TK finder, at de arbejder, som skal gennemføres, ligger ud over, hvad TK med rimelighed måtte kunne forvente ved ledningernes etablering i den daværende Amagerbanes arealer.

TK mener, at Vejlovens § 20 finder anvendelse, da der er tale om et ekstraordinært tilfælde uden lignende fortilfælde.

Offentlige veje

TK anfører ligesom KK, at der ikke gælder noget gæsteprincip for kommunens ledninger i kommunens egne veje, jf. vejlovens § 20. ØSS’ påstand om, at kommunens beføjelser henholdsvis som vejmyndighed og ledningsejer, skal holdes adskilt, strider mod princippet om den kommunale enhedsforvaltning.

ØSS har i medfør af ørestadsloven ikke den fornødne kompetence til at etablere og ombygge veje, og kan derfor ikke påberåbe sig gæsteprincippet. Det er en forudsætning for anvendelse af gæsteprincippet, at de arbejder, der udføres, er omfattet af vejlovens § 10, stk. 2, jf. stk. 1.

Gæsteprincippet i vejlovene gælder kun omlægninger, der tjener vejformål og ikke baneformål. TK kan ikke på en og samme tid acceptere, at der stilles krav om vejformål, og at begrebet samtidig udhules til reelt at dække samtlige arbejder på vejarealet.

Det er TK’s opfattelse, at etablering af niveaufri skæringer ikke er vejformål men derimod baneformål.

Private fællesveje

Det er TK’s opfattelse, at privatvejslovens § 52 skal forstås på samme måde som vejlovens § 106. Derfor anvendes samme argumentation for private fællesveje som for offentlige veje.

Private arealer

For arealer der ikke er enten vej- eller jernbaneareal gælder et ulovbestemt gæsteprincip. Etablering af en metro på disse arealer, der ikke er udlagt til jernbaneareal, falder uden for det formål, en ledningsejer må forvente at skulle bære risikoen for, da ledningerne blev placeret. TK finder ikke, at TK kan anses som gæst i sådanne arealer, når TK ejer disse.

2.2.3 Kendelser afsagt af taksationskommissionen

Nedenstående skema indeholder en oversigt over ledninger i TK/ØSS-sagen, som har givet anledning til tvivl i forbindelse med anvendelse af gæsteprincippet. Et "s" angiver, at der er tale om en stadfæstelse af ekspropriationskommissionens afgørelse, mens et "æ" angiver, at taksationskommissionen har ændret ekspropriationskommissionens afgørelse.

Tårnby kommune overfor Østamagerbaneselskabet				
Ledning	Betaler			Vej/baneformål Ej vej/baneformål
	ØSS	TK	ØSS/ TK	
Ledning i privat fællesvej uden for banearreal. Omlægning pga. etablering af stitunnel.		x ^s		Vejformål – stitunnel. Vejen omlægges til sti og flyttes. (Delvist) vejformål.
Ledning i privat fællesvej uden for banearreal samt privat areal. Omlægning pga. etablering af stitunnel.			x ^s	Vejformål – ledning i både bane og privat areal. TK betaler i vejen, ØSS i privat areal.
Ledning i både privat fællesvej, bane og privat areal. Ledning tilsluttes ny brønd, mens resten annulleres.			x ^s	Bane- og vejformål – ledning i både bane og vej, TK betaler.
			x ^s	Bane- og vejformål – ledning i privat areal, ØSS betaler.
Afløbsledning i privat fællesvej som krydser banen. Strømpedefores pga. etablering af metroen.			x ^s	Baneformål – strømpedeforing. TK betaler i banearreal. ØSS betaler for vejareal og privat areal.
Ledning i privat vejareal, der overskæres af metroen både i og ved siden af det oprindelige banetracé.			x ^s	Baneformål – forstærkning af ledning. TK betaler for banearreal. ØSS betaler for vejareal.
Ledning i privat vejareal og privat areal der krydses af metroen i og ved siden af banearreal. Udskiftning og beskyttelse af ledning på samme location.			x ^s	Baneformål – sikring af ledning. TK betaler for banearreal. ØSS betaler for vejareal, privat areal og areal ved siden af banen.
Ledning i banearreal. Omlægning pga. metro i banearreal, herunder nedgravning af banen samt krydsning af vej.		x ^s		Baneformål – omlægning af banen.
Ledning i offentlig vej, der krydses af metroen i og uden for eksisterende tracé. Eksisterende overskæring erstattes af vejbro over banen.		x ^s		Bane- og vejformål – niveaufri skæring mellem vej og bane.
Ledning i andet areal, som ikke i sig selv berøres. Omlægning nødvendig gjort af omlægning af anden ledning.	x ^æ			Omlægning foranlediget af flytning af anden ledning, hvis flytning er begrundet i baneformål.
Ledning i vejareal. Omlægning nødvendig gjort af omlægning af anden ledning.		x ^s		Vejformål – følge af omlægning af anden ledning og derfor tjener vejformål.
Afløbsledning i offentlig vej, der krydses af metroen i og uden for eksisterende tracé. Ledning forstærkes som følge af banen.			x ^s	Baneformål – forstærkning af ledning i banearreal, TK betaler.
			x ^s	Ej vejformål – forstærkning af ledning i vejareal, ØSS betaler
Ledning i vejareal, der krydses af metroen i og ved siden af oprindeligt tracé. Omlægning i beskyttelsesrør af hensyn til banedæmningsfundamenter.			x ^s	Baneformål – forstærkning af ledning i banearreal, TK betaler
			x ^s	Ej vejformål – forstærkning af ledning ikke begrundet i vejformål men baneformål, ØSS betaler.

Fortsættes næste side

Fortsat fra forrige side

Tårnby kommune overfor Østamagerbaneselskabet				
Ledning	Betaler			Vej-/baneformål Ej vej-/baneformål
	ØSS	TK	ØSS/ TK	
Afløbsledning i privat areal (langs banetracé og fortsættelse heraf) samt mindre vejareal (offentlig sti). Ledning annulleres og erstattes af andre. Arealet inddrages til metroen.			x ^s	Bane- og vejformål – TK betaler i vejareal og ØSS betaler i privat areal.
Ledning i offentlig sti, der forbliver i terræn. Banen er nedlagt på arealet. Omlægning pga. fundering af stitunnel.	x ^s			Baneformål – ændringer foregår uden for eksisterende baneareal.

[Taksationskommissionen for Sjælland m.v., 19. januar 2005 (Tårnby kommune) (Metro-sagen), s. 22-26]

Bilag 3

CD

INDHOLD

DOMME

KENDELSER

LOVE (KARNOV)

TRAFIKMINISTERIETS AFGØRELSER

VEJDIREKTORATETS AFGØRELSER

ELEKTRONISK UDGAVE AF RAPPORTEN (.pdf)

