

1. Vejadministration

1.1 Indledning

Vejnettet i Danmark består af ca. 73.800 km offentlige veje og ca. 24.000 km private fællesveje. Hertil kommer en række private veje. Af de offentlige veje bestyres ca. 3.800 km af staten og ca. 70.000 km af kommunerne.¹ Der er således tale om ganske store arealer, der benyttes som veje, og der er ofte til vejarealer knyttet både private og offentlige interesser.

Det er ikke et nyt fænomen at betragte vejenes retsforhold som et selvstændigt juridisk område, og der har gennem en ganske lang periode været skrevet juridiske værker med fokus på vejenes retsforhold.

Lovgivningen er løbende blevet ændret, og på nuværende tidspunkt udgør henholdsvis vejloven² og privatvejsloven³ de to hovedlove, når det kommer til regulering af veje. Hertil kommer en række bekendtgørelser udstedt i medfør af de to love samt øvrig lovgivning, der også behandler vejenes retsforhold, men som også har et andet sigte end egentlig vejadministration, herunder f.eks. færdselsloven.

Vejloven indeholder hovedsageligt bestemmelser, der har til formål at regulere offentlige veje og stier, hvilket også udtrykkeligt fremgår af lovens § 2. Definitionen af offentlige veje og stier er nærmere beskrevet nedenfor i kapitel 1.3.1. Vejloven har hovedsageligt til formål at varetage trafikale og vejtekniske hensyn, men også andre hensyn kan indtages.

Ved 2014-revisionen af vejloven blev der indsat en egentlig formålsbestemmelse i vejlovens § 1. Det fremgår heraf, at vejloven skal medvirke til 1) at sikre et velfungerende og sammenhængende vejnet, 2) at

1. Forslag til lov om private fællesveje (L 48) af 5. november 2010, s. 14.

2. Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje mv. med efterfølgende ændringer.

3. Lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. april 2015 om private fællesveje med efterfølgende ændringer.

1. Vejadministration

sikre mobiliteten på vejene til gavn for samfundsøkonomien og udvikling i alle dele af Danmark, 3) at sikre gode vej- og stiforbindelser mellem hjem, skole, arbejdsplads, kulturinstitutioner og fritidsaktiviteter mv., 4) at fremme trafiksikkerheden og trafikafviklingen gennem en sammenhængende vejplanlægning og tidssvarende vejanlæg, 5) at andre former for infrastruktur kan placeres i forbindelse med vejnettet, og 6) at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, og at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projektets sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektoniske og arkæologiske arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer. Der er ikke tale om en udtømmende opstilling af hensyn, og andre saglige hensyn kan således også inddrages.

Privatvejsloven regulerer – som navnet antyder – hovedsageligt private fællesveje og private veje. De sidstnævnte dog kun i ganske begrænset omfang. Det er efter privatvejsloven et grundlæggende princip, at private fællesvejes retsforhold hviler på et privatretligt grundlag, og at brugen af vejene er baseret på privatretlige aftaler, men at vejene samtidig er underlagt offentligretlig regulering.⁴

Det er i privatvejslovens § 2, stk. 1, fastsat, at loven finder anvendelse på 1) private fællesveje, 2) udlagte private fællesveje i det omfang det fremgår af lovens regler og 3) private veje i det omfang det fremgår af §§ 6-9. Lovens regler finder tilsvarende anvendelse på private fællesstier og udlagte private fællesstier, jf. privatvejslovens § 2, stk. 2. Desuden finder lovens regler om private veje tilsvarende anvendelse på private stier, jf. privatvejslovens § 2, stk. 3. Der henvises til kapitel 1.3.2 for en definition af de enkelte vejtyper.

Privatvejsloven indeholder ligesom vejloven en formålsbestemmelse, jf. privatvejslovens § 1. Det er heri fastsat, at loven skal medvirke til at sikre, at private fællesveje er indrettet teknisk forsvarligt, at vejene er i god og forsvarlig stand i forhold til færdslen på vejene, og at privates dispositioner i forbindelse med vejene ikke er i strid med den offentlige planlægning. Loven skal desuden medvirke til at sikre, at almene offentlige hensyn i øvrigt tilgodeses i forbindelse med private fællesveje i byer, jf. stk. 1. Kommunerne skal i den forbindelse alene varetage offentlige

4. Ramhøj, L.: Private fællesveje, 2. udgave, 2016, side 21.

hensyn, jf. privatvejslovens § 1, stk. 1, hvor det også er fastsat, at kommunen er forvaltningsmyndighed (vejmyndighed) for private fællesveje og private fællesstier.

Privatvejslovens regler indeholder en grundlæggende sondring mellem på den ene side private fællesveje på landet og på den anden side private fællesveje i byområder. Man kan overordnet sige, at kommunerne generelt i højere grad har mulighed for at varetage offentlige hensyn for private fællesveje i byområder, mens dette kun i mindre grad er tilfældet for private fællesveje på landet. Det hænger sammen med, at de private fællesveje i byområder i højere grad indgår i det almindelige vejnet, mens dette ikke på samme måde er tilfældet for private fællesveje på landet. Sondringen er nærmere beskrevet nedenfor i kapitel 1.3.2.

Bogens fokus er afgrænset til administration og drift af veje, da det erfaringsmæssigt særligt er disse områder, der kan give anledning til udfordringer i den daglige sagsbehandling. Det er ikke formålet med bogen at foretage en udtømmende beskrivelse af samtlige juridiske forhold af betydning for veje, og der er flere emner, som det er vurderet for omfattende at medtage i denne bog, herunder bl.a. reglerne om miljøvurdering og VVM.

Det er hensigten med bogen at give en samlet beskrivelse af udvalgte områder, der ikke er opdelt ud fra hvilken lov eller vejtype, der konkret er tale om, men derimod er emneopdelt ud fra, hvad formålet med reguleringen er. Det er håbet, at dette kan være medvirkende til at skabe større sammenhæng mellem de forskellige områder og forståelse af forskellene mellem offentlige veje og private fællesveje.

1.2 Vejmyndighedens rolle

Selve begrebet ”vejmyndighed” er nærmere defineret i vejlovens § 3, stk. 1, nr. 1, som den myndighed, der administrerer en offentlig vej eller offentlig sti. Tidligere sondrede man mellem ”vejbestyrelse” og ”vejmyndighed” angående henholdsvis offentlige veje og private fællesveje, men denne sondring blev ophævet i forbindelse med revisionen af vejloven i 2014, så der nu anvendes et samlet vejmyndighedsbegreb. Hvem der i den konkrete situation skal betragtes som vejmyndighed afhænger af, hvilken type vej der er tale om.

For så vidt angår *statsvejene*, er det transportministeren, der er vejmyndighed, jf. vejlovens § 6, stk. 1, hvilket dog er henlagt til Vejdirektoratet, jf. vejlovens § 6, stk. 2. Transportministeren er således øverste administrative myndighed for statsvejene.

1. Vejadministration

Transportministeren er ansvarlig for den overordnede vej- og trafikplanlægning og for, at der foretages de undersøgelser, som er nødvendige herfor, jf. vejlovens § 4, stk. 1. Transportministeren kan tage initiativ til, at der foretages tekniske, miljømæssige, økonomiske og statistiske undersøgelser, som er af betydning for planlægning, anlæg og vedligeholdelse af statsvejene eller for vejnettet som helhed. Transportministeren kan fastsætte regler for kommunalbestyrelsernes medvirken ved tilvejebringelse af det nødvendige data- og planlægningsgrundlag. Dette fremgår af vejlovens § 4, stk. 2.

I forhold til *kommuneveje* er det kommunalbestyrelsen, der er øverste myndighed, jf. vejlovens § 7. Det afhænger af den enkelte vejs beliggenhed, hvilken kommune der er vejmyndighed, idet opdeling af de offentlige kommuneveje følger kommunegrænserne.

Private fællesveje og private veje er reguleret i privatvejsloven, og det er i denne lov fastsat, at kommunalbestyrelsen er forvaltningsmyndighed (vejmyndighed) for private fællesveje, jf. privatvejslovens § 1, stk. 2. Der er også her tale om, at vejenes beliggenhed har betydning for hvilken kommune, der er vejmyndighed, da opdelingen følger kommunegrænserne.

Når der i vejloven og privatvejsloven anføres ”kommunalbestyrelsen”, er dette ikke ensbetydende med, at det er kommunalbestyrelsen selv, der skal træffe den enkelte afgørelse. Det er derimod udtryk for, at det overordnede og formelle ansvar i henhold til loven er placeret hos kommunalbestyrelsen som den øverste ansvarlige enhed i kommunalbestyrelsen. Kompetencen kan således overlades til forvaltningen eller et udvalg, hvilket i praksis sker gennem vedtagelse af delegationsplaner. Det er kun i enkelte tilfælde, at der gælder et egentligt krav om, at en beslutning skal træffes af kommunalbestyrelsen. Delegation til forvaltning eller udvalg er således udelukket, hvis lovgivningen konkret er til hinder for dette. Endvidere kan det følge af en sags betydning eller karakter, at den skal behandles politisk. Det er f.eks. tilfældet ved kommunale ekspropriationsbeslutninger. I det følgende benyttes ”kommunen” som overordnet betegnelse for de steder, hvor kommunalbestyrelsen nævnes i de enkelte love.

Der er en betydelig forskel i vejmyndighedens rolle i forhold til offentlige veje og private fællesveje. Det skyldes bl.a., at mens offentlige veje ”ejes” af det offentlige (staten eller kommunalbestyrelsen), ejes private fællesveje og private veje af ejeren af den ejendom, som vejen ligger på. Mens vejmyndigheden har ansvaret for at holde offentlige veje i den stand, som trafikkens art og størrelse kræver, jf. vejlovens § 8, stk. 1, er dette for private fællesveje de enkelte vejberettigede grundejeres ansvar,

jf. privatvejslovens §§ 13 og 44. Det indebærer selvsagt også, at vejmyndigheden har en særlig dispositionsret for offentlige vejarealer.

Særligt i forhold til private fællesveje er det vigtigt at være opmærksom på, at kommunalbestyrelsens opgave er at varetage offentlige (og ikke private) hensyn, jf. privatvejslovens § 1, stk. 2. Det indebærer, at kommunalbestyrelsen hverken kan eller skal afgøre spørgsmål af privatretlig karakter. Kommunalbestyrelsen skal således ikke fortolke privatretlige aftaler om f.eks. vejrettigheder, hævd, privatretlige erstatningsspørgsmål mv. Sådanne spørgsmål må i stedet indbringes for domstolene ved uenighed.

Dette ses udtrykt ved, at Vejdirektoratet i en lang række afgørelser har valgt at afvise klager, fordi de forhold, der blev klaget over, var af privatretlig karakter. Der kan f.eks. henvises til Vejdirektoratets udtalelse af 28. januar 2021 (j.nr. 21/00137-2), der angik en tilladelse til at foretage færdselsregulerende foranstaltninger efter privatvejslovens § 57, stk. 1. Spørgsmålet var bl.a., hvem der skulle afholde udgifterne til færdselsregulerende foranstaltninger (f.eks. vejbumper). Om dette udtalte Vejdirektoratet, at *"det er et privatretligt spørgsmål, hvem der skal afholde udgifterne til færdselsregulerende foranstaltninger, hvortil der er meddelt tilladelse efter § 57, stk. 1"*. Tilsvarende har Vejdirektoratet udtalt om fortolkning af vejretsaftaler, jf. Vejdirektoratets afgørelse af 8. februar 2021 (j.nr. 21/01852-2), om opsætning af autoriseret afmærkning på private fællesveje i forhold til vejretten, jf. Vejdirektoratets udtalelse af 1. april 2021 (j.nr. 21/03227-7) og om udførelse af vedligeholdelse på private fællesveje, hvor der ikke er truffet kommunal afgørelse om dette, jf. Vejdirektoratets udtalelse af 12. marts 2021 (j.nr. 21/03437-3).

Mens de offentlige veje er åbne for almen trafik og kun undtagelsesvis giver anledning til tvivl om, hvilken færdsel der må udøves, er forholdet anderledes for private fællesveje, hvor der ofte kan være uenighed og usikkerhed om, hvilken færdsel der er berettiget. Hertil kommer spørgsmål om vejens brug, stand og udformning.⁵

1.3 De forskellige vejtyper

1.3.1 Offentlige veje og stier

Offentlige veje og stier er kendetegnet ved, at de administreres af staten eller kommunerne og er defineret som veje, gader, broer eller pladser, der er åbne for almindelig færdsel, jf. vejlovens § 3, nr. 2.

5. Ramhøj, L.: Private fællesveje, 2. udgave, 2016, side 11.

1. Vejadministration

Offentlige stier er færdselsarealer, der administreres med de tillempler, som de særlige forhold for stien tilsiger, og som fortrinsvis er forbeholdt gående, cyklende og ridende færdsel, jf. vejlovens § 3, nr. 3. Det fremgår af samme bestemmelse, at offentlige stier ikke kan udgøre en del af en offentlig vej.

Definitionen af offentlige veje skal generelt fortolkes bredt, og som det også udtrykkeligt fremgår af vejlovens § 3, nr. 2, er det ikke alene kørebanearealet, der skal forstås som offentligt vejareal, idet også pladser, tilgrænsende arealer, herunder rabatter, og andet kan være offentlige vejarealer, selvom det ikke umiddelbart kan ses ud fra arealets benyttelse.

De offentlige veje inddeles i statsveje og kommuneveje.⁶ Der er tale om en delt administration, hvor statsvejene hører under Transportministeren/Vejdirektoratet, jf. vejlovens § 6, mens kommunevejene hører under de respektive kommuners administration, jf. vejlovens § 7.

Kommunerne bestemmer selv, hvilke nye offentlige veje der skal anlægges, og hvilke bestående veje der skal nedlægges. Kommunen kan i øvrigt optage private fællesveje som offentlige veje, jf. vejlovens § 15.

Det er et krav for, at en vej har status som offentlig vej, at der er truffet en kommunal beslutning om dette, hvilket skal ske efter vejlovens § 15.

Dette fremgår af en tidligere udtalelse fra Transportministeriet, hvor ministeriet udtalte følgende: "Vejloven forudsætter således, at en vej kun er offentlig vej, såfremt en vejbestyrelse har truffet udtrykkelig bestemmelse herom, og vejen er blevet optaget på vejbestyrelsens fortegnelse over offentlige veje". Ministeriet bemærkede i øvrigt, at "det forhold, at vejen ikke er optaget på kommunens fortegnelse over private fællesveje ikke kan føre til en antagelse om, at vejen er offentlig vej, og kan heller ikke medføre, at kommunen er afskåret fra at kræve istandsættelse i medfør af bestemmelsen i privatvejslovens kapitel 10", jf. Transportministeriets afgørelse af 29. juli 1998 (Brev 1998-07-29).

Det var frem til 1. april 1972 et krav, at offentlige veje skulle optages i et vejregister, jf. vejbestyrelsesloven⁷. Dette krav blev ophævet ved vejlovens ikrafttræden 1. april 1972.

Sammenfattende kan man derfor sige, at det er et krav for, at en vej kan betragtes som offentlig, at den enten før 1. april 1972 var optaget i vejregistret, jf. vejbestyrelseslovens § 8, eller efterfølgende af kommunen

6. Frem til kommunalreformen i 2007 var offentlige veje opdelt i kommuneveje, landeveje og hovedlandeveje, jf. forslag til lov om offentlige veje (L 20) af 8. oktober 2014, side 43, og de indtil da værende amter var vejbestyrelse for en del af disse.

7. Lov nr. 95 af 29. marts 1957.

er optaget som offentlig vej i medfør af vejlovens § 15. Naturligvis må vejen heller ikke efterfølgende være nedklassificeret til privat fællesvej eller privat vej.

Det har således gennem en ganske lang periode været forudsat, at der skulle være truffet beslutning om, at en vej skulle være offentlig vej for, at den kunne administreres som sådan efter vejloven. Dette ses bl.a. i Transportministeriets brev af 14. august 1995, hvor ministeriet udtalte følgende: *"vejlovgivningen har i mere end 100 år forudsat, at en vej kun er offentlig vej, såfremt en vejbestyrelse har truffet udtrykkelig beslutning herom"*, og *"når kommunen ikke udtrykkeligt har truffet beslutning om, at vejen skal optages som offentlig vej, og vejen heller ikke er optaget på vejregistret som over offentlige veje, må vejen anses for privat vej eller privat fællesvej"*, jf. Transportministeriets afgørelse af 14. august 1995 (brev 1995-08-14). Der kan i samme retning henvises til Retten i Odenses dom af 16. april 2012, hvor retten foretog en tilsvarende prøvelse i forhold til, om en vej kunne betragtes som offentlig vej.

Vejmyndigheden er i øvrigt forpligtet til at udarbejde en fortegnelse over samtlige offentlige veje og stier under sin administration, og denne fortegnelse skal offentliggøres. Det fremgår af vejlovens § 17, stk. 1.

I praksis sker registrering af de offentlige veje i den centrale vej- og stifortegnelse (CVF-registret), som administreres af Vejdirektoratet i henhold til bekendtgørelse 2016-01-15 nr. 60 om vej- og stiregister. Vejdirektoratet har i forhold til registrering i CVF-registret tidligere udtalt, at registreringen i CVF-registret *"ikke i sig selv er en afgørende dokumentation for, at en vej eller en sti har en bestemt status"*, jf. Vejdirektoratets afgørelse af 11. oktober 2018 (j.nr. 18/07685).

Offentlige veje har siden 1957 skullet udskilles i matriklen, hvilket i praksis betyder, at de på et matrikelkort noteres med et litranummer og et bogstav. Det betyder også, at der fastlægges en skelgrænse mellem den offentlige vejs areal og de omgivende ejendomme. Kravet om udskillelse i matriklen fremgår af vejlovens § 60, stk. 1.

Vejdirektoratet har tidligere udtalt, at *"det forhold, at en vej er udskilt i matriklen, kan derfor være et indicium for, at vejen er en offentlig vej. Men det kan ikke være det endelige bevis."*, jf. Vejdirektoratets afgørelse af 11. oktober 2018 (j.nr. 18/07685).

En særlig retsvirkning af, at et areal har status som offentlig vej og er udskilt i matriklen, er, at der ikke kan vindes hævde over sådanne arealer, jf. vejlovens § 60, stk. 2. Det følger i forlængelse heraf, at hævde kun kan være vundet, inden vejarealet blev udskilt.

1. Vejadministration

Det kan i den forbindelse overvejes, om der også før kravet om udskillelse (dvs. før 1957) kunne vindes hævd over offentlige vejarealer, der var udskilt i matriklen. Om dette har Vejdirektoratet udtalt følgende: *"Det er herefter Vejdirektoratets forståelse, at det ikke kan udelukkes, at der i perioden før 1. august 1957 kan være vundet hævd over offentlige vejarealer, der før denne dato var udskilt i matriklen, men der findes to citerede domme fra 1940 og 1958, hvor der ikke kunne vindes hævd. Vejdirektoratet finder dog ikke holdepunkter for at antage, at offentlige veje, der var udskilt i matriklen før 1. august 1957, først opnår den i vejlovgivningen angivne beskyttelse mod hævd, når disse vejarealer efterfølgende matrikulært berigtiges i overensstemmelse med regler om udskillelse af offentlige vejarealer udstedt efter 1. august 1957."*, jf. Vejdirektoratets udtalelse af 26. maj 2020 (j.nr. 20/01432-2).

Der ses også en del tilfælde, hvor en eksisterende offentlig vej ikke er blevet udskilt i matriklen. Det er for sådanne vejarealer fastsat i vejlovens § 61, stk. 1, at vejmyndigheden skal sørge for, at vejarealet udskilles i matriklen som offentlige vejarealer, medmindre særlige forhold gør sig gældende.

Der kan i den forbindelse henvises til Østre Landsrets dom af 16. januar 2019 (MAD.2019.92Ø), hvor landsretten fandt, at der kunne vindes hævd over et areal, der af kommunen blev anset som offentligt vejareal, men hvor det ikke var udskilt i matriklen. Landsretten udtalte følgende: *"På denne baggrund finder landsretten – uanset at arealet i hvert fald siden 1872 har været indtegnet som et selvstændigt areal på de fremlagte matrikelkort – at [kommunen] ikke med oplysningerne fra Geodatastyrelsen har godtgjort, at arealet er udskilt som en offentlig vej, der er omfattet af den særlige beskyttelse i lov om offentlige veje § 60, stk. 2, som er en videreførelse af vejbestyrelseslovens § 12, stk. 1. Arealet er derfor ikke særligt beskyttet mod hævd, og der er ikke grundlag for i en situation som den foreliggende, hvor anvendelsen og afspærringen af arealet har været åbenbar synlig, at anvende reglerne om alderstidshævd. Landsretten lægger i den forbindelse vægt på, at den opsatte afspærring fremgår af de i sagen fremlagte byggesøgninger, der blev indsendt til kommunen i 1950, 1953 og 1987, og at kommunen selv i stifortegnelsen fra 1983 har anført, at stien ikke forefindes som offentlig tilgængelig."*

Hvis en offentlig vej ikke er udskilt i matriklen, kan det give anledning til tvivl om, hvor grænsen mellem den offentlige vej og de tilgrænsende ejendomme ligger, og dermed på hvilket areal vejlovens bestemmelser finder anvendelse.

Vejdirektoratet har i udtalelse af 16. februar 2021 (j.nr. 21/00280-3) oplyst følgende herom: *"For de offentlige veje, hvor vejarealet ikke er udskilt i matriklen som offentligt vejareal, gælder vejlovens bestemmelser for det areal, som vejmyndigheden kan sandsynliggøre,*

at den administrerer som del af den offentlige vej. De asfalterede eller grusbelagte kørebanearealer og eventuelle fortove og cykelstier giver sjældent anledning til problemer. Derimod kan grønne arealer give anledning til uenighed. Er der tale om vejens rabatarealer, eller er der tale om en del af den tilstødende ejendoms arealer? Afgørelser om, hvem sådanne rabat- eller skråningsarealer tilhører, træffes på grundlag af en konkret vurdering, typisk af en landinspektør.” Der må ved denne vurdering lægges vægt på arealets konkrete benyttelse sammenholdt med eventuelt indgåede aftaler og historiske oplysninger.

Selvom der går ganske lang tid fra, at vejmyndigheden træffer beslutning om, at en vej skal administreres som offentlig vej og til, at der sker udskillelse i matriklen, har vejmyndigheden ikke nødvendigvis fortabt muligheden for at foretage udskillelse, jf. Retten i Glostrups dom af 6 juli 2018 (MAD 2018.243).

Sagen angik lovligheden af en beslutning om matrikulær vejudskillelse i en situation, hvor arealet siden 1974 havde været optaget som offentlig vej. De berørte grundejere, som ejede den ejendom, hvor vejarealet matrikulært havde hørt til, anfægtede beslutningen som ekspropriation. Selvom udskillelsen først skete 25 år efter, at det pågældende areal var optaget som vejareal, og at det efter pkt. 47 i vejlovs-cirkulæret er fastsat, at udskillelse skal ske ”inden rimelig tid” fandt retten (i lighed med Vejdirektoratet), at der kunne ske udskillelse. Retten udtalte i den forbindelse bl.a., at ”det ikke ses at have haft betydning for ejerne af ejendommen, at [kommunen] ikke tidligere har foretaget udskillelse af vejarealet”.

Borgere har ikke et egentligt retskrav på, at vejmyndigheden udskiller offentlige vejarealer, men vejmyndigheden bør sørge for, at dette sker, jf. Vejdirektoratets udtalelse af 16. februar 2021 (j.nr. 21/00280-3).

Særligt i forhold til tinglysning af ledningsrettigheder kan det give anledning til udfordringer, når en offentlig vej er udskilt i matriklen, da det ikke er muligt at tinglyse rettigheder på offentlige vejarealer. Såfremt der inden vejens udskillelse er stiftet særlige rettigheder for et ledningsanlæg – eksempelvis hvis det er aftalt, at gæsteprincippet er fraveget – er det vigtigt, at forsyningsselskabet gemmer sådanne aftaler, da de fortsat kan gøres gældende efter deres indhold, selvom de ikke kan tinglyses på vejarealet.

1.3.2 Private fællesveje og stier

På samme måde som offentlige veje og stier er der en sondring mellem henholdsvis private fællesveje og private fællesstier. En privat fællesvej er defineret som vej, gade, bro eller plads, der ikke har status som

1. Vejadministration

offentlig vej, og som fungerer som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som færdselsarealet er beliggende på, når ejendommene ikke har samme ejer, jf. privatvejslovens § 10, nr. 3.

Tilsvarende er en privat fællesti defineret som et færdselsareal, der fortrinsvis er forbeholdt gående, cyklende eller ridende færdsel, og som fungerer som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som færdselsarealet ligger på, når ejendommene ikke har samme ejer, jf. privatvejslovens § 10, nr. 4.

Private fællesveje ligger som oftest på en selvstændig matrikuleret ejendom eller udgør en del af en større matrikuleret ejendom, men der kan også være tilfælde, hvor en privat fællesvej ligger på et areal, der er særskilt udskilt i matriklen.

Privatvejsloven indeholder forskellige bestemmelser afhængig af, om den private fællesvej ligger i landzone ("landreglerne") eller i by- og sommerhuszone ("byreglerne"). Sondringen er vigtig, da det er forskellige regler, der gælder for de forskellige vejtyper.

Kommunerne er vejmyndigheder for de private fællesveje og skal ifølge privatvejslovens § 25, stk. 1, føre en fortegnelse over de private fællesveje og udlagte private fællesveje i byområder. Kommunernes fortegnelse er dog ikke det endelige bevis for en vejs retlige status som privat fællesvej, jf. Vejdirektoratets afgørelse af 11. oktober 2018 (j.nr. 18/07685).

Baggrunden for opdelingen mellem henholdsvis land og by er, at der er stor forskel på private fællesveje og deres funktion i de forskellige områder. I byer vil de private fællesveje således normalt indgå som en del af det almindelige vejnet, og trafikanter vil ofte ikke være klar over, om de færdes på en offentlig vej eller en privat fællesvej. Dette er normalt ikke tilfældet på landet, hvor de private fællesveje ofte vil blive benyttet af en mere afgrænset gruppe af trafikanter.

Derfor giver byreglerne kommunerne større mulighed for at varetage almene, offentlige hensyn end tilfældet er efter landreglerne. Der vil primært være tale om hensyn til den almene trafik. Dog er det i forarbejderne til privatvejsloven antaget, at der også vil kunne varetages planmæssige, miljømæssige, tryghedsmæssige og kriminalpræventive hensyn.⁸

Byreglerne fremgår af privatvejslovens §§ 25-86 og finder anvendelse på private fællesveje i Københavns Kommune og de områder, der efter planloven er beliggende i byzone eller i et sommerhusområde, jf. privatvejslovens § 3, stk. 1. Kommunen kan bestemme, at byreglerne skal finde anvendelse i landzone, når disse områder har bymæssig karakter eller er planlagt hertil, jf. privatvejslovens § 3, stk. 2.

8. Forslag til lov om private fællesveje (L 48) af 5. november 2010, side 15.

Landreglerne fremgår af privatvejslovens afsnit II og finder anvendelse på private fællesveje i landzone, der ikke er omfattet af privatvejslovens § 3.

Spørgsmålet om, hvorvidt det er landreglerne eller byreglerne, der skal benyttes, afhænger således af områdets planmæssige status som enten byzone eller landzone, samt hvilke beslutninger kommunen måtte have truffet angående området.

Der gælder for private fællesveje ikke et krav om, at et udlæg af en privat fællesvej skal tinglyses eller være optaget på et matrikelkort. Der kan eventuelt stilles som vilkår, at dette skal ske i forbindelse med godkendelse af et udlæg til privat fællesvej, og generelt anbefales det, at der tinglyses en deklaration på ejendommen med en skitse af den private fællesvej med oplysninger om vejberettigede mv. Dog skal kommunens beslutning om at tildele vejret eller om at udlægge en vej tinglyses af kommunen for så vidt angår private fællesveje i byområder, jf. privatvejslovens § 35, stk. 3.

Ved tvivl om, hvorvidt en vejstrækning opfylder betingelserne for at være en privat fællesvej, skal der foretages en konkret vurdering. Denne vurdering indeholder ofte en stillingtagen til, hvorvidt det bevismæssigt kan dokumenteres, at der eksempelvis er stiftet en vejret for andre ejendomme end den ejendom, hvor den pågældende vej er beliggende. Dokumentation kan i sådanne tilfælde bestå af vidneforklaringer, dokumentbeviser og historiske luftfotos mv.

Om denne vurdering har Vejdirektoratet udtalt, at kommunen kan undersøge tingbogen for vejrettigheder, rette henvendelse til vejarealets ejer, forespørge Geodatastyrelsen om baggrunden for en bestemt notering i matriklen, herunder eventuelle oplysninger om vejberettigede, inddrage oplysninger fra skøder, oplysninger i lokalplaner og lignende for området, tidligere afgørelser vedrørende vejen truffet efter vejlovgivningens bestemmelser, oplysninger i kommunens vejadministrative system om vejens status, oplysninger i kommunens vinterregulativ om vejens retlige status, oplysninger fra vejfortegnelsen, herunder tidligere vejfortegnelser, jf. Vejdirektoratets afgørelse af 23. juni 2021 (j.nr. 21/03559-5). Det fremgår af samme afgørelse, at Vejdirektoratet er bekendt med, at det for hvert år bliver stadig sværere at dokumentere gamle beslutninger og fortegnelser, og at dette kan være en særlig udfordring for kommuner, der blev lagt sammen i 2007. Det vil derfor i mange sager være svært at fjerne enhver tvivl, når oplysningerne i sagen ikke peger entydigt i en bestemt retning.

Netop fordi, at der er tale om en bevismæssig vurdering, er Vejdirektoratet generelt tilbageholdende med at tage stilling til sådanne spørgsmål, og Vejdirektoratet har i flere afgørelser da også udtalt, at i

1. Vejadministration

tilfælde af uenighed om sådanne spørgsmål må det i sidste ende afgøres ved domstolene, jf. f.eks. Vejdirektoratets afgørelse af 8. marts 2021 (j.nr. 20/16337-11). I den forbindelse er det antaget af Vejdirektoratet, at vejmyndigheden efter omstændighederne kan vælge at administrere en vej efter privatvejslovens regler, indtil en privatretlig uenighed er afgjort, jf. Vejdirektoratets afgørelse af 7. juni 2021 (j.nr. 21/03446-10). Der henvises til kapitel 5.2.2.5, hvor dokumentation for vejrettigheder er nærmere beskrevet.

Det er primært ejerne af de vejberettigede ejendomme, der har ret til at færdes ad private fællesveje, men det er dog i forarbejderne til privatvejsloven forudsat, at private fællesveje i byområder også kan benyttes af andre.⁹ Begrundelsen herfor er, at vejene i vidt omfang indgår sammen med de offentlige veje i det almindelige vejnet.

1.3.3 Private veje og stier

Hvis en vej hverken er offentlig vej eller privat fællesvej, vil den have status som privat vej. En privat vej er defineret som vej, gade, bro eller plads, der ikke opfylder betingelserne for at være offentlig vej eller privat fællesvej, jf. privatvejslovens § 10, nr. 9.¹⁰ Vejdirektoratet har i afgørelse af 28. januar 2021 (j.nr. 21/01587-2) udtrykt det sådan, at en privat vej er en vej, *”der hverken opfylder betingelserne for at være offentlig vej eller en privat fællesvej”*.

Det vil med andre ord sige, at private veje udgør alle andre veje end offentlige veje og private fællesveje. Det klassiske eksempel på en privat vej er en vej, der ligger på samme ejendom som brugeren af den pågældende vej ejer – f.eks. indkørsel til en landbrugsejendom, hvor vejen ligger på landmandens ejendom og kun benyttes af landmanden. For sådanne veje er det som udgangspunkt et rent privat anliggende, hvordan en ejer af ejendommen vælger at indrette og benytte vejen.

Det er uden betydning for en vejs status som privat vej, om der er offentlig adgang til vejen eller det pågældende areal, jf. Vejdirektoratets afgørelse af 7. juni 2021 (j.nr. 21/08347-2). Men dette kan have betydning for, om færdselslovens bestemmelser kan anvendes på vejen, jf. færdselslovens § 1. Det er i øvrigt uden betydning for en vejs status som privat vej, om den ligger på en ejendom, som er ejet af det offentlige (f.eks. en kommune). En privat vej eller sti kan i øvrigt være omfattet af naturbeskyttelseslovens kapitel 4 om offentlighedens adgang til naturen.

9. Forslag til lov om private fællesveje (L 48) af 5. november 2010, side 14.

10. Tilsvarende definition findes for private stier, jf. privatvejslovens § 10, nr. 10.

Kendetegnende for private veje er, at kommunerne kun i meget begrænset omfang har kompetence til at pålægge ejeren pligter, herunder i forhold til at kræve sådanne veje vedligeholdt, belyst, renholdt mv. Det betyder samtidig også, at kommunerne ikke kan forpligtes til at holde eksempelvis vejsyn, hvilket ellers kan være tilfældet for private fællesveje, jf. Vejdirektoratets afgørelse 8. marts 2021 (j.nr. 20/16337-11).