

Erstatning for vejstøj og forringede adgangsforhold ved nyanlæg af veje mv.

**Betænkning nr.1391 afgivet af
Trafikministeriets Ekspertudvalg
Trafikministeriet København 2000**

Forord

Ekspertudvalget er nedsat af trafikministeren på baggrund af kritik af erstatningspraksis i forbindelse med større anlægsarbejder. Kritikken var dels rettet mod gældende praksis vedrørende ulemper ved nærhed, navnlig støjgener, dels mod erstatningspraksis for en række ulemper, der følger af væsentlige omlægninger af adgangsforholdene til ejendomme, der berøres af det kommende anlæg.

I 1994 blev kritikken vedrørende adgangsforholdene konkretiseret i en henvendelse fra Sydvestjysk Landboforening til medlemmer af Folketinget. På foranledning heraf udarbejdede trafikministeren en redegørelse for de særlige bestemmelser i vejlovens § 69, der afskærer muligheden for at få erstatning som følge af tab i forbindelse med afsides beliggenhed, øgede udgifter til vejvedligeholdelse samt afskæring af kundekreds. Ministeren afviste at tage initiativ til at ændre reglerne.

I et brev af 20. maj 1996 henvendte Sydvestjysk Landboforening sig til Folketingets Trafikudvalg med sin kritik af vejlovens § 69, stk. 2. I et skriftligt svar af 11. juni 1996 til udvalget redegjorde ministeren på ny for bestemmelserne og deres baggrund og afviste at ændre de gældende regler.

Den omhandlede kritik blev rejst på ny af Sydvestjysk Landboforening ved et møde i Folketingets Trafikudvalg den 21. november 1996. Under mødet fremlagde foreningen eksempler på grundejere, der i forbindelse med nedlæggelse af jernbaneoverkørsler havde fået en mere besværlig forbindelse til offentlig vej uden at have fået kompensation fra det offentlige.

Med udgangspunkt i den efterfølgende debat om emnet, fremsatte repræsentanter for Fremskridtspartiet den 2. maj 1997 forslag til folketingsbeslutning om forbedring af retsstillingen for grundejere i forbindelse med ekspropriation, der opfordrede regeringen til at fremsætte lovforslag, der sikrede, at bestemmelsen i grundlovens § 73 om fuldstændig erstatning ved ekspropriation blev efterlevet.

Den 6. maj 1997 fremsatte repræsentanter for Venstre, Det konservative Folkeparti, Fremskridtspartiet, Centrumdemokraterne og Dansk Folkeparti forslag til folketingsbeslutning om forbed-

ring af borgernes retsstilling ved gennemførelse af anlægsarbejder, herunder vejanlæg og -ombygning. Forslaget opfordrede til en gennemgribende revision af reglerne om ekspropriationsretstatning, der kunne forbedre borgernes retsstilling og i højere grad sikre mod værdiforringelser i forbindelse med offentlige anlægsarbejder, først og fremmest vejanlæg.

De to forslag blev behandlet af Folketingets Trafikudvalg. I en beretning af 29. maj 1997 noterede udvalgets flertal sig, at trafikministeren under et samråd i udvalget havde givet tilsagn om bl.a. at overveje behovet for nedsættelse af et ekspertudvalg til behandling af andre juridiske aspekter af ekspropriationslovgivningen end de emner, der var indeholdt i kommissoriet for det allerede nedsatte udvalg om forbedret information mv. af borgere i forbindelse med gennemførelse af større anlægsarbejder. Dette udvalg afgav sin rapport i april 1998. Lovændringen blev gennemført ved lov nr. 233 af 21. april 1999.

I overensstemmelse med det givne tilsagn besluttede trafikministeren at nedsætte et nyt udvalg, der skulle se nøjere på, om den kritik, der var rejst vedrørende vejlovens § 69 og de gældende regler om vejstøj kunne imødekommes ved ændring af lovgivningen.

Udvalget blev nedsat den 29. oktober 1997 under betegnelsen "Trafikministeriets ekspertudvalg".

Udvalget fik følgende kommissorium:

I forbindelse med en række konkrete ekspropriationer til større anlægsarbejder har der været rejst kritik af praksis i forbindelse med ulemper for nærhed til et anlæg, herunder støj fra et anlæg.

Der har ligeledes været rejst kritik af, at der ikke kan ydes erstatning ved omlægning af en ejendoms adgangsforhold, når omlægningen alene medfører, at ejendommen kommer til at ligge mere ubekvem i forhold til dens omgivelser, jf. vejlovens § 69, stk. 2.

Trafikministeren har derfor besluttet at nedsætte et ekspertudvalg, der skal undersøge denne kritik nøjere og vurdere, om der kan fastsættes juridisk anvendelige og økonomisk forsvarlige regler, som kan imødekomme kritikken.

Vurderingen skal omfatte både ejendomme, der er direkte berørt

af ekspropriationen, og ejendomme, der ikke er omfattet af ekspropriationen.

Endvidere skal udvalget nøje følge de verserende retssager om erstatning for nærhedsulemper.

Herudover kan udvalget overveje, om de i øvrigt er behov for tilpasning af regler om erstatningsudmåling mv. i forbindelse med ekspropriation.

Udvalget fik følgende sammensætning:

Professor, dr. jur. Orla Friis Jensen (formand), Aalborg Universitet.

Professor, dr. jur. Bo von Eyben, Københavns Universitet.

Professor, dr. jur. Karsten Revsbech, Aarhus Universitet.

Kommissarius Torben Bjerre, Skanderborg.

Fuldmægtig Dorte Rønnemoes, Justitsministeriet, senere afløst af fuldmægtig Lotte Wetterling, Justitsministeriet og fuldmægtig Jens Røn, Justitsministeriet.

Specialkonsulent Torbjørn Hartmann Larsen, Miljø- og Energi- ministeriet, senere afløst af fuldmægtig Gitte Tuesen, der igen er afløst af fuldmægtig Tine Kjærulff, Miljø- og Energiministeriet.

Kontorchef Conni Jensen, Trafikministeriet, senere afløst af afdelingschef Kurt Lykstoft Larsen, Trafikministeriet.

Specialkonsulent Poul Østergaard, Trafikministeriet, senere afløst af fuldmægtig Søren Erichsen, Trafikministeriet.

Landinspektør Søren Baumgarten, Vejdirektoratet.

Vicekontorchef Pia Mørkedal, Københavns kommune.

Juridisk konsulent Birgitte Sørensen, Amdsrådsforeningen.

Fuldmægtig Britt Vonger, Kommunernes Landsforening, senere afløst af dir., cand. jur. Birgit Herslund, kontorchef Hans Otto Jørgensen og senest af fuldmægtig Christel Petersen, Kommunernes Landsforening.

Udvalgets sekretærforretninger er blevet bestridt af chefkonsulent Mogens Funch, Vejdirektoratet, fuldmægtig Pia Pals, Trafikministeriet, og konsulent Leif G Larsen, firmaet Jusconsult.

Udvalget har i alt afholdt 10 møder. Udvalget har nedsat to underudvalg, et udvalg vedrørende støj, og et udvalg vedrørende vejlovens § 69.

I underudvalget vedrørende støj har medlemmerne været Orla

Friis Jensen, Torben Bjerre og Bo von Eyben. Udvalget har afholdt 2 møder.

I underudvalget om § 69 har medlemmerne været Orla Friis Jensen, Torben Bjerre og Karsten Revsbech. Udvalget har afholdt 16 møder.

Ekspertudvalget har fundet det hensigtsmæssigt at afgive sin betænkning som to delbetænkninger, samlet i én udgivelse.

Den første betænkning omfatter problemet vejstøj. Dette emne har i tiden efter udvalgets nedsættelse været gjort til genstand for væsentlige principielle overvejelser i retspraksis. Der har været tale om en udvikling på området, der har afklaret en række spørgsmål og resulteret i en ændring af gældende praksis.

Udvalget finder, at den stedfundne udvikling har ændret og afklaret retstilstanden på en måde, som indebærer en tilfredsstillende løsning på problemet. Udvalget finder herefter ikke, at der er behov for lovgivning på dette område.

I erkendelse heraf har udvalget alene set det som sin opgave at give en kort introduktion til vejstøj betragtet som en væsentlig miljøgener med en beskrivelse af de vigtigste tekniske grundbegreber og løsninger, en historisk redegørelse for 25 års myndighedsindsats på området, en kritisk analyse af tidligere og nugældende retspraksis på området, afsluttet med en beskrivelse af, hvad man må opfatte som de nugældende erstatningsregler for vejstøj.

Den anden delbetænkning omfatter emnet adgangsforhold. Den beskriver udvikling i retspraksis og lovgivning på området og analyserer behovet for at ændre den nugældende lovgivning på området, specielt bestemmelsen i vejlovens § 69.

Betænkningen beskæftiger sig specielt med de tre emner, der er omtalt i vejlovens § 69, stk. 2, herunder problemerne *afsides beliggenhed, øgede udgifter til vejvedligeholdelse* samt *afskæring af kundekreds*. Samtidig behandler den det i praksis omdiskuterede spørgsmål om *omvejerstatning*, når foranstaltninger på det offentlige vejnet bevirker omvej mellem en ejendoms lodder.

Udvalget foreslår en revision af vejlovens § 69, der dels tydeliggør bestemmelsens formål, dels indeholder en løsning for de grund-

ejere, der i ganske særlig grad lider tab som følge af afsides beliggenhed og/eller øgede udgifter til vejvedligeholdelse, dels indeholder en løsning på det omtalte omvejsproblem. Derimod finder udvalget ikke grundlag for at foreslå ændringer for så vidt angår spørgsmålet om tab af kundekreds, idet dette spørgsmål efter udvalgets opfattelse ikke er sammenligneligt med de øvrige problemer i forbindelse med forringede adgangsforhold.

Udvalget har undersøgt praksis for så vidt angår erhvervsvirksomheder, der lider tab som følge af midlertidige gener i forbindelse med anlægsarbejder, og har konstateret, at dette emne har fundet en efter udvalgets opfattelse tilfredsstillende løsning.

Udvalget har endelig foreslået at ændre vejlovens § 56, således at de processuelle regler i forbindelse med naboretslignende indgreb bringes i bedre overensstemmelse med de regler, der gælder for de statslige anlæg. Denne bestemmelse har betydning både i relation til vejstøj og til ændrede adgangsforhold.

Beskrivelsen af retspraksis i de to delbetænkninger er ajourført indtil 1. marts 2000.

Erstatning for vejstøj

Delbetænkning 1

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. INTRODUKTION TIL BEGREBET "VEJSTØJ"	3
1.1. Indledning	3
1.2. Målemetoder	4
1.3. Kvantificering af støjgenerne	6
1.4. Hvad er et acceptabelt støjniveau?	7
1.5. Tekniske løsninger	8
1.5.1. Dæmpning ved kilden	8
1.5.2. Andre former for dæmpning ved kilden.	9
1.5.3. Afstandsdæmpning	9
1.5.4. Afskærmning	10
1.5.5. Facadeisolering	10
2. DEN OFFENTLIGRETTLIGE REGULERING PÅ OMRÅDET	13
2.1. Tidligere indsats på området	13
2.1.1. Indledning	13
2.1.2. Veje og Jernbaner 1972	13
2.1.3. Betænkningen "Vejstøj" fra 1978	14
2.1.4. Udarbejdelse af vejledninger om vejstøj	16
2.2. Den aktuelle situation på støjbeskyttelsesområdet	16
2.2.1. Miljøbeskyttelsesloven/Planloven	16
2.2.2. Vejlovgivningen	18
3. UDVIKLINGEN INDEN FOR NABORETTEN	23
3.1. Indledning	23
3.2. Naboretlig praksis indtil 1988	24
3.3. Domspraksis på støjområdet	26
3.3.1. Højesteretsdom af 19. maj 1988 (Skræ-sagen) (U 1988.547)	26
3.3.2. Højesteretsdom af 18. maj 1993 (Kirkeåsvejen)(U 1993.685)	27
3.3.3. Højesteretsdom af 9. februar 1996 (Fæstehuset) (U 1996.661)	29
3.3.4. Taksationspraksis 1988-98	30
3.3.5. Højesterets dom af 17. marts 1998 (Holsted-sagen) (U 1998.691)	31
3.3.6. Højesteretsdom af 1. december 1998 (Hjørring-sagen) (U 1999.361)	33
3.3.7. Højesteretsdom af 1. december 1998 (Harlevholm-sagen)(U 1999.353)	35
3.3.8. Højesteretsdom af 18. januar 1999 (Viborg-sagen) (U 1999.598)	38
3.3.9. Vestre Landsrets dom af 10. september 1999 B-2547-92 (utrykt)	40

3.3.10. Vestre Landsrets dom af 10. september 1999 (B-2531-92) (utrykt)	41
4. PRINCIPIELLE BETRAGTNINGER: VURDERING AF GÆLDENDE RET PÅ OMRÅDET	43
4.1. Indledning	43
4.2. Den offentligretlige regulering af ejendomsrettens grænser for så vidt angår vejstøj	44
4.3. Regulering af ejendomsrettens grænser på naboretligt grundlag	46
4.3.1. Forholdet naboret-ekspropriationsret	46
4.3.2. Økonomiske vurderinger	48
4.3.3. Erstatningsgrundlaget	50
4.3.4. "Den almindelige samfundsudvikling"	51
4.3.5. Kendskab til projektet	53
4.3.6. Betydningen af støjvolde/støjskærme	54
4.3.7. Erstatningens størrelse	55
4.3.8. Støjberegninger som erstatningsgrundlag	56
4.3.9. Syns- og skønserklæringer	57
4.3.10. Sondringen nyanlæg/trafikudvikling	57
5. UDVALGETS OVERVEJELSER	59
6. UDVALGETS KONKLUSION	63

Vejstøj

1. Introduktion til begrebet "vejstøj"

1.1. Indledning

Offentlige trafikanlæg medfører ikke sjældent gener for omgivelserne. Anlægget i sig selv kan bevirke udsigtsgener og andre former for "dominans", for ikke at tale om gener for lokaltrafikken i området. Men det er trafikken på anlægget, der forvolder de største gener for omgivelserne. Disse gener består navnlig i rystelser, støj og partikelforurening. Myndighederne har taget en række initiativer til at begrænse omfanget af disse gener. Også den naboretlige erstatningspraksis afspejler i stigende grad disse forhold. Med den voksende bevidsthed om miljøgenerne og deres konsekvenser for værdien af ejendommene langs trafikanlæggene kan man forudse, at flere og flere af disse forhold vil blive opfattet som relevante for erstatningsfastsættelsen.

En særlig rolle spiller trafikstøj. En undersøgelse, foretaget af Socialforskningsinstituttet i 1976 og baseret på 5.000 interviews, dokumenterede, at vejstøj opfattes som den væsentligste enkeltårsag til ulemper i boligen. 24 % af de udspurgte angav, at de var generet af vejtrafikstøj. 7 % oplyste, at de følte sig endog stærkt generet af støjen.

Ifølge en støjkortlægning, udført af Trafikministeriet og Miljøstyrelsen i 1991, skønnes 145.000 danske boliger at være stærkt plaget af trafikstøj, dvs. udsat for støjniveauer over 65 dB(A). Kortlægningen er blevet revideret i 1995, hvor antallet af stærkt vejstøjbelastede boliger blev opgjort til ca. 130.000. Ændringen skyldes primært forbedrede opgørelsesmetoder og i mindre omfang en reelt reduceret støjbelastning. Ifølge rapporter fra Vejdirektoratet fra 1999 er antallet af boliger belastet med støj over 65 dB(A) anslået til 146.000.

I alt skønnes 485.000 danske boliger at være generet af vejstøj med niveauer over 55 dB(A). Begrebet dB(A) er defineret nedenfor.

Der foreligger en række undersøgelser, der påviser, at støj over et vist niveau medfører psykisk belastning og påvirker folks kon-

centrationsevne. Støjen kan gøre det svært at føre en almindelig samtale, herunder navnlig telefonsamtaler, ikke mindst for ældre hørebesværede og personer med høreskader. Trafikstøj gør det vanskeligt at falde i søvn og medfører, at man vækkes under søvn. Især støjtøppe, fx støj fra en forbikørende lastbil, har denne virkning. I almindelighed gælder det, at urolig søvn opleves som en ringe søvnkvalitet. Dårlig søvnkvalitet er igen årsag til dårlige arbejdspræstationer.

1.2. Målemetoder

Myndighederne har igennem et kvart århundrede været opmærksomme på vejstøjproblemet, jf. nærmere redegørelsen i kap. 2. De har udarbejdet en række grænseværdier, som benyttes i administrativ praksis. Forudsætningen for disse grænseværdier er metoder til at måle eller beregne de forskellige støjniveauer, som myndighederne konstaterer i den praktiske virkelighed. Støjproblemet skal kvantificeres, hvis det skal løses på hensigtsmæssig måde.

Vejtrafikstøj beskrives normalt ved to forskellige støjmål L_{Aeq} eller L_{Amax} .

Bogstavsbetegnelsen L angiver, at der er tale om det fysiske lydtrykniveau. Det er en logaritmisk funktion af lydtrykket og måles i decibel, dB. En fordobling af lydtrykket medfører en forøgelse af lydtrykniveauet på 6 dB.

Den menneskelige hørelse er mindre følsom over for lave frekvenser end over for høje frekvenser. Lydtrykmålere har derfor normalt indbygget et såkaldt A-filter, der dæmper de lave frekvenser i forhold til de høje frekvenser. På den måde tilnærmer lydtrykmålerens følsomhed sig den menneskelige hørelse. Hvis lydtrykmåleren har indbygget et A-filter, angiver den støjen i en størrelse, der benævnes det A-vejede lydtrykniveau. Det udtrykkes med betegnelsen $dB(A)$.

L_{Aeq} , ofte kaldet ækvivalentniveauet, er det konstante lydtrykniveau, som i et betragtet tidsrum har samme energiindhold som varierende lyd eller støj. L_{Aeq} er en logaritmisk funktion af lydtrykniveauet fra de enkelte støjkilder og måles i $dB(A)$. Ved en fordobling af antallet af i øvrigt ens støjkilder stiger L_{Aeq} med 3 $dB(A)$. Det menneskelige øre oplever lyden som dobbelt så stærk,

når L_{Aeq} er forøget med 8-10 dB(A). I den efterfølgende fremstilling anvendes betegnelsen dB(A) som udtryk for det ækvivalente støjniveau, med mindre andet er anført.

Normalt angives L_{Aeq} på døgnbasis, $L_{Aeq(24)}$. Dermed får man en gennemsnitsbeskrivelse af støjen i løbet af et døgn. Trafikintensiteten og dermed støjen varierer i løbet af døgnnet, men man kan stort set regne med, at ækvivalentniveauet om dagen er ca. 2 dB(A) højere end døgnækvivalentniveauet og om natten ca. 5 dB(A) lavere end døgnækvivalentniveauet.

Medens L_{Aeq} er udtryk for det gennemsnitlige støjniveau i en periode, beskriver L_{Amax} det maksimale lydtrykniveau fra et enkelt køretøj i et givet tidsrum, typisk fra den mest støjende lastbil.

I almindelighed anvender miljømyndighederne L_{Aeq} som grundlag for støjgrænseværdier. Det skyldes, at der kan konstateres en rimelig sammenhæng mellem det ækvivalente døgnniveau og de gener, som angives i interviewundersøgelser. Samtidig er det relativt simpelt at beregne det ækvivalente døgnniveau. Det skal dog bemærkes, at miljømyndighederne inden for rammerne af EU diskuterer en fælles metode, der i højere grad tager hensyn til dag/aften/natproblematikken.

Både L_{Aeq} og L_{Amax} er fysiske mål. Det betyder, at de er relativt simple at måle og beregne. Men de tager ikke fuldt hensyn til de meget komplicerede psykologiske faktorer, der indgår i støjopfattelsen. Støj er uønsket lyd, og støj fra en rockkoncert med et lyd-niveau på omkring 120 dB(A) værdsættes af mange mennesker.

Der er konstrueret mange, ofte særdeles indviklede støj mål, der kan beskrive trafikstøj. Mange undersøgelser har dog konkluderet, at L_{Aeq} indtil videre er det bedste mål for genevirkninger fra vejtrafikstøj.

1.3. Kvantificering af støjgenerne

Grundlaget for den indsats, der fra miljø- og vejmyndighedernes side gøres for at beskytte beboerne langs befærdede veje mod vejstøj er følgende skema:

<i>L_{Aeq} udendørs</i>	
dB(A)	
70-75:	Belastning af almenbefindende, øget brug af nervemedicin. Samtale udendørs yderst vanskelig. 85 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.
65-70:	Samtale udendørs meget vanskelig. 65 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.
60-65:	Samtale udendørs vanskelig. 45 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.
55-60:	Samtale udendørs vanskelig. 25 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.
50-55:	Samtale med normal stemmeføring mulig på forholdsvis kort afstand. 10 % af beboerne angiver at være stærkt generet af støj.
45-50:	Normal samtale mulig. Ingen angiver at være stærkt generet af støj.
<i>L_{Aeq} indendørs</i>	
dB(A)	
40-45:	Samtale vanskelig med ældre og hørehæmmede. Telefonsamtale vanskelig. Evnen til koncentration, fx. ved læsning, nedsættes. 45-60 % angiver søvnforstyrrelser.
35-40:	15 % angiver at være forstyrret under samtale og radio/TVlytning. Undervisning vanskelig. 20-40 % angiver at være forstyrret under søvn. Ved 35 dB(A) angiver ca. 10 % at være generet af støj. Ved 40 dB(A) angiver ca. 90 % at være generet af støj.
30-35:	0-10 % angiver at være generet af støj.
<i>L_{Amax} indendørs</i>	
dB(A)	
70 :	90 % vækkes.
55:	50 % vækkes. Ringe søvnkvalitet.
40-45:	Ca. 10 % vækkes.

Inden for EU-samarbejdet er miljømyndighederne i gang med at tilvejebringe en fælles europæisk kvantificering af støjgener. Det-

te arbejde forventes inden for de nærmest kommende år at resultere i et nyt arbejdsgrundlag, der er mere præcist end det foranstående skema.

1.4. Hvad er et acceptabelt støjniveau?

Spørgsmålet om, hvad myndighederne anser for at være et acceptabelt støjniveau, kan ikke uden videre baseres på teoretiske betragtninger om støjulempernes omfang og karakter. I praksis fastsættes grænseværdierne bl.a. under hensyn til de tekniske muligheder for støjbeskyttelse og omkostningerne herved. I nogle situationer er omkostningerne ved at sikre et lavt støjniveau forholdsvist små. Når omkostningerne er store, vil de "acceptable" grænseværdier ofte blive lagt noget højere. Grænseværdierne er dermed udtryk for et kompromis mellem ideelle krav og den praktiske virkelighed.

I Miljøministeriets planlægningsvejledning af maj 1974 "Miljøhensyn ved planlægning" blev der angivet en støjgrænseværdi på 45 dB(A) udendørs. Denne værdi, der svarer til en indendørs støjgrænseværdi på 30-35 dB(A), hvis vinduet står på klem, tilfredsstillende stort set alle støjmessige krav. Den må imidlertid først og fremmest betragtes som en ideel målsætning i situationer, hvor planlægning af vejanlæg og bebyggelse kan ske uden andre bindinger end de støjmessige hensyn. Samme vejledning betegner støjniveauer over 55 dB(A) som "utilfredsstillende". Denne værdi er blevet benyttet meget som grænseværdi i praktiske afgørelser og som krav i region-, kommune- og lokalplaner, jf. nærmere kapitel 2.

I Trafikministeriets betænkning *Vejstøj* fra 1978, der er omtalt i kapitel 2, var udgangspunktet en støjgrænseværdi på 55 dB(A), som betegnedes som acceptabel. Heri ligger som nævnt et kompromis mellem hensynet til miljøet og omkostningerne ved at overholde denne grænseværdi. Som det fremgår af skemaet ovenfor vil en mindre del af beboerne i området angive at være stærkt generet af støj. Til gengæld vil normal samtale være mulig på kort afstand.

Betænkningen foreslog en øvre støjgrænseværdi på 65 dB(A) i byområder, der i forvejen er ramt af støj. Som anført i kapitel 2 blev betænkningens forslag til ændringer i lovgivningen ikke gennemført.

1.5. Tekniske løsninger

1.5.1. Dæmpning ved kilden

Støj opstår især i samspillet mellem motorkøretøjernes dæk og vejbanen. Vejvæsenet kan derfor ved brug af egnede vejbelægninger bidrage til at reducere støjproblemet, jf. nedenfor.

Vejstøj kan bekæmpes ved kilden i form af lave grænseværdier for motorkøretøjers støjemission, herunder krav til motorer og dæk. Motorstøjen er dominerende ved lave hastigheder, dækstøj ved høje.

Med hensyn til støjgrænser for biler og motorcykler er Danmark bundet af direktiver fra EU.

EUs krav til køretøjers støjemission er strammet væsentligt de seneste år. Det gælder især for lastbiler, hvor kravene i perioden 1972-96 er øget fra 91 dB til 80 dB. Indsatsen har dog ikke haft markant betydning for støjsituationen i EU. Grænseværdierne er fortsat liberale, hvortil kommer, at målemetoderne er indrettet efter nogle principper, der ikke dækker brugen af køretøjerne i praksis. Endvidere har øget brug af bredere dækprofiler til personbiler og større lastbiler med flere aksler og dæk har medført øget støj. Heller ikke disse forhold afspejles i testmetoden.

Der er endnu ikke fastsat krav til støjudsendelse fra dæk. Der foreligger et kommissionsforslag, oversendt til EU-parlamentet i december 1997 om grænseværdier for rullestøj. Gennemføres forslaget, må antagelig 25 % af dækkene på markedet ændres. Forslaget indeholder ikke noget skøn over den forventede støjmæssige effekt. De danske miljømyndigheder antager imidlertid, at en indsats for at udskifte de mest støjende dæk vil kunne dæmpe støjen på hovedlandeveje og motortrafikveje med 2 dB(A).

Udviklingen på området går således langsomt. Hertil kommer, at støjgrænserne kun gælder for nye køretøjer, og at de ældre, mere støjende køretøjer, først må udskiftes, inden virkningen kan mærkes fuldt ud. Endelig betyder de seneste års stigende trafik-tal, at beboerne langs vejene ikke oplever lavere støj fra de enkelte køretøjer som en væsentlig forbedring af forholdene.

1.5.2. Andre former for dæmpning ved kilden.

Vejbestyrelsen kan reducere omfanget af vejstøj ved brug af visse typer vejbelægning (1- og 2-lags drænasfalt). Det skønnes, at støjbelastningen kan reduceres med 2-4 dB(A) ved konsekvent brug af denne teknologi.

Vejbestyrelsen kan også reducere omfanget af vejstøj ved hjælp af hastighedsbegrænsninger. En hastighedsreduktion fra 110 km/t til 90 km/t medfører fx en støjreduktion på 1,4 dB(A). For en vej uden tung trafik kan der opnås en støjreduktion på 2,8 dB(A) ved at reducere hastigheden fra 50 til 40 km/t. Omfanget af støjgener kan også reduceres ved hjælp af begrænsninger i trafikens omfang, især begrænsning af den tunge trafik. Tilsvarende gælder ved overflytning af trafik fra boligområder til større veje uden for sådanne områder. Ved anlæg af omfartsveje vil trafikmængden på den oprindelige vej typisk blive reduceret med 50-70 %, svarende til en reduktion af støjniveauet med 3-4 dB(A).

Endelig kan vejstøjen selvsagt minimeres, såfremt omfanget af trafikken begrænses mere generelt. Her står flere forskellige virkemidler til rådighed, fx om afgifter på køretøjer, der ikke opfylder bestemte støjgrænser (motorstøj og dækstøj), om *roadpricing*, der indebærer afgifter, afpasset efter brugen af køretøjet, således at prisen er højest i støjfølsomme områder, og om overflytning af biltrafik til mere miljøvenlige transportformer. Hele dette område er dog endnu kun i støbeskeen.

1.5.3. Afstandsdæmpning

Vejstøj aftager, jo længere borte vejen er placeret fra den støjramte ejendom. Støjniveauet ud til en vej med trafik i størrelsesorden 10.000 køretøjer/døgn uden særlige hastighedsgrænser og med 10 % tung trafik vil typisk ligge omkring 75 dB(A). 300 m fra vejen vil støjniveauet ligge på 55 dB(A), svarende til, hvad miljømyndighederne betragter som acceptabelt. Såfremt vejens tracé sænkes til 1 m under terræn, nedsættes støjniveauet med 3-4 dB(A), og hæves det 1 m, stiger niveauet med 2-3 dB(A). Stigninger på vejen øger omfanget af støjen, afhængig af antallet af tunge køretøjer.

Vejbestyrelsen har ved tracéring af nye vejanlæg dermed mulighed for at reducere omfanget af støj fra vejen. Vejmyndighederne

er dog i meget høj grad bundet af en række andre hensyn end de støjmæssige, fx byplanmæssige, landskabs og fredningsmæssige samt landbrugsmæssige hensyn. Hertil kommer, at der naturligvis er økonomiske samt vej- og trafiktekniske hensyn.

1.5.4. Afskærmning

Støjdæmpning kan ske ved støjskærme og -volde, placeret så tæt som muligt ved lydkilden eller ved modtageren. Jo højere og længere skærmen er, jo større er dæmpningen. Opstilling af en støjskærm kan betyde en støjreduktion på 12 dB(A) for de boliger, der ligger tættest ved vejen. For boliger, der ligger 100 m væk, reducerer skærmen støjniveauet med 3-5 dB(A). Støjskærme har hovedsagelig betydning for boliger med op til to etager og ringe betydning for højereliggende lejligheder. Alligevel kan foranstaltningerne opleves som en forbedring af forholdene, især fordi udendørsarealerne er beskyttet mod støj. Støjskærme reducerer også gener som indblik og forurening fra trafikken og kan bidrage til at skabe læ. På den anden side kan støjskærme mv. også opfattes som noget negativt, fordi de tager udsigten, skæmmer omgivelserne eller lukker beboerne inde. Transparente skærme reducerer disse problemer. Bevoksning mellem boliger og vej har kun en beskedent dæmpningseffekt.

Omkostningerne ved en 3 m høj skærm skønnes at andrage 8000 kr. pr. løbende meter (1998-prisniveau). Støjvolde er pladskrævende. Til gengæld kan omkostningerne ved disse være lavere, især hvis der kan anvendes overskudsjord til anlægget.

1.5.5. Facadeisolering

Afskærmning kan afhjælpe støjproblemerne både udendørs og indendørs. Når afskærmning ikke er mulig, kan støjforholdene indendørs forbedres ved hjælp af bygningsmæssige foranstaltninger, herunder forbedret vinduesisolering, isolering af ydervægge og tagkonstruktion. Hvor vinduer med enkeltruder typisk dæmper støjen med 15-25 dB(A), og koblede vinduer og termoruder dæmper støjen 25-30 dB(A), dæmper termolydruder 30-40 dB(A) og enkeltruder forbedret med nye forsatsvinduer med termoruder eller termolydruder 35-40 dB(A). For bygninger med enkeltruder vil forbedrede vinduer således kunne betyde en nedsættelse af det indendørs støjniveau med op til 25 dB(A). Sådanne vinduer betyder også en reduktion af varmeforbruget.

Omkostningerne ved facadeisolering af en lejlighed skønnes typisk at ligge på 28.000 kr. pr lejlighed, og 46.000 kr. pr parcelhus (1998-prisniveau).

2. Den offentligretlige regulering på området

2.1. Tidligere indsats på området

2.1.1. Indledning

Hvor naboretten anskuer støjproblemet fra den enkelte grund-ejers side, anskuer de offentlige myndigheder sagen som et sam-fundsproblem, som det offentlige bør søge at løse. Det sker typisk gennem bindende normer og vejledende retningslinier. De offentlige forskrifter har en vis indflydelse på den naboretlige praksis. På den ene side kan de bidrage til at præcisere, hvad der kan op-fattes som sædvanlig og normal adfærd. På den anden side bli-ver det vanskeligere for grundejerne at rejse sager på naboretligt grundlag, når miljømyndighederne først har godkendt en virk-somhed, fordi den lever op til miljømyndighedernes krav og anbe-falinger. I det omfang det lykkes for myndighederne, indskræn-kes grundejernes behov for at søge problemerne løst på naboret-ligt grundlag - selvom denne mulighed principielt altid står åben som et alternativ til en henvendelse til miljømyndighederne.

2.1.2. Veje og Jernbaner 1972

I rapporten *Veje og Jernbaner* fra 1972, udgivet af *Forurenings-rådet*, indstillede en arbejdsgruppe, at der med henblik på be-kæmpelse af bl.a. vejstøj gennemførtes en række foranstaltning-er, herunder ændringer i den eksisterende lovgivning. Rapport-en medvirkede til, at støjulemper blev medtaget i miljøbeskyt-telsesloven (lov nr. 372 af 13. juni 1973) som en af de former for forurening, som loven skulle bidrage til at forebygge og bekæmpe.

Ved en revision af vejlovgivningen i 1972 indførtes - i overens-stemmelse med en anbefaling i rapporten - en hjemmel for eks-propriation til støjafskærmende foranstaltninger. Der var herved tænkt på ekspropriation af arealer til brug for opførelse af støj-volde eller støjskærme. Derimod fandt Trafikministeriet, at visse andre forslag til ændringer i vejlovgivningen, foreslået i den nævnte rapport, måtte kræve nærmere overvejelser, ikke mindst på grund af de økonomiske konsekvenser, der var forbundet med forslaget. Dette skete i det såkaldte *Vejstøjudvalg*, jf. nedenfor.

2.1.3. Betænkningen "Vejstøj" fra 1978

Udvalgets kommissorium

I 1974 nedsatte Trafikministeriet et særligt udvalg, Vejstøjudvalget, der skulle bidrage til at løse nogle af de problemer, der knytter sig til støj fra veje. Det var udvalgets opgave at vurdere, hvad der kunne gøres for at hindre, at nye veje blev placeret på en sådan måde, at de påførte eksisterende eller planlagt bebyggelse væsentlige støjgener, dels hvilke foranstaltninger der kunne foretages for at begrænse støjulemperne i de tilfælde, hvor nye vejanlæg gennemførtes tæt ved eksisterende bebyggelse.

Parallelt hermed skulle udvalget vurdere, hvad der kunne gøres for at forhindre, at hidtil ubebyggede arealer langs eksisterende eller planlagte veje blev bebygget med støjfølsom bebyggelse, og hvad der i givet fald kunne gøres fra plan- og bygningsmyndighederne for at begrænse støjulemperne.

Udvalget skulle vurdere, hvad der kunne gøres for at forebygge og begrænse støjulemperne i de ovennævnte situationer, hvad det ville koste og hvem der burde betale for de nødvendige foranstaltninger, herunder fremkomme med forslag til ændringer i lovgivningen på området.

Det erkendtes, at det ville være forbundet med uoverskuelige økonomiske konsekvenser at foreslå nye principper for afhjælpning af støjulemper på allerede eksisterende bebyggelse ved allerede anlagte veje.

Udvalgets forslag

Udvalget foreslog en revision af vejlovgivningen, der pålagde vejbestyrelsen en pligt til at tilstræbe, at eksisterende og planlagt støjfølsom bebyggelse langs nye, større vejanlæg, ikke var udsat for vejstøj, der oversteg bestemte støjgrænseværdier. Forslaget sigtede mod 55 dB(A) i det åbne land og 65 dB(A) i de bymæssige områder, der i forvejen havde en baggrundsstøjbelastning på mellem 55 og 65 dB(A). Hvis baggrundsstøjen i forvejen var højere end 65 dB(A), måtte vejanlægget ikke bidrage til at forhøje støjniveauet. Det var forudsat, at støjbekæmpelsen skulle ske ved hensigtsmæssig tracering af det nye vejanlæg, subsidiært ved hjælp af støjvolde og støjskærme. Såfremt vejbestyrelsen ikke på økonomisk forsvarlig måde kunne tilvejebringe et acceptabelt udendørs støjniveau, skulle vejbestyrelsen være forpligtet til at

tilvejebringe et acceptabelt støjniveau indendørs (30 dB(A)) ved hjælp af facadeisolering.

Reglerne forudsatte, at vejvæsenet i et vist omfang kunne kræve nogle af udgifterne ved de nævnte foranstaltninger godtgjort af andre myndigheder, og for så vidt angik facadeisolering af grundejerne i det omfang den betød en forbedring af ejendommens brugsværdi. Såfremt en grundejer ikke ønskede at få sin ejendom lydisoleret, kunne vejbestyrelsen frigøre sig for sine forpligtelser ved at deponere beløbet. Endelig havde vejbestyrelsen efter forslaget mulighed for at overtage ejendommen, hvis udgifterne til de støjdæmpende foranstaltninger ikke stod i rimeligt forhold til ejendommens værdi.

Udvalget afstod fra tanken om at afhjælpe støjproblemet ved hjælp af en ulempeerstatning til de berørte grundejere. Det henviste herved til, at støj måtte betragtes som et samfundsmæssigt problem af fysisk og psykisk art, der ikke burde kunne klares ved økonomisk kompensation. Dette synspunkt lå bag udvalgets forslag om, at vejbestyrelsen kunne frigøre sig ved at deponere eventuelle erstatningsbeløb (for facadeisolering), såfremt den aktuelle grundejer ikke var interesseret i den pågældende løsning.

Herudover fremsatte udvalget forskellige forslag til ændringer i planlovgivningen, der på forskellig vis forpligtede planmyndighederne til at bidrage til yderligere bekæmpelse af vejstøjproblemerne.

Som nævnt var det ikke udvalgets opgave at foreslå løsninger på de støjproblemer, der forvoldtes af trafikken på eksisterende veje i forhold til eksisterende bebyggelse, uanset at disse problemer sandsynligvis udgør langt den største del af samfundsproblemet vejstøj.

Forslagets videre skæbne

Selv om Vejstøjudvalgets lovforslag alene sigtede til at løse kommende støjproblemer i forbindelse med nye vejanlæg eller i forbindelse med ny bebyggelse langs bestående veje, var de økonomiske betæneligheder ved at gennemføre udvalgets forslag store. I 1979 udarbejdede Trafikministeriet et udkast til forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje, i det væsentlige baseret på betænkningens lovudkast. Udkastet blev forelagt en række ministerier og organisationer, som gav deres tilslutning til lov-

udkastets principper. Kommunernes Landsforening udtrykte dog betænkelighed ved de juridiske forpligtelser, der pålagdes vejbestyrelserne mht. støjbekæmpelsen. Foreningen fandt ikke, at de økonomiske konsekvenser af lovforslaget var tilstrækkeligt belyst, og foreslog, at der i stedet udsendtes vejledninger om, hvordan støjenssynet kunne varetages ved planlægningen af veje og bebyggelse.

På denne baggrund besluttede trafikministeren og miljøministeren i 1980 at opgive at fremsætte lovforslag om emnet.

2.1.4. Udarbejdelse af vejledninger om vejstøj

I overensstemmelse med ønsket fra de kommunale organisationer gik Trafikministeriet og Miljøministeriet i gang med at udarbejde *vejledende* materiale, der kunne inspirere vejbestyrelser, der overvejede at iværksætte større vejanlæg, til bedst mulig at sikre støjfølsom bebyggelse mod kommende vejstøj. Dette regelarbejde er nærmere beskrevet i afsnit 2.2.

2.2. Den aktuelle situation på støjbeskyttelsesområdet

2.2.1. Miljøbeskyttelsesloven/Planloven

Miljøbeskyttelsesloven (lovbebg. nr. 698 af 22. september 1998 med senere ændringer) medtager støjulemper blandt de miljøproblemer, som loven tilsigter at forebygge og bekæmpe. Løsningerne retter sig mod forureningskilden. *Lov om planlægning* (lovbekendtgørelse nr. 551 af 28. juni 1999) tilsigter at forebygge støjforurening af arealer, der overgår til anden anvendelse.

Hvad angår forureningskilden giver miljøbeskyttelseslovens § 35 miljøministeren hjemmel til at udarbejde en liste over særlig forurenende virksomheder, anlæg og indretninger, som er omfattet af den særlige ordning om forhåndsgodkendelse af forurenende virksomhed, der er omtalt i lovens § 33. Jernbaner og vejanlæg er bevidst undtaget fra denne liste. Miljømyndighederne har ikke anset det for realistisk at foreslå en sådan ordning for anlæg af jernbaner og større veje. Det er ligeledes antaget, at miljømyndighedernes konkrete afgørelser ikke kan anvendes til at begrænse de ulemper, der forårsages af den almindelige benyttelse af jernbane- og vejnettet.

I lovens § 15, stk. 1, er der givet miljøministeren hjemmel til at fastsætte regler om, at projekter for større vejanlæg samt for jernbaner skal forelægges for miljøministeren, forinden anlægget påbegyndes. Sådanne regler er ikke udstedt. Større vejanlæg mv. er imidlertid omfattet af reglerne i Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 428 af 2. juni 1999, den såkaldte samlebekendtgørelse, jf. § 3, stk. 1 og 2, og bilag 1, punkt 7, hhv. bilag 2, punkt 10. Denne bekendtgørelse er udstedt i medfør af planloven. Bekendtgørelsens regler beskriver den såkaldte VVM-vurdering, hvorefter planer om større anlægsarbejder, herunder også vejanlæg, skal underkastes en særlig vurdering af anlæggets virkning på miljøet. Anlæg, der vedtages i enkeltheder ved særlig lov, er formelt undtaget fra VVM-reglerne. Det er herved forudsat, at der i forbindelse med lovforslaget foretages en VVM-lignende procedure.

De problemer, der kan opstå ved større statslige vejanlæg, og de løsninger, som anlægsmyndigheden skal gennemføre for at reducere eventuelle støjgener, aftales sædvanligvis ved forhandlinger mellem Miljøministeriet og Trafikministeriet, forinden regeringen fremsætter anlægslovforslaget. Også under lovforslagets behandling i Folketinget drøftes de miljømæssige krav til anlægget. Hertil kommer, at ikke blot amtskommunale og større kommunale vejanlæg, men i reglen også statslige vejanlæg indgår i regionplanlægningen og må ses i sammenhæng med de målsætninger, som regionplanerne indeholder.

Ifølge § 10 i samlebekendtgørelsen skal region- og kommuneplanernes retningslinier sikre, at støjbelastede arealer i landzone respektive byzone og sommerhusområder ikke udlægges til støjfølsom anvendelse. Bestemmelsen angiver yderligere, at lokalplaner, der udlægger støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, skal fastsætte bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger. Hjemmelen hertil findes i lov om planlægning § 15, stk. 2, nr. 12 (afskærmningsforanstaltninger såsom anlæg af beplantningsbælte, støjvold og mur). De støjgrænser, der bør tilgodeses i planlægningen, er anført bl.a. i Miljøstyrelsens vejledning nr. 3/1984 om trafikstøj i boligområder.

Hvad angår den støjfølsomme arealanvendelse nær større vejanlæg, er der i miljøbeskyttelseslovens § 15, stk. 2, givet miljøministeren en hjemmel til - efter forhandling med trafikministeren og

de kommunale organisationer - at fastsætte regler om de støjgrænser, der skal gælde for ny støjfølsom bebyggelse, der agtes opført ved større vejanlæg (og jernbaner). I det nu ophævede cirkulære nr. 92 af 7. juni 1983 om varetagelse af støjhensyn i den fysiske planlægning mv. var det forudsat, at regionplanerne kom til at indeholde retningslinier om, at støjbelastningen fra vejtrafik i områder, der udlægges til støjfølsomme formål, almindeligvis ikke burde overstige 55 dB(A). De nugældende regler findes som nævnt i vejledning nr. 3/1984.

Ud over den nævnte vejledning om trafikstøj i boligområder, har miljømyndighederne udsendt *Kommuneplanorientering nr. 6 om støjbegrænsning i eksisterende byområder (1982)*, *Projektering af boligbebyggelse i støjbelastede boligområder (1983)*, *Støjkortlægning: Vejledning og signaturer (1983)*, *Håndbog om miljø og planlægning (Planstyrelsen 1991)*, *Miljø og trafik i kommuneplanlægningen (Planstyrelsen, Miljøministeriet 1992)*, *Afskærmning og isolering mod trafikstøj (orientering fra Miljøstyrelsen nr. 15, 1995)* samt Miljønyt nr. 30, 1998 *Begrænsning af trafikstøj* (Trafikministeriet og Miljøstyrelsen).

Endvidere er der i Boligministeriets *bygningsreglement af 1995*, udfærdiget i medfør af bygningslovgivningen, fastsat krav til indretning af støjfølsom bebyggelse i nærheden af større trafik anlæg.

De bestemmelser, der er udsendt i medfør af miljøbeskyttelsesloven, planloven og bygningsloven har dels karakter af vejledninger og anbefalinger, dels karakter af bestemmelser, der regulerer de private grundejeres ejendomsret i henseende til udnyttelse af disse ejendomme i forbindelse med byggeri. De varetager således kun de støjproblemer, der opstår som følge af etablering af nye trafik anlæg nær bebyggelse mv. eller som følge af etablering af ny bebyggelse mv. ved bestående trafik anlæg. Forholdet mellem eksisterende trafik anlæg og eksisterende bebyggelse indgår - bortset fra planlovens § 15, stk. 2, nr. 18, om støjisolering i forbindelse med byfornyelse af eksisterende boligbebyggelse - ikke i dette regelsæt.

2.2.2. Vejlovgivningen

Som tidligere anført måtte Trafikministeriet opgive at indføre bindende støjgrænseværdier i vejlovgivningen. Lov om offentlige

veje indeholder alene en hjemmel til at ekspropriere areal mv. til etablering af støjværn. Bestemmelsen blev som ovenfor nævnt indført efter forslag i rapporten *Veje og Jernbaner* fra 1972. Herefter er det den enkelte vejbestyrelses opgave at vurdere, i hvilket omfang der i forbindelse med nyanlæg af offentlige veje skal tages hensyn til støjproblematikken.

I forbindelse med anlæg af statsveje tager Folketinget i anlægslovene konkret stilling til, i hvilket omfang der skal tages initiativer, der sikrer vejenes omgivelser mod miljøgener, eksempelvis i forbindelse med etablering af Hasle Ringvej i Århus. Det samme skete i forbindelse med andre anlægslove om større trafik anlæg, fx anlægsloven om etablering af Danlinkruten (jernbane) samt lovgivningen om Øresundsforbindelsen.

Regeringens trafikpolitiske redegørelse af december 1993 "*Trafik 2005*" indeholder følgende målsætning på støjområdet:

Regeringen ønsker at fastholde den positive udvikling, der har fundet sted som følge af den hidtidige støjbekæmpelsesindsats, og ønsker at videreføre indsatsen mod støjbelastningen fra trafikken. Målsætningen skal skærpes, så højst 50.000 boliger er belastet med et støjniveau på over 65 dB(A) i 2010.

Ved gennemførelse af nye større trafikprojekter skal det som udgangspunkt lægges til grund, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj ved etablering af ny bebyggelse ved eksisterende trafik anlæg også skal gælde som målsætning for nye trafik anlæg, der passerer eksisterende større samlede byområder.

De seneste anlægslove, lov nr. 400 af 2. juni 1999 om anlæg af rute 9, strækningen Odense-Svendborg, lov nr. 401 af samme dato om anlæg af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snebjerg, og lov nr. 402 af samme dato om anlæg af rute 21, strækningen Holbæk-Vig indeholder - i overensstemmelse med den nævnte målsætning - følgende standardformulering:

For at sikre, at det udendørs trafikstøjniveau ved boliger i sammenhængende bebyggelser ikke overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi 55 dB(A), vil der i nødvendigt omfang blive etableret støjafskærmning langs den nye vej, såfremt øvrige forhold ikke taler imod dette. Alternativt kan der alt efter de konkrete forhold blive tale om ulempeerstatning, der fastsættes af de takserende myndigheder. Det nærmere omfang og udformningen af støjafskærmning vil efter drøftelse med de berørte borgere blive fastlagt i detailprojekteringsfasen.

Trafikministeriet har sammen med Miljøministeriet taget initiativ til en række publikationer, der indeholder vejledninger til

vejbestyrelserne om, hvorledes støjensynet kan varetages på økonomisk og teknisk forsvarlig måde. Dette materiale har især betydning for overvejelser om støjbekæmpelse ved nye statsveje, der ikke kræver anlægslov, amtsveje og større kommuneveje.

I rapporten *Støjensyn ved nye vejanlæg* fra juni 1989, udarbejdet af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra bl.a. Trafikministeriet, Miljøministeriet, Miljøstyrelsen og de kommunale organisationer, er der indsamlet erfaringer fra projekter, hvor vejbestyrelser har anvendt ressourcer på støjbekæmpelse ved nyanlæg af større veje, dels om tekniske løsninger og økonomien bag projekterne, dels om forholdet mellem omkostningerne og nytten ved de støjdæpende foranstaltninger. Dette materiale var tænkt som inspiration for vejbestyrelser, der står over for anlæg af nye større veje.

Som et redskab til kvantitativt at vurdere den nytte, der kan opnås ved støjdæpende foranstaltninger, udarbejdede arbejdsgruppen et såkaldt støjbelastningstal, der angiver antallet af belastede ejendomme samt støjens intensitet og dermed dens genvirkning. Tallet skulle bidrage til en mere effektiv prioritering af indsatsen mod vejstøj.

Af andet materiale, der i de seneste år er udsendt af Trafikministeriet i samarbejde med miljømyndighederne, kan nævnes

Miljøstyrelsen og Vejdirektoratet: *Måling af trafikstøj* (december 1982).

Vejdirektoratet: *Vejregler for støjskærme og volde* (marts 1983).

Kortlægning af vejtrafikstøj i Danmark (december 1993).

Trafikministeriet: *Trafik 2005 - problemstillinger, mål og strategier* (december 1993).

Vejdirektoratet: *Vejtrafik og støj - en grundbog* (rapport nr. 146 1998).

Vejdirektoratet (i samarbejde med Miljø- og Energiministeriet og Miljøstyrelsen): *Beregningsmodel for vejtrafikstøj* (rapport nr. 178 1998).

Vejdirektoratet: *Støjskærme, eksempler og erfaringer* (rapport nr. 183, august 1999).

Vejdirektoratet: *Støjskærme, projektering* (rapport nr. 184, august 1999).

Vejdirektoratet: *Støjbekæmpelse langs statsvejene, mål og strategi* (rapport nr. 79, august 1999).

Vejdirektoratet: *Vejne til mindre støj, støjbekæmpelse langs statsvejnettet* (rapport nr. 80, 1999).

De to sidstnævnte rapporter uddyber Vejdirektoratets strategi for bekæmpelse af vejstøj på det statslige vejnet, bestående af 1600 km vej. Her er støjbelastningen opgjort i følgende skema:

Udendørs støj	Antal støjbelastede boliger langs statsvejene pr 1. januar 1998
55 - 60 dB(A)	12.000
60 - 65 dB(A)	8.500
65 - 70 dB(A)	6.000
> 70 dB(A)	4.000
I alt >55 dB(A)	30.500

Ovennævnte tal stammer fra støjkortlægningen 1994-95 og er inkl. enkeltliggende landejendomme og fritidsholiger.

Målsætningen omfatter en reduktion af støjen for de 10.000 boliger, der er belastet med mere end 65 dB(A). I årene 1992-96 er der hidtil anvendt gennemsnitligt 25 mio. kr. årligt til støjbekæmpelse på statsvejene. Omkostningerne ved at nå målsætningen på det statslige vejnet er anslået til yderligere 350 mio. kr. Herudover findes der 136.000 boliger på det øvrige vejnet, der er belastet på samme måde. På grundlag heraf kan man skønne, at de samfundsmæssige udgifter til en tilsvarende forbedring af forholdene på hele vejnettet vil være af størrelsesorden 6 mia. kr. Hertil kommer omkostningerne ved at afhjælpe problemerne for de resterende 340.000 boliger, der er belastet af støj i intervallet 55-65 dB(A). Det er således meget store investeringer, der er tale om, hvis der skal ske en konsekvent støjbekæmpelse langs de offentlige veje i overensstemmelse med Miljøstyrelsens anbefalinger.

3. Udviklingen inden for naboretten

3.1. Indledning

Inden for erstatningsretten kan forureneren i visse tilfælde (færdselsloven, luftfartsloven, miljøerstatningsloven) ifalde et objektivt ansvar, hvis den pågældende påfører andre en skade.

Miljøerstatningsloven rammer dog ikke trafik på veje og baner, allerede fordi ansvaret navnlig er knyttet til virksomheder, der skal godkendes efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5. Som tidligere nævnt er trafik på veje og baner undtaget fra reglerne om godkendelse. Færdselslovens erstatningsbestemmelser kunne derimod teoretisk set gøre den enkelte bilist ansvarlig for de skader, vedkommende påfører omgivelserne, på samme måde som føreren af et luftfartøj kan ifalde erstatningsansvar, hvis en konkret overflyvning medfører et tab for en minkavler. Men i praksis opstår de trafikale miljøskader som summen af mange små påvirkninger, såkaldt *diffus forurening*, hvor man ikke kan drage den enkelte forurener til ansvar. Derfor bliver det aktuelt at inddrage vejmyndighederne som ejer af vejarealet i de erstatningsmæssige overvejelser. Dermed bliver der tale om et *naboretligt problem*.

Den såkaldte naboret giver ejerne af faste ejendomme en vis beskyttelse mod andre ejeres råden, såfremt denne råden på særlig vidtgående måde har indflydelse på værdien af deres ejendomme. Der er i retspraksis søgt fastlagt en grænse mellem tilladelige og ikke-tilladelige ulemper. Støjgener er ulemper, der både kan være tilladelige og ikke-tilladelige.

Forudsætningen for, at en ejer kan reagere over for den råden, der finder sted på en naboejendom, er, at der er tale om *væsentlige* ulemper, der overstiger, hvad der er *sædvanligt* på det pågældende sted eller på tilsvarende steder, eller med andre ord overstiger, hvad der kan forventes efter områdets beskaffenhed og ejendommens beliggenhed.

Antallet af naboretssager om støjulemper fra *eksisterende* veje er beskedent. KFE 1995.227 omtaler en kendelse, afsagt af Over-taksationskommissionen for Århus Amt. Kendelsen afviste erstatning til en ejerlejlighedsforening i en situation, hvor en trafi-

keret kommunevej blev omlagt til en amtskommunal forbindelsesvej mellem motorvejen og havnen i Århus. Taksationskommissionen havde tilkendt en erstatning til facadeisolering af ejendommen.

Udvalget er ikke bekendt med sager, der har resulteret i erstatning til grundejere. Selv om ulemperne kan være særdeles væsentlige, opfattes støj fra eksisterende veje som en sædvanlig foreteelse, der må kunne forudses efter områdets beskaffenhed og ejendommens beliggenhed - også selv om der med tiden er sket en intensivning af trafikens omfang og dermed af støjen. Derfor er det almindeligt antaget, at der ikke kan blive tale om erstatning på naboretligt grundlag til en støjplaget grundejer som følge af den almindelige udvikling i trafikken. Tværtimod kan der som led i den almindelige regulering af ejendomsrettens grænser (planlovgivningen) blive tale om, at ejeren selv i forbindelse med bebyggelse af ejendommen må sikre sig forsvarlige støjforhold på ejendommen.

3.2. Naboretlig praksis indtil 1988

Ved nye vejanlæg har problemet om ulempeerstatning for støjgener ved eksisterende bebyggelse været rejst og behandlet på naboretligt grundlag allerede i halvfjerdserne, da anlægsvirksomheden på vejområdet for alvor tog fart. Antallet af sager var dog forholdsvis ringe. Det kan skyldes, at vejbestyrelsen i et vist omfang har søgt at minimere problemerne, fx ved at beskytte enkelte ejendomme i det åbne land ved hjælp af støjvolde i form af depoter af overskudsjord. Undertiden er gener ved støjulemper medtaget i de erstatningsbeløb for nærhed ved vej, som ikke sjældent fastsættes af taksationsmyndighederne i forbindelse med arealafståelse, og som ud over støj omfatter indblik i ejendommen fra vejen og rystelser. Disse ulempeerstatninger er dog relativt lave, og - specielt i forhold til støjulemperne - så lave, at de på ingen måde kan finansiere nogen form for effektiv støj-dæmpning.

Der er dog ingen tvivl om, at den stigende bevidsthed om støjproblemet ikke alene har præget udviklingen inden for den offentlige miljøret, fx nedsættelsen af Trafikministeriets vejstøjvalg i 1974, men også inden for naboretten. Under en konference om erstatningsfastsættelse ved ekspropriation, afholdt i efteråret

1976, redegjorde den daværende Kommissarius ved Statens ekspropriationer i Jylland, F. J. Boas, således for de jyske ekspropriationskommissioners erstatningspraksis på støjområdet. Han understregede, at der de seneste år var ydet erstatning for støjulemper i tilfælde, hvor der ikke var erhvervet areal fra beboelsesejendomme, men hvor anlægget eller forlægningen af en ny hovedtrafikåre måtte formodes at medføre betydelige støjgener for ejendommene. Kommissionerne havde dog indtil det pågældende tidspunkt kun ydet erstatning for vejanlæg, der kom til at ligge inden for en afstand af 60-70 m fra beboelsesbygningerne.

Fra den dagældende praksis kan nævnes følgende eksempler:

I kendelse, afsagt den 26. januar 1973 af Taksationskommissionen for Fyn og det sydlige Jylland, skønnede kommissionen, at der ikke var grundlag for at tilkende erstatning for støjulemper i anledning af den til anlægget af motorvejen over Fyn stedfundne ekspropriation.

I kendelse af 4. november 1974 vedrørende anlægget af Ny Hadsundbro, (KFE 1976. 59) afviste Ekspropriationskommissionen vedrørende hovedlandevejsanlæg i Jylland at fastsætte erstatning for støjulemper til ejeren af et parcelhus i en afstand af 90 m fra den nye hovedlandevej. Der var ikke afstået areal fra ejendommen. Kommissionen fremhævede, at ejeren som en regulering af ejendomsretten måtte tåle den støj, der kunne blive en følge af vejanlægget. Afstanden mellem ejendom og vej var så stor, at en erstatningsydelse i lignende tilfælde ville medføre ganske uoverskuelige økonomiske konsekvenser for alle fremtidige vejanlæg.

Ved kendelse af 17. april 1978 (KFE 1979. 156) valgte ekspropriationskommissionen at imødekomme et krav fra en ejer om ulempeerstatning, der kunne dække udgifter til vinduesisolering mod støj. Kommissionen fastsatte erstatningen til halvdelen af de nævnte udgifter og bemærkede, at beløbet først kom til udbetaling, når vinduerne var blevet udskiftet med termoruder. Ekspropriationskommissionens løsning synes at være præget af anbefalinger i betænkningen *Vejstøj*, jf. nærmere afsnit 2.1.3. I en senere kendelse af 4. december 1978 afviste Taksationskommissionen for Fyn og det sydlige Jylland den nævnte erstatning med henvisning til, at vejanlægget ikke kunne antages at have medført støjulemper i et sådant omfang, at ejeren ikke burde være forberedt herpå. Ejendommen lå i forvejen ved en trafikeret vej i en afstand af 34 m fra kørebaneant, og vejanlægget medført alene en reduktion af afstanden med 10 m.

I VLD af 29. juni 1979 (utrykt), omtalt i KFE. 1984.131, noten, tilkendte landsretten en erstatning på 30.000 kr. ud over den ulempeerstatning på 82.600 kr., som den statslige taksationskommission havde tillagt ejeren. Der var tale om et stærkt befærdet motorvejsanlæg i en afstand af 50 m fra en landbrugsejendoms stuehus.

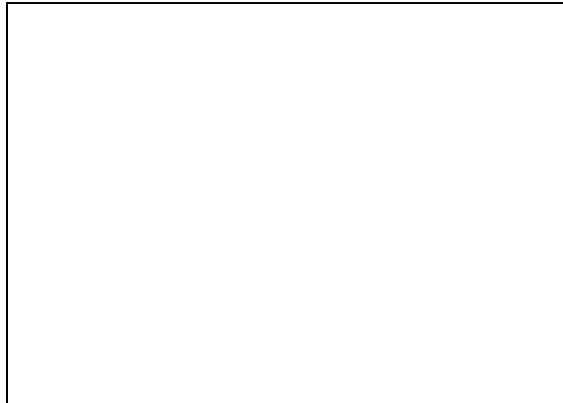
I 1988 afsagde Højesteret en dom, der præciserede, at der skulle foreligge ganske særlige omstændigheder, såfremt der skulle bli-

ve tale om erstatning for vejstøj på naboretligt grundlag. Kun, hvis den pågældende ejendom afstod areal til anlægget, kunne der blive tale om erstatning i videre omfang, nemlig erstatning fastsat på ekspropriationsretligt grundlag. Højesteretsdommens synspunkter prægede de erstatningsfastsættende instansers afgørelser i det efterfølgende årti, jf. nedenfor.

3.3. Domspraksis på støjområdet

3.3.1. Højesteretsdom af 19. maj 1988 (Skræ-sagen) (U 1988.547)

Sidst i 70'erne besluttede Viborg Amtskommune at forlægge landevejsstrækningen Skive-Thorning ved Skræ. Ekspropriation til anlægget fandt sted i september 1979. På samme tidspunkt erhvervede sagsøgeren et parcelhus i Skræ med kendskab til vejplanerne. Det af-



talttes med sælgeren, at eventuelle erstatningsbeløb tilkom køberen. Den nye vej kom til at forløbe 2,5 m fra ejendommens skel, og det var ikke nødvendigt at erhverve areal fra ejendommen. Ejendommen havde ikke vinduer i den gavl, der vendte ud mod vejen. Her fandtes en garage og et fyrrum. Huset lå i umiddelbar nærhed af bysamfundet Skræ og blev vejbetjent af en kommunevej i ejendommens skel. Kommunevejen blev afbrudt i forbindelse med anlægget af den nye vej, som blev taget i brug i 1981. Den nye vej havde en årsdøgntrafik i 1982 på 2600 køretøjer og i 1986 på 3600 køretøjer. Støjniveauet på ejendommen nærmest vejen androg 67 dB(A), dvs. væsentlig mere end de vejledende grænseværdier på 55 dB(A). Amtsrådet havde af samme årsag modsat sig ny bebyggelse på et areal i umiddelbar nærhed af ejerens ejendom.

Ejeren påstod sig tillagt en erstatning for støjulemper på 40.000 kr., der svarede til ejendomsforringelsen efter vejanlægget. Under sagen bekræftede den udpegede skønsmand, at ejendoms-

værdien var forringet med 35.000 kr. som følge af vejanlæggets tilstedeværelse.

Taksationskommissionen for Viborg Amt (KFE 1984.131) fandt spørgsmålet om erstatning på naboretligt grund egnet til påkendelse, men fastslog, at ulemperne ikke havde et sådant omfang, at de på noget retligt grundlag kunne berettige krav om erstatning.

Overtaksationskommissionen for Nordjylland og Viborg amtsråds kredse tillagde ejeren en erstatning på 22.000 kr. Ved erstatningsfastsættelsen lagde kommissionen vægt på, at de delvis udførte afhjælpningsforanstaltninger havde en vis værdi for ejendommen - udover deres støjbegrænsende funktion.

Vestre Landsret stadfæstede overtaksationskommissionens afgørelse. Retten lagde vægt på, at landevejen var anlagt meget tæt på sagsøgtes hus, at vejen var ret tæt befærdet, herunder med tung trafik, og det derfor var givet, at vejanlægget havde medført meget betydelige ulemper navnlig i form af støj. Retten pegede på, at grundejeren ved opførelse af huset, der var beliggende i udkanten af Skræ, ikke kunne forudse den stedfundne udvikling. Uanset at der ikke var eksproprieret areal fra ejendommen, fandt retten, at ejeren havde krav på erstatning for de støjgener og andre ulemper, vejanlægget havde medført og for den heraf følgende forringelse af ejendommens værdi.

I *Højesterets* afgørelse fastslog fire af de fem dommere, at erstatning for støjgener fra vejanlæg ikke kan gives til ejere af ejendomme, der ikke er omfattet af en ekspropriation, medmindre der foreligger ganske særlige forhold. Sådanne særlige omstændigheder, der kan begrunde erstatningskrav, var ikke anført. Den femte dommer fandt, at de af vejanlægget forvoldte støjulemper ikke havde været så omfattende og usædvanlige, at grundejeren havde krav på erstatning. I overensstemmelse hermed afviste retten erstatning til grundejeren.

3.3.2. Højesteretsdom af 18. maj 1993 (Kirkeåsvejen)(U 1993.685)

Planerne om at anlægge en vej fra hovedlandevejen Holbæk-Nykøbing Sjælland ved Hønsinge til hovedlandevejen Nykøbing Sjælland-Odden færgehavn ved Lumsås havde verseret en år-

række. Af hensyn til kommende sommerhusbebyggelse i området ønskede Højby Kommune at få vejlinien fastlagt. Dette skete ved byggeliniepålæg i 1964. I de følgende år overvejedes en række alternative linieføringer. Valget faldt på den linieføring, der var sikret med byggelinier, og den blev med mindre ændringer lagt til grund for vejanlæggets linieføring. Ekspropriationerne til anlægget fandt sted i 1983. I 1976 erhvervede sagsøgte en grund med en 230 m² stor, højtbeliggende villa opført i 1974/75 med udsigt over Sejerøbugten. Dette byggeri blev gennemført med kendskab til de foreliggende vejplaner. Samtidig med ejendoms købet erhvervede sagsøgeren et tilgrænsende areal med henblik på eventuel bebyggelse. Den tidligere ejer havde imidlertid fået afslag fra amtsrådet til at bebygge grunden, der lå i landzone. I brevet anførte amtsrådet bl.a. som begrundelse for afslaget, at det måtte anses for byplanmæssigt uheldigt at placere især boligbebyggelse ved en kommende hovedlandevej i en afstand af 15-20 m fra nærmeste kørebane på grund af væsentlige støjgener. En del af det sidstnævnte areal, hvorpå der fandtes en byggelinieservitut for det nye vejanlæg, måtte afgives til vejanlægget mod erstatning. Herefter sammenlagde ejeren det resterende areal med den bebyggede parcel. I forbindelse med vejanlægget etablerede vejbestyrelsen en støjskærm ud for ejendommen i vejskellet, der lå på toppen af en skrænt.

Efter anlægget af Kirkeåsvejen var årsdøgntrafikken i 1986 godt 3000 køretøjer, og i 1990 3.800 køretøjer. Støjbelastningen på ejendommen udgjorde efter opsætningen af støjskærmen 60 dB(A).

Ejeren påstod en ulempeerstatning for ejendomsforringelse og godtgørelse af udgifter til støjdæmpende foranstaltninger på i alt ca. 135.000 kr.

Ekspropriationskommissionen fastsatte en samlet ulempeerstatning for tab af beplantning mv. på 24.000 kr. og afviste dermed kravet om erstatning for støjulemper.

Taksationskommissionen stadfæstede ekspropriationskommissionens afgørelse.

Østre Landsret fastslog i en dom af 26. juni 1991, at anlægget af Kirkeåsvejen uanset de afhjælpningsforanstaltninger, som var blevet udført af vejbestyrelsen, havde påført ejendommen sådan-

ne betydelige og varige ulemper, at der burde tilkendes sagsøgeren et erstatningsbeløb til yderligere afhjælpning af generne, herunder bl.a. vinduesisolering. Under hensyn til, at disse foranstaltninger i et vist omfang ville tilføre ejendommen andre forbedringer, fastsatte retten - udover ulempeerstatningen på de 24.000 kr. - en yderligere ulempeerstatning på 80.000 kr.

Den 18. maj 1993 afsagde *Højesteret* dom i sagen. Retten understregede, at der allerede, da indstævntes hus blev opført i 1974/75, igennem en årrække havde foreligget planer for anlægget af Kirkeåsvejen på det pågældende sted. Der var ikke grundlag for at anse dette vejprojekt for opgivet, og det kan ikke antages, at indstævnte fik oplyst det modsatte. Det måtte endvidere påregnes, at der i givet fald ville blive tale om en ret stærkt trafikeret vej. I hvert fald under disse omstændigheder fandtes de støjulemper, som vejanlægget havde medført, ikke at overstige, hvad indstævnte måtte tale. Herefter afviste retten at tillægge ejeren ulempeerstatning ud over de 24.000 kr., som var blevet tilkendt af de tidligere instanser.

3.3.3. Højesteretsdom af 9. februar 1996 (Fæstehuset) (U 1996.661)

I forbindelse med bygningen af Storebæltsbroen eksproprieredes et 87 ha stort areal fra godset Kruusesminde nord for Korsør. Ud over en række erstatningsbeløb for arealafståelse, servitutpålæg, tab af bygninger, midlertidige ulemper under anlægsarbejdet og en række andre forhold blev der rejst spørgsmål om nærhedsersatning især for støjulemper til en særskilt matrikuleret ejendom kaldet *Fæstehuset*, under godset og omsluttet af dette, uanset at denne ejendom ikke havde afgivet noget areal til anlægget. Denne ejendom lå i en afstand af 30 m fra en nyanlagt jernbane ikke langt fra den ligeledes nyanlagte Korsør station.

Ekspropriationskommissionen tog ikke særskilt stilling til problemerne omkring *Fæstehuset*.

Taksationskommissionen afviste at tage stilling til spørgsmålet om erstatning for forringelse af *Fæstehuset*, idet kommissionen ikke mente at have hjemmel dertil, jf. § 20 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Under en efterfølgende sag for *Østre Landsret* vurderede de udpegede skønsmænd, at Fæstehuset ville tabe 140.000 kr. i værdi på grund af ændrede adgangsforhold og den fremtidige beliggenhed ved vej og jernbane. I dom afsagt den 5. januar 1995 udtalte landsretten, at ejeren efter skønsmændenes beskrivelse af ulemperne og deres effekt på ejendomsværdien havde krav på erstatning efter naboretlige regler, da talegrænsen måtte anses for overskredet under hensyntagen til ejendommens hidtidige placering i fredelige og landlige omgivelser. Erstatningen blev fastsat til 140.000 kr. i overensstemmelse med skønsmændenes vurdering.

Højesteret afsagde den 9. februar 1996 dom i sagen.

Tre af de fem dommere fastslog, at den korte afstand mellem den stærkt trafikerede jernbane og Fæstehuset utvivlsomt ville påføre ejendommen meget betydelige ulemper navnlig i form af støj. Fæstehuset havde hidtil ligget i fredelige og landlige omgivelser, og det tiltrådtes, at der derfor forelå sådanne ganske særlige forhold, der kunne begrunde erstatning på naboretligt grundlag for værdiforringelse af ejendommen. Flertallet ville derfor stadfæste erstatningen på de 140.000 kr. til ejeren af ejendommen.

To dommere fremhævede, at ejendommen ikke var omfattet af ekspropriationen, og at sagen derfor skulle bedømmes ud fra naboretlige regler. Herefter måtte der foreligge ganske særlige forhold, hvis der skulle blive tale om erstatning. Det var ikke oplyst, i hvilket omfang jernbaneanlægget ville påføre ejendommen gener. De to dommere fandt ikke, at ejeren med skønserklæringen havde godtgjort sådanne særlige omstændigheder, der kunne begrunde erstatningskravet.

Herefter fik ejeren tillagt en ulempeerstatning på 140.000 kr.

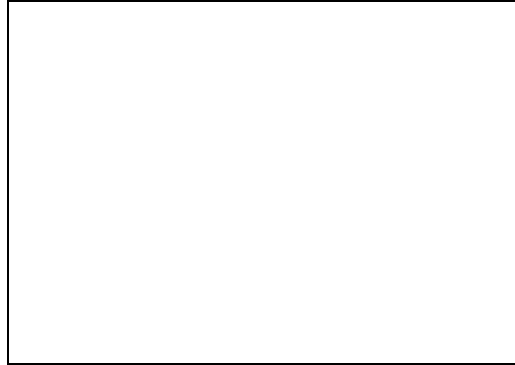
3.3.4. Taksationspraksis 1988-98

Som tidligere omtalt havde de statslige ekspropriations- og taksationskommissioner indtil højesteretsdommen i *Skræ-sagen* i et vist omfang tilkendt erstatning for vejstøj på naboretligt grundlag. Efter afgørelsen i denne sag ændrede kommissionerne praksis. I alle de tilfælde, hvor de fandt det rimeligt at fastsætte erstatning for vejstøj på naboretligt - og ikke ekspropriationsretligt

- grundlag, præciserede de, at ganske særlige omstændigheder motiverede erstatningen.

3.3.5. Højesterets dom af 17. marts 1998 (Holsted-sagen) (U 1998.691)

I forbindelse med anlægget af motorvejen Holsted-Vejen eksproprieredes der et ca. 11.000 m² stort areal fra en landbrugsejendom. Motorvejen blev placeret i en afstand af 51 m fra ejendommens stuehus og forløb i terræn. De eksproprierede arealer omfattede



ejendommens sydligst beliggende arealer (to trekantede). Ejendommen var indrettet som værktøjsfabrik, og en del af ejendommens jord var bortforpagtet. Den kontante ejendomsværdi udgjorde på ekspropriationstidspunktet 620.000 kr. Efter aftale mellem ejeren og entreprenøren blev der for sidstnævntes regning og i forståelse med anlægsmyndigheden etableret en støjvold på ejendommen. Støjniveauet vurderedes til 52,5 dB(A) ved stuehusets facade. *Ekspropriationskommissionen* henviste til foreliggende taksations- og domstolspraksis for så vidt angår nærhed til vejanlæg og fandt, at der ikke var grundlag for at yde erstatning for støjgener.

Taksationskommissionen fastsatte en ulempeerstatning på 11.000 kr. med henvisning til, at støjvolden var placeret på ejendommens eget areal, men stadfæstede i øvrigt ekspropriationskommissionens kendelse.

I en dom af 4. marts 1997 tillagde *Vestre Landsret* ejeren en erstatning for støjgener på 100.000 kr. To af rettens dommere understregede, at sagen skulle afgøres ud fra ekspropriationsretlige regler, fordi der var afstået areal til motorvejsanlægget, og at der derfor ikke skulle foreliggende ganske særlige forhold, førend der kunne blive tale om erstatning. De lagde vægt på, at ejendommen

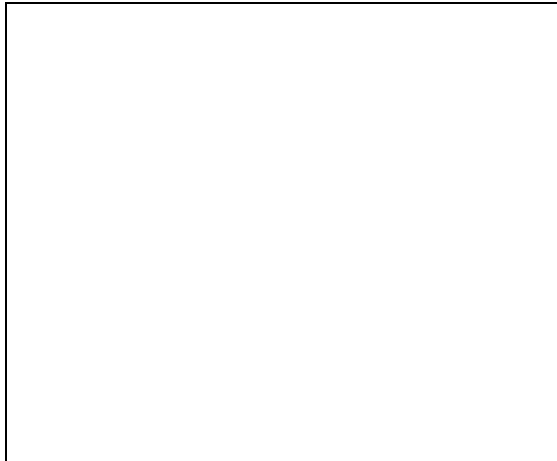
hidtil havde ligget i fredelige omgivelser og nu fik en motorvej 51 m fra stuehuset.

En dommer erkendte, at den bestående retspraksis om støjgener ved vejanlæg lagde vægt på, om der sker ekspropriation. Var det ikke tilfældet, skulle der foreligge ganske særlige forhold, hvis der skulle blive tale om erstatning. Han fandt det tvivlsomt, om en konsekvent og unuanceret håndhævelse af dette princip kunne føre til rimelige og forståelige resultater. Han fandt, at syns- og skønsrapportens vurdering af ejendomsforringelsens omfang var udtryk for et rent skøn uden angivelse af sammenligningsgrundlag eller andre objektive kriterier. Han lagde vægt på, at der var etableret en støjvold uden udgift for ejeren, og understregede, at støjniveauet selv efter en vis trafikforøgelse ikke oversteg almindeligt accepterede grænser. På baggrund af disse forhold fandt han ikke grundlag for at fastsætte ulempeerstatning for støjgener.

Højesteret erkendte, at betydningen af sondringen mellem sager, hvor der var foretaget ekspropriation fra en ejendom og sager, hvor dette ikke var tilfældet og de dertil knyttede kriterier, burde give anledning til samlede og principielle overvejelser. Dette kunne ikke gennemføres alene på grundlag af den foreliggende sag. Herefter stadfæstede retten landsrettens afgørelse, der byggede på hidtidig praksis, samtidig med at Højesteret tiltrådte landsrettens erstatningsudmåling. De følgende domme er en opfølgning af denne højesteretsdom.

3.3.6. Højesteretsdom af 1. december 1998 (Hjørring-sagen) (U 1999.361)

I forbindelse med anlægget af motorvejen Hjørring-Bjergby eksproprieredes der i 1993 et 7.760 m² stort areal fra en landbrugsejendom på 35.000 m² nogle få kilometer uden for Hjørring. Ejendommen var erhvervet i 1987 uden kendskab til motorvejsplanerne. Den blev anvendt til bebo-



else og til engroshandel med frugt, grønt og blomster med lager i driftsbygningerne. Ved ekspropriationen fik ejendommen tillagt et 2.730 m² stort areal. Ejendommen grænser mod vest til en kommunevej, der ligger ca. 75 m fra ejendommens stuehus. Motorvejen er anlagt over markerne øst for beboelsesbygningen i en afstand af ca. 43 m fra stuehusets østlige hjørne. Støjbelastningen på ejendommen var beregnet til 61,5 dB(A) i 1996 og 62,5 dB(A) i 2000. Ejerne havde anvendt ca. 40.000 kr. til etablering af en lav jordvold med en beskeden beplantning. De påstod sig tillagt en betydelig ulempeerstatning, bl. a. som følge af støj fra motorvejen og fremkom med en erklæring fra en ejendomsmægler, der skønnede, at ejendommen sammenlagt led et værditab på 350.000 kr. Det blev anført, at motorvejsanlægget totalt ødelagde ejendommens nuværende værdier med hensyn til attraktiv beliggenhed, naturomgivelser og herlighedsværdier i øvrigt.

Ekspropriationskommissionen afviste den del af kravet, der var begrundet i ejendomsforringelse som følge af støj fra motorvejen. Kommissionen henviste herved til Skræddommen, omtalt i afsnit 3.3.1., hvorefter der skal foreligge ganske særlige forhold, hvis der skal betales erstatning for støjgener fra vejanlæg til ejeren af en ejendom, der ikke er omfattet af en ekspropriation. Kommissionen gik ud fra, at det i den pågældende sag havde været afgørende for Højesteret, at ejendommen ikke havde afgivet et areal,

som kunne have dannet beskyttelse mod støj-kilden. I den foreliggende sag ville støjpåvirkningen være den samme, hvis motorvejen - uden arealafståelse fra ejendommen - var blevet anlagt langs skellet mod naboejendommen. Kommissionen fandt ikke, at der forelå sådanne ganske særlige forhold, som kunne begrunde en erstatningsydelse til ejerne.

Taksationskommissionen ønskede ikke at lægge sig fast på en fortolkning af synspunkterne i Skræ-dommen. Den fremhævede, at motorvejsanlæg er en følge af den almindelige trafikudvikling, og ejere af faste ejendomme må regne med, at veje bliver omlagt. Kommissionen fandt imidlertid, at det i den konkrete sag drejede sig om et motorvejsanlæg, der kunne give større gener end sædvanligt. Anlægget medførte bl.a. et øget beplantningsbehov til afværgeforanstaltninger mod støjen fra motorvejen. Herefter tilkendtes der ejerne et beløb af 50.000 kr. i erstatning for støjulempen.

For *Vestre Landsret* gjorde Trafikministeriet gældende, at der på handelstidspunktet forelå planer om motorvejsanlægget, som ejerne burde have været opmærksomme på, og at de ved henvendelse til Hjørring Kommune kunne have fået oplysning om disse planer.

Retten lagde til grund, at der var sket arealerhvervelse fra ejendommen, og at erstatningsspørgsmålet derfor - i modsætning til Skræ-dommen - måtte afgøres efter ekspropriationsretlige regler. Den fandt, at der ikke var grundlag for at antage, at det ved købet var påregneligt for ejerne, at deres ejendom ville blive berørt af den kommende motorvej, der var etableret på arealer, hvor der tidligere ikke var vejanlæg. Retten noterede sig, at vejmyndighederne trods støjniveauet på ejendommen ikke havde etableret støjbegrænsende foranstaltninger. Herefter tilkendte retten ejerne et beløb for støjgener på 100.000 kr. udover de 50.000 kr., som blev tilkendt ejerne af taksationskommissionen. Beløbet svarede til udgifterne ved etablering af en effektiv støjvold.

Højesteret indhentede yderligere oplysning om trafiktallene på motorvejsstrækningen. Det fremgik heraf, at årsdøgnstrafikken i 1996 og 97 androg 3700 biler med 10 % lastbiler. Der kunne forudses en stigning i trafikken, når motorvejen var fuldt udbygget.

Højesteret fremhævede, at det efter hidtidig praksis var tillagt betydning, om der er foretaget ekspropriation til vejanlæg fra en støjramt ejendom. Retten måtte imidlertid erkende, at støjulemper fra et vejanlæg typisk ikke er afhængige af, om ejendommen har afgivet areal til anlægget. Lighedssynspunkter talte derfor for, at erstatning for sådanne ulemper ydes efter samme kriterier, uanset om der er foretaget ekspropriation.

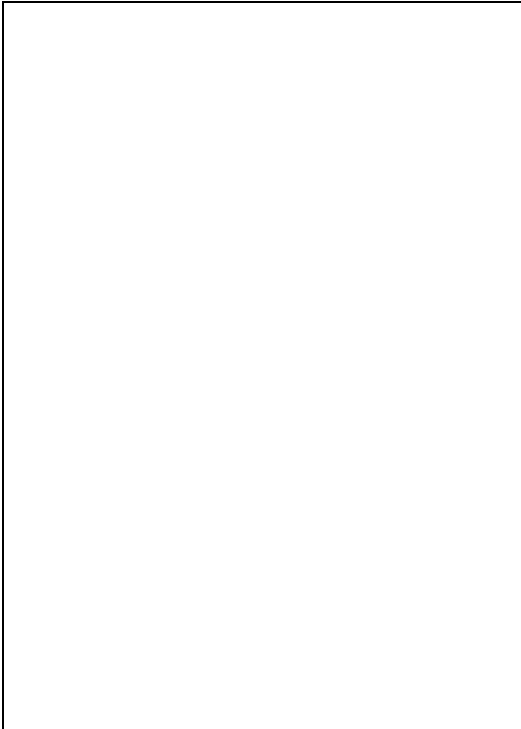
Såfremt ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet, bør der ydes erstatning. Ved bedømmelsen af, om denne grænse er overskredet, må der foretages en konkret vurdering på grund af bl.a. støjniveauet, bygningernes afstand til vejanlægget, trafikintensiteten, områdets karakter samt ejendommens beliggenhed og karakter. I det omfang ulemperne overstiger denne grænse, skal der ydes erstatning for tabet derved. En sådan ligestilling mellem ejendomme, som har måtte afstå arealer til anlægget og andre ejendomme, er ifølge Højesteret ikke i strid med kravet i grundlovens § 73 om fuldstændig erstatning.

Højesteret fandt, at generne fra motorvejsanlægget - navnlig som følge af motorvejens nærhed sammenholdt med støjbelastningen - overstiger grænsen for, hvad der må tales uden erstatning. Herefter fastsatte retten en samlet ulempeerstatning på 100.000 kr. Dette beløb indebar således en nedsættelse af landsrettens erstatning med 50.000 kr.

3.3.7. Højesteretsdom af 1. december 1998 (Harlevholm-sagen)(U 1999.353)

I 1990 gennemførtes der ekspropriationer til anlægget af motorvejen Dørup-Hadbjerg. En landbrugsejendom med beboelse og et jordtilliggende på ca. 8 ha, beliggende i et naturskønt område i en dalsænkning ca. 15 km fra Århus, blev berørt af vejanlægget. Der skete ikke arealerhvervelse, men der blev pålagt servitut om byggelinie og om midlertidig brug af et mindre areal. Ejendommen blev anvendt til bofællesskab for tre familier, der drev den som hobbylandbrug.

Før anlægget af motorvejen lå den ud til en kommunevej, der i



forbindelse med anlægget blev videreført under motorvejen i en tunnel og lukket for biltrafik. Motorvejen er anbragt på en 5 m høj dæmning og forløber i en afstand af 85-100 m fra ejendommens bygninger. Efter de oprindelige vejplaner, som ejerne var bekendt med, var der forudsat en linieføring i en afstand af 800 m fra ejendommen. Døgntrafikken på vejen blev i 1995 optalt til knap 18.000 køretøjer, heraf en andel af tung trafik, der lå over de 10 %, der er det gennemsnitlige for større vejanlæg. Støjbelastningen

på ejendommen blev beregnet til 72 dB(A) i nærmeste skel mod motorvejen, og 66-67 dB(A) ved bygningerne. Det blev oplyst, at tilladelse til yderligere bebyggelse af ejendommen med 8 andelsboliger ville blive gjort betinget af udførelse af støjdæmpende foranstaltninger.

For *ekspropriationskommissionen* fremsatte ejerne et krav om en samlet erstatning på 500.000 kr., der dog også omfattede erstatning for servitutpålæg, lukning af adgangsvej og øvrige ulemper. Kommissionen henviste til taksations- og domstolspraksis, herunder Skrædommen, og fandt, at der ikke i sagen forelå sådanne ganske særlige forhold, der kunne begrunde et erstatningskrav for gener som følge af nærhed ved vej.

For *taksationskommissionen* gjorde ejerne gældende, at ejendommen lå i et område, der var udlagt til rekreativt grønt område, som i særlig grad burde være beskyttet mod miljøgener, samt at ejendommen måtte betragtes som en liebhaverejendom i et meget stille naturområde.

Taksationskommissionen erkendte, at trafiktætheden på motorvejen ville blive væsentligt større end på den amtslandevej, som var omtalt i Skræ-dommen. Alligevel fandt kommissionen ikke, at der i den foreliggende sag forelå sådanne særlige omstændigheder, at der kunne blive tale om erstatning for støjulemper.

Vestre Landsret fik forelagt en del af Miljøstyrelsens materiale om vejledende grænseværdier på støjområdet samt kommuneplanmateriale for Århus Kommune med målsætninger på støjområdet for bl.a. rekreative områder i det åbne land. De sidste var i øvrigt baseret på Vejstøjudvalgets (forliste) forslag til bindende grænseværdier for nye vejanlæg. Trafikministeriet gjorde under sagen gældende, at det siden vedtagelsen af en projekteringslov i 1965 havde været alment kendt, at der ville komme en motorvej med forløb nord-syd gennem Jylland, og at ejerne måtte være klar over, at motorvejen under alle omstændigheder ville forløbe i nærheden af ejendommen.

Landsretten lagde vægt på de betydelige støjniveauer samt på, at de offentlige myndigheder havde gjort yderligere bebyggelse betinget af støjdæmpende foranstaltninger. På baggrund af, at ejendommens salgsværdi var betydeligt forringet, fandt retten, at der - uanset at der ikke var eksproprieret areal fra ejendommen - forelå sådanne ganske særlige forhold, at sagsøgerne havde krav på erstatning. Den samlede erstatning fastsattes herefter til 250.000 kr.

Højesterets konkluderende overvejelser var de samme som i den foregående sag.

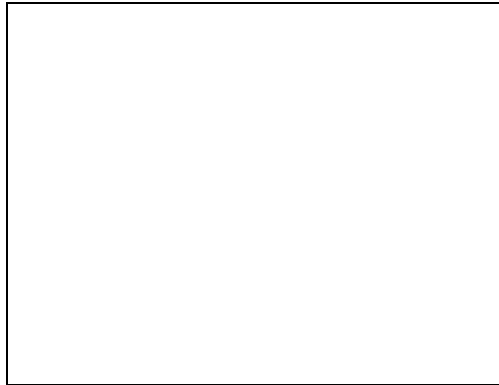
Retten konstaterede, at der var tale om en motorvej - med en årsdøgntrafik i 1999 på godt 24.000 biler, heraf ca. 17 % tunge køretøjer - anlagt på en ca. 5 m høj dæmning ud for ejendommen, samt at der var tale om en ejendom i et naturskønt område, men forholdsvis tæt ved Århus. Selv om afstanden fra vejanlægget til den nærmeste beboelsesbygning er 86 m, var den støjmæssige belastning af ejendommen på 66-70 dB(A) meget betydelig.

Højesteret fandt, at generne fra motorvejsanlægget oversteg grænsen for, hvad der måtte tåles uden erstatning, og fastsatte skønmæssigt den samlede erstatning til 250.000 kr.

3.3.8. Højesteretsdom af 18. januar 1999 (Viborg-sagen) (U 1999.598)

I 1993 eksproprierede Viborg Kommune et areal fra en udlejningsejendom for at etablere en ny vejforbindelse i banegårdssområdet i Viborg. Ud over erstatning for areal, retableringsudgifter og andre ulemper krævede ejeren erstatning for støjulemper. Kravet var af størrelsesorden 130.000 kr., baseret på omkostninger ved montering af lydisolerende vinduer i ejendommen.

Den samlede støjbelastning på ejendommen, hidrørende fra vejtrafik, banetrafik og rangertrafik, var før vejanlægget 48-55 dB(A). Efter åbning af den nye vejforbindelse ville støjen andrage 60-65 dB(A). Det blev oplyst, at der - såfremt der skulle opføres ny bebyggelse på ejendommen - ville blive



stillet krav om særligt lydisolerende vinduer. Samtidig anførtes det, at vejanlægget var led i en samlet lokalplan for området, der ville tilføre ejendommene i området, herunder også den pågældende grundejers ejendom, en værdiforøgelse.

Taksationskommissionen fandt, at grundejeren havde krav på en erstatning på ca. 136.000 kr. til udskiftning af de bestående vinduer, og mente ikke, at der var grund til at foretage fradrag i beløbet, fordi de nye vinduer betød en forbedring af ejendommen.

Overtaksationskommissionen fandt, at arealafståelsen i henseende til støjbeskyttelse var uden reel betydning. Kommissionen fandt, at sagen måtte afgøres på naboretligt grundlag, og at der ikke forelå sådanne ganske særlige forhold, som ville kunne begrunde en erstatning for ejendomsforringelse. Kommissionen understregede, at der var tale om en ejendom beliggende i et centralt byområde med de fordele og ulemper, dette måtte medføre. Ejeren af sådanne ejendomme måtte specielt acceptere de ulemper, der måtte følge af byudviklingen og hermed også af eventuelle vej- og trafikomlægninger, uanset om de påvirkede ejendom-

mens handelsværdi. Herefter afviste kommissionen erstatningskravet.

Vestre Landsret tog udgangspunkt i, at der var eksproprieret 27 m² af ejendommen, og at sagen derfor skulle behandles ud fra ekspropriationsretlige regler. På baggrund af det øgede støjniveau, der opleves som en fordobling af det hidtidige niveau, og med henvisning til, at ejeren ikke ved sin erhvervelse af ejendommen i 1984 kunne have haft kendskab til planerne om den nye vejforbindelse, fandt retten, at ejeren havde krav på erstatning for støjgenerne, svarende til omkostningerne ved en udskiftning af vinduerne. Beløbet på de 130.000 kr. blev dog reduceret, fordi retten fandt, at vinduesudskiftningen medførte en forbedring af ejendommen. Herefter fastsatte retten erstatningen skønsmæssigt til 75.000 kr.

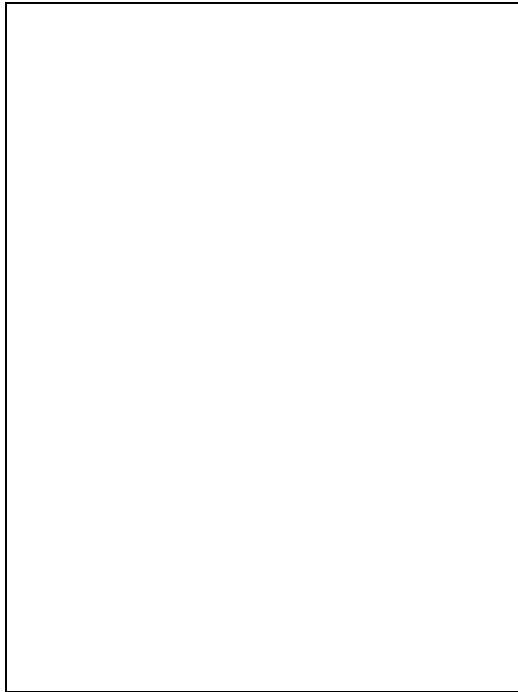
Højesteret fastslog, at ejeren havde krav på erstatning for støjgener fra den nyanlagte vej i det omfang, ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet.

Ud fra en samlet vurdering - navnlig under hensyn til ejendommens hidtidige skel mod stationsarealet og områdets centrale beliggenhed midt i byen ved hovedfærdselsårer og trafikknudepunkter - fandt retten, at den støjmæssige merbelastning ikke overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling. På dette grundlag afviste retten erstatning til grundejeren.

3.3.9. Vestre Landsrets dom af 10. september 1999 B-2547-92 (utrykt)

I forbindelse med gennemførelsen af motorvejen Århus-Randers eksproprieredes der et ca. 6000 m² stort areal fra en 8,7 ha stor landbrugs-ejendom, der på ekspropriationstidspunktet var vurderet til 820.000 kr.

Ejendommen lå 10 m fra en kommunevej. Motorvejen gennemskærer ejendommens nordøstlige hjørne. Ved skæringen med kommunevejen ud for ejendommens stuehus ligger motorvejen godt 4 m under terræn. Afstanden fra stuehuset til motorvejens kørebekant



er ca. 60 m. Den forventede trafik fra motorvejen omfatter en årsdøgnstrafik på 20.000 køretøjer. Kommunevejen har en årsdøgnstrafik på 600 køretøjer. Støjniveauet ved ejendommens facade før og efter åbningen af motorvejen er stort set den samme, knap 60 dB(A). Dette fænomen skyldes, at kommunevejen ligger væsentlig tættere på ejendommen end motorvejen.

Ved kendelse af 21. marts 1991 afviste *Ekspropriationskommissionen* erstatning for ejendomsforringelse som følge af motorvejens nærhed med henvisning til afstanden mellem ejendommens bygninger og motorvejen, samt til, at motorvejen var placeret i en afgravning, hvilket i betydelig grad nedsætter støj og andre ulemper fra vejen. Ved kendelse af 22. juni 1992 fandt *Taksationskommissionen* heller ikke anledning til at tilkende erstatning for ulemper ved motorvejens nærhed. Begge de nævnte kendelser er afsagt på baggrund af Skrædommens præmisser.

Vestre Landsret havde noteret sig Højesterets seneste tilkendegivelser om betingelserne for ulempeerstatning for støjgener ved vejanlæg. Landsretten erkendte, at støjniveauet ifølge beregningerne kun i mindre grad oversteg den grænseværdi på 55 dB(A), som var fastsat af miljømyndighederne. Efter besigtigelse af ejendommen fandt retten imidlertid, at støjen havde et omfang, der langt oversteg, hvad en ejer af en ejendom på landet ca. 20 km fra en større by må påregne og skal tåle som led i den almindelige samfundsudvikling. Beliggenheden ved kommunevejen medførte ikke ulemper og støjgener, der på nogen måde kunne sammenlignes med ulemperne fra den nærliggende motorvej. Retten fandt det dokumenteret i skønserklæringerne - der anslog et værditab på 150.000 kr. som følge af støjgenerne - at støjen fra motorvejen havde forringet ejendommens handelsværdi i ikke ubetydelig grad og tillagde en skønsmæssigt fastsat erstatning på 100.000 kr.

Trafikministeriet har anket sagen til Højesteret.

3.3.10. Vestre Landsrets dom af 10. september 1999 (B-2531-92) (utrykt)

I forbindelse med anlægget af motorvejen Dørup-Hadbjerg blev der foretaget ekspropriation af et ca. 3 ha stort areal fra en landbrugsejendom, samtidig med at ejendommen modtog et ca. 12 ha stort areal. Den beregnede udendørs støjbelastning for ejendommens beboelsesbygning var skønnet til 57 dB(A), og Vejdirektoratet vurderede, at en reduktion af støjniveauet ved etablering af støjvold/støjskærm ville være økonomisk urealistisk og visuelt ødelæggende. På grund af en række driftsulemper, herunder bl.a. gennemskæring og defigurering og servitutpålæg, fastsatte ekspropriationskommissionen en ulempeerstatning på ca. 224.000 kr., der blev modregnet i købsprisen for de 9 ha. Taksationskommissionen forhøjede ulempeerstatningen til 264.000 kr. Der var herved ikke taget hensyn til støjulemperne.

For landsretten krævede ejeren ulempeerstatningen forhøjet og pegede i denne forbindelse også på støjulemperne fra motorvejen. Syns- og skønsmanden vurderede, at støjen nedsatte ejendommens handelpris med ca. 50.000 kr.

Landsretten tiltrådte taksationskommissionens ulempeerstatning. Vedrørende støjproblemet understregede retten, at der var

tale om en produktionsejendom med beboelsesdelen i nogen afstand (godt 150 m) fra motorvejen. Under hensyn til ejendommens karakter sammenholdt med oplysningerne om den støjmæssige belastning fandt retten ikke, at tålegrænsen for, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet, var overskredet. I overensstemmelse hermed afvistes kravet om erstatning for støjgener.

4. Principielle betragtninger: Vurdering af gældende ret på området

4.1. Indledning

Der er enighed om, at støjgener er et væsentligt problem for ejere og brugere af fast ejendom. De lydbølger, som støjen består af, standser ikke ved det matrikulære skel.

Inden for naboretten søger domstolene at fastlægge regler for grundejerne, der sætter grænser for deres brug af deres ejendomme i det omfang, denne brug indskrænker andre grundejeres rettigheder på utilbørlig måde. Sådanne løsninger må nødvendigvis være baseret på gensidighed: Naboretsregler må indrettes på en sådan måde, at begge parter kan acceptere dem - i princippet kan enhver ejer af fast ejendom komme ud i den situation, at han under sin benyttelse af ejendommen selv forårsager gener for sine omgivelser. Det grundsynspunkt, at enhver grundejer må tolerere ulemper fra naboen i det omfang ulemperne ligger inden for, hvad der er sædvanligt det pågældende sted, er udtryk for et kompromis, der netop tager hensyn til begge parter.

I naboretten, sådan som den foreligger udformet i retspraksis, er den forulempede grundejers retsmidler påbud til naboen om at foretage afhjælpende foranstaltninger, subsidiært forbud mod den forulempende virksomhed, og mest subsidiært mulighed for at modtage erstatning, der eksempelvis kan dække udgifter til afværgeforanstaltninger. De offentlige veje er ejendomme, der tjener almennyttige formål, der også kommer grundejere til gode. En fast ejendom kan simpelthen ikke udnyttes uden forbindelse til det offentlige vejnet. Selv om der er en række ulemper forbundet med tilstedeværelsen af offentlige veje, er udgangspunktet, at denne form for infrastruktur er en lovlig, normal og sædvanlig form for virksomhed, som ejeren af fast ejendom i vejens nærhed under normale omstændigheder må acceptere. Der er følgelig ikke mulighed for at kræve denne virksomhed bragt til ophør.

Nutidens samfund nøjes ikke med den naboretlige regulering af ejendomsrettens grænser. Det sætter yderligere grænser for brugen af ejendomsretten ud fra ønsket om at beskytte borgerne mod de ulemper, der kan opstå ved en mindre hensynsfuld udnyttelse af ejendomsretten. Indsatsen sker i form af en offentligretlig re-

gulering, der prøver på at hindre den private eller offentlige grundejer i at gøre, hvad han ellers ville have gjort, eller ønsker at få ham til at gøre, hvad han ellers ville have undladt.

Som anført i kapitel 2 er vejstøj et emne, der i høj grad har interesseret lovgivningsmagten. Det nærmere forhold mellem den traditionelle naboret og den nyere offentligretlige regulering af ejendomsrettens grænser kan, som det fremgår af det følgende, anskues på vidt forskellig måde.

4.2. Den offentligretlige regulering af ejendomsrettens grænser for så vidt angår vejstøj

Som det fremgår af kapitel 2 har det offentlige siden 60'erne, som var den periode, hvor biltrafikken blev den helt dominerende transportform, opfattet vejstøjproblemet som et samfundsproblem og søgt at finde egnede løsninger på offentligretligt grundlag.

Myndighederne har erkendt, at vejstøjen er et problem både i eksisterende byområder - hvad der i øvrigt med datidens hestevogne og brostensbelægning næppe er et nyt fænomen - og i områder, hvor nye vejanlæg opstår i ubebyggede områder, og hvor ny bebyggelse opstår langs eksisterende veje.

For så vidt angår forholdene i de eksisterende områder, har den offentlige indsats overvejende bestået i at etablere støjværn på steder, hvor støjen er særlig belastende og bebyggelsen særlig omfattende. Denne indsats sker ved en løbende allokering af midler til formålet og efter en bevidst prioritering af indsatsen. Herudover er der stillet krav til de private i forbindelse med ombygning af eksisterende bebyggelse.

For så vidt angår nye større vejanlæg, er lovgivningsmagten meget tilbage for at fastsætte *generelle forpligtelser* for vejbestyrelserne til at respektere bestemte støjniveauer. Dette skyldes først og fremmest omkostningerne ved gennemførelsen af sådanne bestemmelser. Men samtidig indgår antagelig forestillingen om, at sådanne vejanlæg trods de miljømæssige ulemper er af væsentlig almenyttig betydning - også for grundejerne i området langs vejen. Summariske betragtninger af denne art er ikke usædvanlige i forbindelse med det administrative lovforberedende arbejde, der

kun i begrænset omfang tager højde for de enkelte tilfælde, hvor loven får urimelige konsekvenser for den enkelte.

Set fra den enkelte grundejers side tager situationen sig helt anderledes ud. Han vil ofte opfatte det nye trafik anlæg som et anlæg, der kommer en stor kreds af trafikanter til gode. Måske får han konkret gavn af anlægget, måske ikke, men de fordele som den pågældende grundejer opnår personligt af det kommende anlæg, behøver ikke nødvendigvis på nogen måde at stå i forhold til de ulemper, som anlægget medfører for hans ejendom.

Erkendelsen af, at det ikke sjældent kan forholde sig sådan, kan begrunde krav om, at lovgivningen indrettes mere nuanceret, så der i højere grad tages hensyn til det enkelte, konkrete tilfælde, hvor grundejeren helt overvejende kun har ulemper af anlægget. Nedsættelsen af dette udvalg er udtryk for dette synspunkt på samme måde, som domstolenes ændrede holdning til problemet vejstøj er det.

Som anført i kapitel 2 vælger staten ofte i forbindelse med *konkrete vejanlæg* at sørge for vidtgående støjafskærmende foranstaltninger ved bestemte vejanlæg, fx Hasle Ringvej i Århus og Øresundsmotorvejen samt de seneste anlægslove. Tilsvarende kan de amtskommunale og kommunale vejbestyrelser beslutte at tage vidtgående støjmæssige hensyn til omgivelserne i forbindelse med anlægget af amtsveje og større kommuneveje. Begge dele sker ud fra en politisk prioritering af anlægsmidlerne.

Det offentlige har hidtil afvist at påtage sig *generelle* forpligtelser til at fastsætte bestemte grænseværdier i forbindelse med nye vejanlæg. Som anført i afsnit 2.1.3 blev Vejstøjudvalgets lovforslag fra 1978 opgivet på grund af betænkeligheder omkring de udgifter, der knytter sig til sådanne forpligtelser. Ønsket om at undgå en forskelsbehandling mellem grundejere ved nye vejanlæg og grundejerne ved bestående veje spiller måske også en rolle for overvejelserne på området.

Det offentlige søger i vid udstrækning at minimere støjgenerne for beboerne langs nye veje i overensstemmelse med de retningslinier, miljømyndighederne har fastlagt og lægger især vægt på at begrænse problemerne i bebyggede områder. Omkostningerne ved at overholde en bestemt grænseværdi på 55 dB(A) i forhold

til spredt bebyggelse uden for de bymæssige områder vil imidlertid være uforholdsmæssigt store og kun komme et fåtal til gode.

Ud fra almindelige lighedsbetragtninger kan det endvidere virke stødende på grundejere og beboere, der lever i nærheden af store vejanlæg såvel i byområder som på landet og generes af trafikstøj med støjniveauer på 65 - 75 dB(A), at de skal se på, at et lille mindretal af grundejere fortrinsvis i det åbne land får offentlige midler til støjafskærmning stillet til rådighed, blot fordi vejmyndighederne i forbindelse med nye vejanlæg ikke kan overholde en støjgrænse på 55 dB(A).

Det er lettere at forsvare, at offentlige midler anvendes efter en systematisk prioritering til støjafskærmning på de steder, hvor støjniveauet er helt uacceptabelt. Det stiller i sig selv store krav til de offentlige kasser. Som anført under afsnit 2.2.2 vil det kræve udgifter i størrelsesorden 6 mia. kr. blot at få reduceret støjproblemet fra vejtrafikken for boliger, der er udsat for støjniveauer over 65 dB(A).

4.3. Regulering af ejendomsrettens grænser på nabo-retligt grundlag

Som det fremgår af kapitel 3 udviser de seneste års taksations og domstolspraksis om erstatning for vejstøj et temmelig broget billede. Enkelte problemer synes med Højesterets seneste afgørelser fra 1. december 1998 at have fundet deres løsning, andre problemer venter stadig på en afklaring.

En gennemgang af teori og praksis viser, at der kan anlægges mange forskellige principielle synspunkter om emnet.

I det følgende afsnit vil de forskellige overordnede synspunkter fra teori og praksis blive gennemgået og vurderet.

4.3.1. Forholdet naboret-ekspropriationsret

I Højesterets dom af 19. maj 1988 (Skræ-dommen) fastslog retten, at der ikke kunne blive tale om erstatning for ulemper ved vejstøj til en grundejer, der ikke var berørt af en ekspropriation, medmindre der forelå ganske særlige omstændigheder. Synspunktet er baseret på den opfattelse, at grundlovens § 73 forudsætter, at der ydes fuldstændig erstatning, når en ejendom eksproprieres, medens erstatning på naboretligt grundlag ikke har

en tilsvarende grundlovmæssig normering. Derfor har retten fundet, at den sidste form for erstatning først kan udløses under særligt kvalificerede omstændigheder.

Når man lægger vægt på, om der sker arealafståelse fra en ejendom, eller om dette ikke er tilfældet, og lader det være afgørende for erstatningsfastsættelsen, overser man, at støjulemper er en følge af det nye vejanlæg, der normalt rammer nabogrundejeren lige hårdt, uanset om vedkommende har måttet afstå jord til anlægget. Ulempen er ikke en *nødvendig* følge af ekspropriationen, men af det nye vejanlægs tilstedeværelse. Den opstår både for grundejere, der må afstå areal til det nye vejanlæg, og andre grundejere i området. Lighedssynspunkter taler for at behandle sager af denne art på samme måde, uanset om der er sket ekspropriation af areal fra ejendomme.

Den erstatningsretlige betydning af sondringen mellem grundejere, der berøres af en ekspropriation, og andre grundejere, som blev lagt til grund i Skræ-sagen, er da også blevet betvivlet af bl.a. professor, dr. jur. Henrik Zahle (U 1988 B.429) og professor, dr. jur. W E von Eyben (U 1989 B.48). Selv de erstatningsfastsættende myndigheder har haft svært ved at acceptere synspunktet i dets unuancerede form. De jyske ekspropriationskommissioner har således anset det for afgørende, om ejendommen havde afgivet et areal, som kunne have dannet beskyttelse mod støjkilden, jf. afsnit 3.3.5 (Holsted-sagen) og afsnit 3.3.6 (Hjørringsagen). Hvor det eksproprierede areal ikke kunne have dannet støjværn, ville kommissionen ikke tilkende erstatning til grundejeren.

I en række sager i Taksationskommissionen for Fyn og det sydlige Jylland i årene 1997/98 blev det fastslået, at de såkaldte *ganske særlige omstændigheder* forelå i halvdelen af de behandlede sager om vejstøj, hvor der *ikke* skete arealafståelse.

I Vestre Landsrets dom af 4. marts 1997, omtalt under afsnit 3.3.5, udtalte den dissentierende dommer, at en konsekvent og unuanceret håndhævelse af sondringen ekspropriation/ikke-ekspropriation næppe kunne føre til rimelige og forståelige resultater.

Som anført i Højesterets to domme af 1. december 1998 har Højesteret nu erkendt, at støjulemper fra et vejanlæg typisk ikke er

afhængige af, om ejendommen har afgivet areal til anlægget. Lighedssynspunkter taler derfor for, at erstatning for sådanne ulemper ydes efter samme kriterier, uanset om der er foretaget ekspropriation.

Det synspunkt, som Højesteret udtrykker så markant i de seneste domme, må dog antagelig forstås som en form for programudtalelse. Rækkevidden af synspunktet vil først blive udmøntet i den efterfølgende praksis. De problemer, der fremtidig bør tages stilling til, er søgt belyst i det følgende.

4.3.2. Økonomiske vurderinger

I nogle taksationskendelser, bl.a. kendelsen i KFE 1976.59, er det fremhævet, at erstatning for ulemper i form af vejstøj til ejere, hvis ejendomme ikke ligger tæt ved det nye vejanlæg, ville have uoverskuelige økonomiske konsekvenser for vejbestyrelserne.

Dette synspunkt er udtryk for en politisk vurdering, der rent faktisk ligger til grund for den nuværende begrænsede lovmæssige regulering af vejstøjproblemet. Det kan naturligvis ikke anvendes som argument mod, at der på ekspropriationsretligt eller naboretligt grundlag under visse omstændigheder bør fastsættes sådanne ulempeerstatninger.

På den anden side opererer domstolene ikke i et specielt univers, afskåret fra det øvrige samfundsliv, hvor domstolene kan sætte sig helt ud over de politiske tilkendegivelser, som foreligger i samfundet, og samfundsøkonomiens realiteter. Disse spørgsmål hænger sammen med det principielle forhold mellem den offentligretlige regulering af ejendomsrettens grænser og den privatretlige naboret.

Som det fremgår af de tidligere afsnit er lovgivningsmagten opmærksom på problemet og er nået frem til løsninger, der opfattes som samfundsøkonomisk realistiske. Der er iværksat både bindende og vejledende regler på området i det omfang, det har været politisk muligt, og der har vist sig vilje fra både miljømyndigheder og anlægsmyndigheder til at løse problemerne både i forbindelse med nyt byggeri, nye vejanlæg og i et vist omfang også ved eksisterende vejanlæg. Jo mere lovgiverne og vej- og planmyndighederne tager vare på problemet, jo mindre behov bliver

der for, at de private skal søge problemet løst på naboretligt grundlag. Ud fra denne synsvinkel er det alene domstolenes opgave at fortsætte den traditionelle naboretlige praksis, der så og sige fungerer som en slags katastrofehjælp for den grundejer, der rammes urimeligt hårdt af støjgener i forbindelse med et trafik-anlæg. Med professor W. E. von Eybens udtryk (U 1989 B 48) må synspunktet i naboretten være, at en grundejer alene "i særlig grove tilfælde og aldrig som følge af den almindelige trafikudvikling" bør have krav på erstatning for ulemper ved vejstøj.

Man kunne gøre det synspunkt gældende, at det er de erstatningsfastsættende instansers opgave at bidrage til at fremme miljøhensynet ved at flytte grænsen for, hvad der er miljømæssigt acceptabelt, og dermed presse vej- og miljømyndigheder til en større indsats på området. Det er klart, at domstolenes afgørelser influerer på vejmyndighedernes overvejelser. Det er dog næppe udtryk for en bevidst politisk strategi fra domstolenes side. Højesteret har således i sine to domme af 1. december 1998 (U 1999.353 og 361) præciseret betydningen af en konkret vurdering i sager om erstatning for vejstøj, og dermed undgået at lægge sig fast på generelle grænseværdier.

I det hele taget gælder, at domstolene i forbindelse med pålæg-gelse af ansvar inddrager overvejelser om, hvorvidt anvendelse af normen vil have vidtgående samfundsøkonomiske konsekvenser. Det grundlæggende synspunkt er, at prioritering af de offentlige investeringer er et politisk spørgsmål.

Som eksempler på afgørelser, der har været præget af sådanne overvejelser, kan nævnes Højesterets dom af 2. november 1972 (U 1973.1), der handlede om en færdselsulykke på en hovedvej. Ved ulykken, hvor føreren af et motorkøretøj blev dræbt, var en niveauforskydning på 3,5-4 cm mellem betonkørebane og asfalt en medvirkende årsag til, at ulykken fik denne alvorlige konsekvens. Landsretten fremhævede, at kanten mellem de to vejbelægninger navnlig i glat føre og dækket af sne havde frembudt fare for trafikanterne. Denne fare var dog ikke af ekstraordinær karakter. Tilsvarende niveauforskydninger opstår ikke sjældent i vinterperioden, undertiden i løbet af kort tid og lader sig ikke udbedre i denne periode. Retten fandt det ikke godtgjort, at amtets vejvæsen havde udvist forsømmelighed ved trods stadigt tilsyn at undlade at opsætte en advarselstavle på stedet. Under højesteretssagen blev der fremlagt en skrivelse fra Vejdirektoratet. Heri anførtes det bl.a., at der ved enhver sideudvidelse af gamle veje vil opstå problemer i samlingen

mellem gammel og ny belægning. Kun en kostbar udskiftning af hele sideudvidelsen med en moderne dybdeasfaltkonstruktion ville kunne forhindre niveauforskelle. De fire af i alt syv dommere tiltrådte landsrettens afgørelse. De øvrige tre ville gøre amtsrådet ansvarlig for ulykken. Et andet eksempel på sådanne overvejelser er Højesterets dom af 19. marts 1985 (U 1985.368), der omhandlede et dødsfald på et mindre sygehus i forbindelse med en operation. Uheldet kunne formentlig være undgået, hvis overvågningsberedskabet på sygehuset havde været mere udbygget. Højesteret frifandt sygehuset for de efterladtes erstatningskrav ud fra synspunktet, at beredskabet havde været normalt og forsvareligt for sygehuse af denne type.

Tilsvarende samfundsøkonomiske betragtninger er i høj grad relevante på støjområdet, hvor omkostningerne ved blot at reducere de værste ulemper på det eksisterende vejnet (over 65 dB(A)) ligger i milliardklassen.

Efter de seneste tre højesteretsdomme (omtalt i afsnit 3.3.6-8) synes der at være bragt rimelig klarhed vedrørende erstatning for vejstøj i forbindelse med nyanlæg af veje. Dette udelukker ikke, at der stadig foreligger en række spørgsmål, som endnu ikke er ganske afklarede.

4.3.3. Erstatningsgrundlaget

Som angivet foran har domstolenes grundlag for at tilkende erstatning for støjulemper i forbindelse med anlæg af nye større veje flyttet sig væk fra *ekspropriationsretlige* overvejelser til mere *naboretligt* inspirerede betragtninger. Højesteret har i disse sager udtrykkelig erkendt, at grundejerne må stilles lige, hvad enten de har afstået areal til anlægget, eller de blot har væsentlige støjgener af anlæggets tilstedeværelse. Naboretlige synspunkter er også blevet bragt i anvendelse i forhold til andre offentlige anlæg, fx støj fra jernbane (U 1996.661 H (Fæstehuset), udsigtsgener fra et rensningsanlæg placeret på søterritoriet (U 1995.466 H) og nærhed til stærkstrømsledninger (U 1996.540 H og U 1998.1515 H).

Konsekvensen af de ændrede erstatningsprincipper i disse sager er på den ene side, at grænsen for adgang til erstatning er blevet sænket i forhold til tidligere. Den naboretlige *tålegrænse* er kommet til at spille en større rolle i sagerne. På den anden side er den hidtidige favorisering af ekspropriaterne nu blevet bragt til ophør. Lighedssynspunktet er trådt i forgrunden.

Naboretligt inspirerede synspunkter må i hvert fald antages at gælde i de situationer, hvor eventuel arealafståelse er uden betydning for støjbelastningen på den pågældende ejendom. Men det kan jo godt være tilfældet, hvis boligen på ejendommen, fx på et større gods, er placeret så langt fra skel, at ejeren måtte påregne, at han havde den nødvendige afstands-dæmpning i forhold til et kommende vejanlæg, og vejanlægget desuagtet placeres nær ved boligen. Den traditionelle post i erstatningssager i forbindelse med ekspropriation "for nærhed ved vej", der udover støj- og støvgener kan omfatte indblik, rystelser mv., gælder antagelig fortsat. Denne særlige situation har ikke været behandlet af Højesteret.

4.3.4. "Den almindelige samfundsudvikling"

I overensstemmelse med sædvanlig naboretlig praksis lægger Højesteret vægt på, om ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling.

Den enkelte grundejers tolerance for, hvad der med rimelighed må påregnes af udvikling omkring hans ejendom er som regel temmelig lav. Nabostøj, bebyggelse, især visse former for institutionsbyggeri, trafik til naboejendommene, beplantning, der tager udsigten, giver ofte anledning til nabostridigheder, ikke mindst fordi disse foranstaltninger kan betyde en forringelse af værdien af de berørte ejendomme. Forestillingen om de fredelige og uforstyrrede forhold på landet harmonerer ikke altid med de faktiske realiteter. Disse forhold udløser sjældent erstatning på naboretligt grundlag. Uanset om det er det offentlige eller de private, der forvolder generne, er der tale om en normal brug af ejendomsretten.

Ved bedømmelsen af, om den såkaldte talegrænse er overskredet i forbindelse med større vejanlæg, skal der efter Højesterets opfattelse foretages en konkret vurdering på grund af bl.a. støjniveauet, bygningernes afstand til vejanlægget, trafikintensiteten, områdets karakter samt ejendommens beliggenhed og karakter. I det omfang ulemperne overstiger denne grænse, skal der ydes erstatning for tabet derved.

Såfremt ejendommen er placeret i et centralt byområde, kan man på grundlag af Højesterets dom af 18. januar 1999 (U 1999.598)

(Viborg-dommen), omtalt i afsnit 3.3.8, fastslå, at der i almindelighed ikke kan blive tale om erstatning for støjulemper. Hvis en ejendom har en central beliggenhed midt i byen ved hovedfærdsåre og trafikknudepunkter med betydelig trafikintensitet, må udgangspunktet være, at grundejeren bør tåle en støjmæssig merbelastning i forbindelse med et nyt vejanlæg. Den kan ikke overstige, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den almindelige samfundsudvikling.

Omvendt kan man af Højesterets dom af 1. december 1998 (U 1999.353) (Harlevholm-sagen), omtalt i afsnit 3.3.7, udlede, at naborettens grænser i hvert fald er overskredet, når der er tale om en ejendom med herlighedsværdi i et naturskønt område, men forholdsvis tæt ved Århus, og når ejendommen fremtidig udsættes for støjen fra en motorvej, der med en årsdøgntrafik i 1999 på godt 24.000 biler, heraf ca. 17 % tunge køretøjer og anlagt på en ca. 5 m høj dæmning ud for ejendommen trods en afstand på 86 m fra den nærmeste beboelsesbygning, belaster ejendommen med et støjtal på 66-70 dB(A).

Mellem disse to yderpunkter går grænsen for, hvad en grundejer må tåle af støjulemper som følge af den almindelige samfunds og trafikudvikling.

I Højesteretsdommen af 1. december 1998 (U 1999.361) (Hjørings-sagen), omtalt i afsnit 3.3.6, vurderede retten, at også en beboelsesejendom, beliggende uden for bymæssig bebyggelse, har krav på erstatning på naboretligt grundlag, fordi der føres en motorvej forbi ejendommen i en afstand af 43 m fra beboelsesbygningen med en støjbelastning på ca. 62 dB(A). Retten tog ikke hensyn til, at ejendommen i forvejen grænsede til en kommunevej 75 m fra stuehuset. Ejeren var dermed ikke beskyttet mod den støjbelastning, som kunne blive en følge af en opklassificering af denne vej. Der var endvidere tale om en meget lavere trafikintensitet på motorvejen end i den forrige sag (Harlevholm-sagen).

Den højesteretssag, der er omtalt i afsnit 3.3.1 (U 1988.547) (Skrae-sagen) blev afgjort ud fra det - nu forlattede - synspunkt, at der må stilles særlig kvalificerede krav, førend der kan blive tale om erstatning for vejstøj for ejendomme, hvorfra der ikke sker ekspropriation.

Her var der tale om anlæg af en amtslandevej med en - i forhold til motorveje - relativ beskedne årsdøgntrafik på 2500-3500 køretøjer. Støjbelastningen var betydelig - 67 dB(A), fordi vejen var placeret i skel, men mod en gavl uden vinduer, en garage og et fyrrum. Med Højesterets ændrede signaler på området ville ejeren antagelig have fået erstatning. Når man skal vurdere talegrænsen, er det af betydning, at den kommunevej, der var ejendommens adgang til det offentlige vejnet, blev afbrudt af den nye vej og dermed blind. Afbrydelsen af vejen, der lå ud for ejendommens opholdsrum, havde åbenlyse fordele for ejeren. Der måtte også tages hensyn til ejendommens beliggenhed nær en landsby og ved en kommunevej, hvor trafikken kunne være blevet mere intensiv, hvis den ikke var blevet afbrudt af det nye vejanlæg.

4.3.5. Kendskab til projektet

Kendskab til et kommende projekt kan i et vist omfang bidrage til, at erstatningen nedsættes eller bortfalder. I Højesteretsdommen af 18. maj 1993 (U 1993.685) (Kirkeåsvejen), omtalt i afsnit 3.3.2, lagde retten vægt på, at det store parcelhus på ejendommen var opført på et tidspunkt, hvor den daværende ejer burde have været klar over, at der var planer om et højklasset vejanlæg i området. Den konkrete linieføring var således sikret med byggeplaner. Betragtningen var antagelig, at ejeren med sit omfattende byggeri selv havde bidraget til tabets størrelse.

I Harlevholm-sagen (U 1999.353 H, omtalt i afsnit 3.3.7) gjorde Trafikministeriet for landsretten gældende, at det siden vedtagelsen af en projekteringslov 25 år før ekspropriationen havde været alment kendt, at der ville komme en motorvej med et forløb i nærheden af ejendommen, og at ejeren, der havde købt ejendommen med denne viden, ikke kunne påregne erstatning for støjulemper fra vejanlægget. Landsretten tog ikke direkte afstand fra synspunktet, men tilkendte desuagtet et betydeligt beløb i erstatning for støjgener. Trafikministeriet gjorde tilsvarende synspunkter gældende i Hjørringsagen. Heller ikke her tog landsretten udtrykkelig afstand fra synspunktet, men tilkendte dog en betydelig erstatning for støjgener. Trafikministeriet gjorde ikke de nævnte synspunkter gældende for Højesteret, der således ikke har haft lejlighed til at overveje problemet.

Det er udvalgets opfattelse, at en grundejers kendskab til vejplanerne ikke bør medføre, at erstatningen reduceres af den grund, medmindre grundejeren, som tilfældet var i sagen om Kirkeåsvejen, ved sine dispositioner ligefrem bidrager til at øge sit tab. Anlægget skaber normalt det samme problem for ejendommen, hvad enten grundejeren har kendskab til det kommende vejanlæg, eller det ikke er tilfældet.

Noget andet er, at det vil være uheldigt, hvis en køber dels får et nedslag i prisen for ejendommen med henvisning til det kommende vejanlæg, dels senere modtager et tilsvarende beløb i erstatning fra vejbestyrelsen. Dette kan dog ikke være taksationsmyndighedernes problem. Det er et privatretligt spørgsmål mellem køber og sælger.

Efterhånden som erstatningsmulighederne i forbindelse med vejstøj bliver mere kendt i offentligheden, kan man dog gå ud fra, at det vil blive mere og mere sædvanligt for køber og sælger at aftale i skødet, hvem en eventuel erstatning skal tilfalde.

4.3.6. Betydningen af støjvolde/støjskærme

Når vejvæsenet søger at minimere støjulemperne ved hjælp af støjvolde/støjskærme, må udgangspunktet for overvejelser om erstatning være støjniveauet efter gennemførelsen af disse foranstaltninger. I Højesterets sag (U 1993.685) fra Kirkeåsvejen (3.3.2), ville der i øvrigt næppe heller være blevet tale om erstatning, fordi vejbestyrelsen havde udført en støjafskærmning ud for ejendommen, der reducerede støjniveauet til 60 dB(A). Det bør formentlig spille en rolle for tilkendelse af erstatning for støjulemper, at der etableres støjafskærmninger, der er i stand til at bringe støjniveauet fra den nye vej ned i nærheden af den grænseværdi på 55 dB(A), som miljømyndighederne omtaler som "acceptabel".

I den under 3.3.5 omtalte Holstedsag (U 1998.691), hvis resultat var præget af ekspropriationsretlige synspunkter, blev der etableret en sådan støjvold. Landsretten fastsatte desuagtet en betydelig ulempeerstatning. En af dommerne ville dog afvise ulempeerstatning bl.a. netop med henvisning til, at der var blevet etableret en støjvold uden udgift for ejeren. Højesteret tilkendte erstatning, fastsat på "ekspropriationsretligt grundlag". Højesteret

ville antagelig næppe i dag have tilkendt erstatning og i hvert fald ikke i den størrelsesorden, som blev resultatet i sagen.

4.3.7. Erstatningens størrelse

De erstatningsbeløb, som domstolene anvender i praksis, tager som regel udgangspunkt i syns- og skønsmændenes vurderinger om forringelsen i ejendomsværdien på grund af støjgener. Men den konkrete vurdering lægges ikke uden videre til grund. Domstolene foretager ikke alene en selvstændig vurdering af beløbets størrelse, men går også ind i overvejelser om den værdiforringelse, som den pågældende ejendom i lighed med andre ejendomme må tåle uden erstatning, jf. Højesterets formulering i de to domme af 1. december 1998: "I det omfang ulemperne overstiger denne grænse, skal der ydes erstatning for tabet derved." Der er dermed tale om et differencebeløb, der omfatter forskellen mellem nedgangen i ejendomsværdien minus det beløb, som ejeren må tåle. I praksis sker der en rent skønsmæssig fastsættelse af beløbet.

I den under 3.3.7 omtalte dom (Harlevholm-sagen) tilkendte Højesteret en skønsmæssig erstatning på 250.000 kr. med henvisning til, at støjgenerne oversteg grænsen for, hvad ejeren måtte tåle uden erstatning. Ejerenes samlede krav i anledning af indgrebet var 500.000 kr.

Der er foretaget systematiske danske og udenlandske undersøgelser om ændringer i huspriserne på grund af støj. De tal, der er resultatet af disse undersøgelser, er udtryk for gennemsnitsbetragtninger og tager ikke hensyn til de meget konkrete omstændigheder, som foreligger i de enkelte naboretssager. De er derfor ikke anvendt i forbindelse med dette udvalgsarbejde.

Det følger af sædvanlige erstatningsprincipper, at der ved fastsættelse af erstatningsbeløbet tages hensyn til omkostningerne ved afværgeforanstaltninger. Hvis det skønnede fald i ejendomsværdien er 150.000 kr., og støjdæmpende foranstaltninger vil kunne gennemføres for 100.000 kr., kan erstatningsbeløbet ikke overstige det sidstnævnte beløb, medmindre afværgeforanstaltningerne i sig selv er værdiforringende for ejendommen.

De foreliggende oplysninger om omkostningerne ved støjskærme (8.000 kr. pr. løbende m) og de typiske udgifter ved vindues- og

facadeisolering (28.000 kr. pr lejlighed og 46.000 kr. pr. parcelhus) kan give en vis vejledning for erstatningsfastsættelsen. De nævnte tal er baseret på prisniveau 1998.

4.3.8. Støjberegninger som erstatningsgrundlag

Som nævnt i afsnit 1.2 om målemetoder anvender miljømyndighederne L_{Aeq} som grundlag for støjgrænseværdier. Tallet er udtryk for nogle gennemsnitsbetragtninger, der blandt andet kan have som konsekvens, at støjbelastningen fra en mindre befærde kommunevej med lejlighedsvis tung trafik tæt ved en ejendom får et ækvivalent støjniveau, der ikke behøver at afvige fra støjbelastningen fra en stærkere belastet hovedfærdselsåre i større afstand fra ejendommen. Hertil kommer, at modellen ikke skelner mellem dag-, aften- og nattetimerne, selvom ulemperne kan være størst sidst på dagen. Det begrundes, at miljømyndighederne inden for rammerne af EU diskuterer en fælles metode, der i højere grad tager hensyn til dag/aften/natproblematikken.

Den nordiske støjberegningsmodel, baseret på det ækvivalente støjniveau som udtryk for støjgener, er behæftet med visse mangler. Alligevel må den opfattes som et seriøst og realistisk forsøg på at omsætte den subjektive oplevelse af støjgener til noget objektivt til brug for myndighedsindsatsen. Modellen, der er blevet til i et fællesnordisk samarbejde over en årrække, inddrager en lang række parametre af betydning for støjen og oplevelsen af støj. Sammenhængen mellem den oplevede gene og den teoretisk beregnede gene er som nævnt påvist i interviewundersøgelser. Det kan derfor forekomme betænkeligt, hvis de erstatningsfastsættende instanser vælger at betvivle vej- og miljømyndighedernes beregninger og foretrækker at foretage deres eget skøn på den støjramte ejendom. I sidstnævnte tilfælde risikerer de at få et ufuldstændigt (lyd)billede af støjsituationen, fordi støjen varierer hen over døgnet. Men der er ikke længere tale om et objektivt forsøg på at indkredse støjulemperne, kun om enkeltpersoners subjektive vurderinger af ulemperne. Dermed kan den lighed mellem grundejerne, som Højesteret opfatter som væsentlig, når der skal fastsættes erstatning for vejstøj, blive sat over styr. Bruget af det ækvivalente støjniveau, udtrykt i dB(A), er indtil videre den bedste garanti for, at erstatningsfastsættelse sker så ligeligt og objektivt, som det nu engang kan lade sig gøre.

Dette synspunkt er udtrykkelig anerkendt i Vestre Landsrets dom af 7. januar 2000, der understreger, at den fællesnordiske beregningsmodel for trafikstøj er almindelig anerkendt og brugt i sager af denne art og derfor blandt andet giver et forsvarligt sammenligningsgrundlag.

4.3.9. Syns- og skønserklæringer

I nogle af de foran omtalte sager er erstatning for støjgener udbetalt på grundlag af syns- og skønserklæringer, der - i overensstemmelse med temaet - angiver ejendommens værdi med og uden støjgener. Nogle af de voterende dommere har bemærket, at disse erklæringer er afgivet på rent skønsmæssigt grundlag uden nærmere begrundelse og uden henvisning til objektive kriterier. Erklæringerne kan således undertiden kritiseres for at være af for ringe kvalitet. Af større betydning er det måske, at spørgsmålene til skønsmændene kan være formuleret for snævert. Når retten skal tage stilling til spørgsmål af naboretlig betydning, er det væsentligt at undersøge, hvilken indflydelse det nye vejanlæg i det hele kan ventes at få for den berørte ejendom. Hermed får retten mulighed for at se på samtlige de gener og fordele, som vejanlægget kan tænkes at medføre for ejendommen. Samtidig må retten være opmærksom på, at naboretlige betragtninger ikke kan begrunde en godtgørelse af hele den eventuelle ejendomsværdiforringelse, men kun den del af forringelsen, der overskrider den såkaldte "tålegrænse", jf. også Højesterets formulering i de to domme af 1. december 1998: "I det omfang, ulemperne overstiger denne grænse skal der ydes erstatning for tabet herved".

4.3.10. Sondringen nyanlæg/trafikudvikling

Som tidligere anført har en grundejer efter praksis ikke mulighed for at få tilkendt erstatning for støjulemper forårsaget af stigende trafik på en bestående vej. Men i praksis kan forskellen mellem en nyanlagt vej og en eksisterende vej være glidende. Ombygning af vejen kan være så omfattende, at man både kan betragte vejen som nyanlagt og som eksisterende. I den under afsnit 3.1 omtalte overtaksationskendelse fra Århus var der tale om en (belastet) kommunevej, der blev ombygget til en amtsvej af regional betydning, og derfor opfattede kommissionen situationen som en normal trafikudvikling af trafikken på en bestående vej. Men der kan foreligge andre situationer, der kunne gøre det rimeligt at

overveje erstatning. Københavns Kommune omlagde således i 70'erne en del af trafikken på den belastede hovedfærdselsåre Sølvgade til en hidtil lidet befærde boliggede Webersgade med en deraf følgende væsentlig forøget støjbelastning. Netop dette eksempel inspirerede Vejstøjudvalget, omtalt i afsnit 2.1.3, til at foreslå, at vej- og miljømyndighedernes forpligtelser over for grundejerne ikke alene skulle omfatte nyanlæg af større veje, men også inddragelse af bestående veje som led i større færdselsårer.

Ud fra naboretlige betragtninger forekommer det rimeligt, at de erstatningsfastsættende myndigheder og domstolene er opmærksomme på denne problematik.

5. Udvalgets overvejelser

Det er udvalgets opfattelse, at der efter Højesterets seneste domme om vejstøj er tilvejebragt betydelig klarhed over retstilstanden på området, og at de fleste problemer dermed har fundet en hensigtsmæssig løsning.

Det ligger fast, at der i bestemte situationer, hvor et vejanlæg er af en karakter, der ligger udover, hvad der må påregnes som led i den normale samfunds- og trafikudvikling, og hvor der er tale om et væsentligt værditab på grund af kraftige støjulemper, kan blive tale om ulempeerstatning på naboretligt grundlag til grundejeren. Det ligger ligeledes fast, at den omstændighed, at der er eksproprieret et større eller mindre areal fra ejendommen, ikke i sig selv kan begrunde særbehandling af grundejeren. Ligheds-synspunkter fører til en ensartet behandling af grundejerne, uanset om de ændrede vejforhold medfører direkte indgreb i deres ejendomme eller foretages uden sådanne indgreb.

Med denne ændring af retspraksis har grundejere, der ikke afstår areal til vejen, fået en væsentlig bedre retsstilling end tidligere, hvor domstolene lagde vægt på, at der skulle foreligge *ganske særlige forhold*, førend der kunne blive tale om erstatning. Til gengæld har de grundejere, der har afstået areal til anlægget, fået deres erstatningsmuligheder i anledning af vejstøj reduceret i et vist omfang. Alt i alt har den ændrede retspraksis betydet, at der er skabt større lighed mellem grundejerne, ligesom der er blevet tilvejebragt bedre harmoni mellem vejområdet og andre anlægsområder, for så vidt angår erstatningsmulighederne for miljøgener.

Der resterer selvsagt visse uafklarede spørgsmål på vejstøjområdet. Højesteret har således ikke haft lejlighed til at tage stilling til en situation, hvor støjulempernes omfang navnlig skyldes, at vejanlægget placeres på et areal, der kunne have fungeret som ejendommens bufferzone mod støjen.

Højesterets hidtidige afgørelser har indkredset betingelserne for at tilkende erstatning, og disse rammer er efterfølgende søgt udfyldt af landsretterne. Som nævnt i afsnit 3.3.9 har Trafikministeriet fundet det påkrævet at indbringe Vestre Landsrets dom af 10. september 1999 for Højesteret for at få klarhed over, om den-

ne afgørelse er i overensstemmelse med de principper, Højesteret har angivet.

Også betydningen af kendskab til projektet, betydningen af støjvælde/støjskærme, betydningen af sondringen nyanlæg/bestående veje og selve erstatningsbeløbenes størrelse mv. fortjener en yderligere detaljering.

Alt dette kunne måske i et vist omfang løses ved egentlige lovregler, der nærmere beskriver betingelserne for, at der kan blive tale om erstatning til grundejere for vejstøj i forbindelse med nye vejanlæg (og opgradering af bestående veje). I almindelighed undgår man imidlertid detaljerede erstatningsregler i lovgivningen, netop fordi omstændighederne i de enkelte sager altid vil begrunde konkrete løsninger - jf. i øvrigt overvejelserne i kapitel 4. Derfor vil en eventuel lovbestemmelse højest kunne gengive Højesterets generelle betragtninger på området, sådan som de er kommet til udtryk i de to højesteretsdomme fra 1. dec. 1998 (U 1999. 353 og 361). Dermed ville lovreglen kun stadfæste noget, der i forvejen har karakter af gældende ret.

De hidtidige erfaringer på området, herunder erfaringerne fra Vejstøjudvalget, tyder i øvrigt på, at det ikke er realistisk at foreslå sådanne erstatningsregler, baseret på bestemte grænseværdier. Reglerne har hidtil vist sig ikke at være politisk gennemførlige, og de bidrager i hvert fald ikke til at løse støjproblemerne, hvor de er allermest kritiske - i de eksisterende byområder langs de større vejanlæg.

Udvalget har overvejet, om det er muligt at skabe en kobling mellem naboretten, der fokuserer på erstatning til grundejeren, og den offentlige regulering af støjproblemet, der i højere grad interesserer sig for at afhjælpe en væsentlig miljølempe. Dette kunne ske derved, at udbetaling af de erstatninger, der fastsættes på naboretligt grundlag, gøres betinget af, at beløbet anvendes til støjafskærmende foranstaltninger, typisk facade- og vinduesisolering. Som tidligere nævnt foreslog Vejstøjudvalget, at vejbestyrelsen kunne kræve, at de erstatningsbeløb, vejbestyrelsen var forpligtet til at udbetale efter lovudkastet, skulle anvendes til at forbedre de støjmæssige forhold på ejendommen. I kendelser, afsagt på naboretligt grundlag, var de jyske ekspropriationskommissioner inde på samme synspunkt.

I forvejen vil muligheden for at opnå tilfredsstillende eller forbedrede støjforhold på en ejendom ved hjælp af støjvolde og/eller facadeisolering spille en rolle for størrelsen af eventuelle erstatningsbeløb. Efter sædvanlig naboretlig praksis vil omkostningerne ved afværgeforanstaltninger blive betragtet som en højeste grænse for erstatningsbeløbet, såfremt disse foranstaltninger løser støjproblemerne på forsvarlig måde og ikke medføre nye gener for grundejeren. Almindelige naboretlige synspunkter registrerer imidlertid alene behovet for en erstatning, der kompenserer for de ulemper, en usædvanlig brug af naboejendommen medfører, og varetager ikke specielt almene miljøhensyn. Derfor kræver ordningen en særlig lovregel om emnet.

Det er dog et spørgsmål, om problemet er så stort, at det fortjener særlige initiativer. Efter vejlovens § 64 skal vejbestyrelsen udbetale ekspropriationserstatning til panthavere, hvis indgrebet indebærer en fare for pantsikkerheden. Dermed kan vejbestyrelsen i disse tilfælde forklare grundejeren, at han har valget mellem at anvende erstatningen til støjafskærmende foranstaltninger, der kan sikre ejendommens fortsatte værdi, eller finde sig i, at beløbet afskrives på ejendommens gæld.

Med den øgede retsbeskyttelse på støjområdet opstår der efter udvalgets opfattelse yderligere behov for at give grundejerne ret til at få de nævnte sager indbragt for taksationsmyndighederne også i tilfælde, hvor der ikke allerede er nedsat en taksationskommission, ligesom der er behov for regler, der angiver en bestemt frist for fremsættelse af erstatningskravet.

På denne baggrund har udvalget foreslået ændringer i den gældende bestemmelse i vejlovens § 56, jf. nærmere delbetænkning 2, afsnit 3.7.4.

6. Udvalgets konklusion

Som det fremgår af den foregående fremstilling, har den seneste udvikling af de naboretlige synspunkter inden for området medført en bedre retsstilling for grundejere, der i væsentlig grad udsættes for vejstøj.

Grundejere, der berøres af ny større vejanlæg, kan nu påregne at få erstatning for støjgener, såfremt disse gener overstiger, hvad grundejerne må tåle i medfør af den almindelige samfundsudvikling. Erstatningsfastsættelsen i praksis kommer til at afhænge af en lang række konkrete forhold af meget forskellig karakter.

Udvalget kan herefter fastslå, at grundejerne i kraft af den ændrede retspraksis har fået en bedre beskyttelse end hidtil. Det kan endvidere fastslås, at afgørelsen af, om en grundejer har ret til erstatning, må træffes ud fra en konkret vurdering af de momenter, som retspraksis har lagt vægt på. En eventuel lovbestemmelse om erstatning måtte derfor henvise til de samme momenter, og den ville således ikke kunne bidrage til nogen præcisering af retstilstanden. Udvalget finder derfor ikke, at der er noget behov for lovgivning på dette område.

Samtidig må udvalget konstatere, at en udbygning af erstatningsrettens regler ikke er den mest velegnede metode til at minimere miljøproblemerne, medmindre erstatningsbeløbene anvendes direkte til støjbekæmpelse - og det er ikke altid teknisk muligt.

Hertil kommer, at de væsentligste vejstøjproblemer ikke opstår i forbindelse med nyanlæg af veje, men forekommer på det eksisterende vejnet i byområderne.

Der findes andre løsninger, som er bedre egnet end erstatningsregler til at reducere problemerne med vejstøj. Set ud fra en miljømæssig vurdering er det vigtigere, at støjproblemerne omkring større trafik anlæg kommer mere i fokus i anlægsfasen, og at såvel offentlige myndigheder som private grundejere tilskyndes til at investere i støjbekæmpelse i forhold til gener fra det eksisterende vejnet. Der findes allerede i dag en række initiativer, der sigter mod sådanne løsninger, fx puljeordninger for midler til støjafskærmning på bestående veje.

Samtidig findes der en række andre muligheder for at bekæmpe vejstøj ved kilden, fx øget anvendelse af særlige vejbelægninger, der nedsætter dækstøjen, for ikke at tale om afgifter for brug af særligt miljøbelastende køretøjer og særlig miljøbelastende brug af sådanne køretøjer.

Af de grunde, der er omtalt ovenfor, finder udvalget ikke anledning til at foreslå nye erstatningsregler inden for området vejstøj.

Erstatning for forringede ad- gangsforhold ved nyanlæg af veje mv.

Delbetækning 2

INDHOLDSFORTEGNELSE

1

INDLEDNING

5

1: GÆLDENDE RET

9

1.1. Grundlovens § 73 og vejlovgivningen	9
1.2. Vejlovgivningens adgangsbestemmelser	12
1.3. Vejlovens § 69 og dens forhistorie	14
1.3.1. Vejlovens § 69	14
1.3.2. Ældre lovgivning	15
1.4. Praksis før 1957	17
1.5. Nyere praksis	21
1.5.1. Teknisk egnet adgang	21
1.5.2. Interne ændringer	24
1.5.3. Øgede omkostninger til vedligeholdelse af privat vej/privat fællesvej	25
1.5.4. Tab ved forlænget adgangsvej til offentlig vej, bebyggelse og lokalitet	27
1.5.5. Afskæring af en forretningsvirksomheds kundekreds.	29
1.5.6. Omvej	30
1.5.6.1. Omvejskørsel mellem lodder af samme landbrugsejendom	30
1.5.6.2. Omvejskørsel mellem forpagtede ejendomme og ejendomme i sameje	38
1.5.6.3. Andre ejendomme end landbrugsejendomme	40
1.5.7. Midlertidige ændringer af vejadgangsforholdene	41
1.6. Analogi	43
1.7. Opsummering af gældende ret: Vejvæsenets forpligtelser over for private grundejere, når adgangsforholdene ændres	47
1.7.1. Overkørselstilladelser og hel eller delvis ophævelse af sådanne tilladelser	47
1.7.2. Teknisk egnet adgang	47
1.7.3. Øgede udgifter til vedligeholdelse mv. af privat vej/fællesvej	49
1.7.4. Tab ved forlænget adgangsvej til offentlig vej, bebyggelse og lokalitet	49
1.7.5. Afskæring af kundekreds	50
1.7.6. Erstatning for øget omvej mellem parceller af samme ejendom i forbindelse med ændrede adgangsforhold	50
1.7.7. Erstatning for øget omvej mellem parceller af samme ejendom som følge af foranstaltninger på det offentlige vejnet	51
1.7.8. Omvejskørsel mellem ejendomme i samdrift	52
1.7.9. Midlertidige ændringer af vejadgangsforholdene.	52
1.7.10. Analog anvendelse af § 69	52

2. FREMMED RET: VEJVÆSENETS

ERSTATNINGSFORPLIGTELSER OVER FOR PRIVATE GRUNDEJERE, NÅR ADGANGSFORHOLDENE ÆNDRES	54
2.1. Norsk ret	54
2.1.1. Overkørselstilladelser og hel eller delvis ophævelse af sådanne tilladelser	54
2.1.2. Erstatning for forlænget kørevej	56
2.1.3. Tab ved øgede udgifter til vedligeholdelse mv. af privat vej	56
2.1.4. Afskæring af kundekreds	58
2.1.5. Erstatning for øget omvej mellem parceller af en ejendom i forbindelse med ændrede adgangsforhold	59
2.1.6. Erstatning for øget omvej mellem parceller af en ejendom som følge af foranstaltninger på det offentlige vejnet	59
2.1.7. Sammenligning mellem norsk og dansk ret	60
2.2. Svensk ret	60
2.2.1. Overkørselstilladelser og hel eller delvis ophævelse af sådanne tilladelser	60
2.2.2. Erstatning for forlænget kørevej og øgede udgifter til vedligeholdelse mv. af privat vej/fællesvej	61
2.2.3. Afskæring af kundekreds	63
2.2.4. Erstatning for øget omvej mellem parceller af en ejendom i forbindelse med ændrede adgangsforhold	64
2.2.5. Erstatning for øget omvej mellem parceller af en ejendom som følge af foranstaltninger på det offentlige vejnet	64
2.2.6. Sammenligning mellem svensk og dansk ret	65
2.3. Tysk ret	65
2.3.1. Overkørselstilladelser og hel eller delvis ophævelse af sådanne tilladelser	65
2.3.2. Erstatning for forlænget kørevej og øgede udgifter til vedligeholdelse mv. af privat vej/fællesvej	66
2.3.3. Afskæring af kundekreds	67
2.3.4. Erstatning for øget omvej mellem parceller af en ejendom i forbindelse med ændrede adgangsforhold	69
2.3.5. Erstatning for øget omvej mellem parceller af en ejendom som følge af foranstaltninger på det offentlige vejnet	69
2.3.6. Sammenligning mellem tysk og dansk ret	69
3. UDVALGETS OVERVEJELSER	70
3.1. Almindelige betragtninger	70
3.2. Erstatning for forringelse af ejendommens værdi (afsides beliggenhed, øgede udgifter til vedligeholdelse af private veje/private fællesveje)	72
3.3. Erstatning som følge af afskæring af kundekreds?	86

3.4. Omvejerstatning?	92
3.5. Processuelle regler	100
3.6. Mulige forslag til ændringer af vejlovens § 69.	101
3.6.1. Model 1: Ophævelse af bestemmelsen i § 69, stk. 2, 2. pkt.	102
3.6.2. Model 2: Ændret formulering af § 69, stk. 2, suppleret med en erstatningsmulighed.	105
3.6.3. Model 3: Ændret formulering af § 69, stk. 2, suppleret med overtagelsesmulighed	107
3.7. Forslag til ændringer af vejlovens § 69	108
3.7.1. Modernisering af hovedbestemmelserne i § 69	108
3.7.2. Forbedring af grundejernes retsstilling i særlige tilfælde (ændring af gl. § 69, stk. 2).	110
3.7.2.1. Alternativ 1: Ny bestemmelse: Øgede erstatningsmuligheder i særlige tilfælde	110
3.7.2.2. Alternativ 2: Ny bestemmelse: Overtagelse i særlige tilfælde	112
3.7.3. Spørgsmålet om omvejerstatning	113
3.7.3.1. Alternativ 1: Ændret formulering af bestemmelsen om omvejerstatning	113
3.7.3.2. Alternativ 2: Ny bestemmelse om omvejerstatning	114
3.7.4. Forslag til ny § 56	116
4. UDVALGETS KONKLUSION	119
4.1. Enighed og uenighed i udvalget	119
4.2. Modernisering af § 69	119
4.3. Forbedring af grundejernes retsstilling i forbindelse med ændrede adgangsforhold til offentlig vej	119
4.3.1. Flertallets indstilling	119
4.3.2. Mindretalsindstilling	120
4.4. Spørgsmålet om omvejerstatning	121
4.4.1. Flertalsindstilling	121
4.4.2. Mindretalsindstilling	122
4.5. Ændring af § 56	122
4.6. Erstatning for midlertidige ulemper i forbindelse med vejarbejder	123
4.7. Spørgsmålet om anvendelse af § 69 uden for vejområdet	123

Forringede adgangsforhold

Indledning

Normal brug af en fast ejendom er betinget af en række ydelser, det offentlige stiller til rådighed, fx gas, vand og elektricitet og afledning af spildevand. Også ejendommens adgang til det offentlige vejnet, den fysiske forbindelse til omverdenen, kan opfattes på denne måde. Vejadgang spiller en så afgørende rolle for en rimelig og hensigtsmæssig brug af ejendommen, at retten til denne er fastslået i lovgivningen. Udstykningsloven angiver, at intet areal kan udstykkes til en selvstændig ejendom, uden at der er adgang til offentlig vej. Og lov om offentlige veje fastslår, at ejeren kan kræve sin ejendom overtaget, hvis vejvæsenet ved at nægte ham vejadgang forhindrer ham i at udnytte sin ejendom på økonomisk rimelig og forsvarlig måde. En ejendom har dermed et lovmæssigt fastslået *krav* på *nødvendig* vejbetjening, sådan som dette begreb har udmøntet sig i praksis.

Et udslag af dette overordnede synspunkt er, at vejbestyrelsen efter vejlovgivningen har ret til at bestemme, *hvordan* ejendommens krav på vejadgang skal opfyldes, fx ved at ejendommen får direkte adgang til offentlig vej eller indirekte adgang via en privat fællesvej, så længe ejendommen blot har *nødvendig* vejadgang.

Udnyttelsen af en fast ejendom er på den anden side også afhængig af, at det offentlige vejnet fungerer på tilfredsstillende måde, dvs. har en tilstrækkelig udstrækning, tilstrækkelig kapacitet til at afvikle trafikken og er indrettet på en trafiksikkerhedsmæssig forsvarlig måde. Bekvem adgang til det offentlige vejnet er af stor

værdi for grundejeren, men hensigtsmæssige trafikale forhold omkring ejendommen udgør mindst lige så stor en andel af ejendommens værdi. Fordelene ved et effektivt vejsystem kan derfor ofte kompensere for mange af de ulemper, der er forbundet med ændrede vejforhold i et område.

Når der først er etableret vejadgang til en ejendom, påregner ejeren, at han kan indrette brugen af sin ejendom i overensstemmelse med den adgangstilladelse, han har fået. Men når hensynet til trafiksikkerhed og fremkommelighed gør det nødvendigt for vejbestyrelsen at foretage ændringer på vejnettet og gribe ind i eksisterende adgangsforhold, opstår der problemer for ejeren af ejendommen.

Visse af disse ændringer indebærer så væsentlige indgreb i den enkelte ejendom, at de ikke kan foretages uden kompensation fra det offentlige. Andre dispositioner på vejnettet, fx etablering af en uigennembrydelig midterrabat ud for en tankstation, men uden direkte at berøre ejendommens overkørselsforhold, kan efter de nugældende regler gennemføres uden erstatning til grundejeren, selvom han får en omsætningsnedgang.

Grænsen mellem de tilfælde, der udløser erstatning, og de tilfælde, hvor grundejeren ikke har krav på erstatning, er vanskelig at fastlægge. Alligevel har der i tidens løb udmøntet sig en nogenlunde fast erstatningspraksis på området, som præciserer, hvornår der skal betales erstatning, og hvornår vejvæsenet kan disponere uden at skulle kompensere grundejerne for deres eventuelle tab.

Fra grundejerside er der blevet givet udtryk for utilfredshed med de gældende erstatningsregler. Det er blevet anført, at der bør betales erstatning fra det offentliges side i flere tilfælde end hidtil, og i hvert fald når ændringerne kan opfattes som et indgreb i grundejers ejendomsret og medfører en forringelse af ejendommens handels- eller brugsværdi. Som anført nedenfor har der i denne forbindelse tidligere været rejst kritik af de regler om erstatning for ændret vejadgang, der findes i § 69 i lov om offentlige vej, især § 69, stk. 2, der præciserer, hvornår der *ikke* kan blive tale om erstatning til den, der berøres af ændringer i adgangsforholdene.

Den nyeste kritik, der har dannet baggrunden for udvalgets ned-sættelse, hidrører fra landbrugsorganisationerne. Den er rejst over for Folketinget af Sydvestjysk Landboforening, der siden 1994 har rettet henvendelse til lokalvalgte folketingsmedlemmer, trafikministeren og Folketingets Trafikudvalg om emnet.

Kritikken tager udgangspunkt i det forhold, at vejlovens § 69, stk. 2, der beskriver forholdene i forbindelse med nyanlæg og ombygninger af veje, kun rummer mulighed for at give erstatning i forbindelse med ændring af en ejendoms adgangsforhold, hvis der ikke etableres anden fornøden adgang til en ejendom, medens der ikke kan gives erstatning som følge af, at den nye adgangsvej er mere ubekvem end den hidtidige adgang.

Landboforeningen finder, at det er urimeligt, at der ikke betales erstatning, når vejadgangen gøres betydeligt længere og udføres i en ringere standard end den hidtidige adgang, eller hvis den nye vejadgang har en lavere vejstatus end den hidtidige adgangsvej. Den henviser herved til en række konkrete eksempler, hvor adgangen til offentlig vej typisk forlænges ved at adgangen ad en privat fællesvej erstattes af en anden privat fællesvej, der er betydelig længere end den hidtidige adgang. Dette påfører ejeren flere udgifter til istandsættelse og vedligeholdelse samt snerydning mv. af privat fællesvej og kan føre til tvistigheder med andre brugere af vejen om fordeling af udgifterne til disse arbejder eller om, hvilken standard vejen skal have.

Kritikerne peger yderligere på, at de ændrede adgangsforhold kan give ejendommen en mere afsides beliggenhed og dermed afskære ejeren fra umiddelbar kontakt til naboer. Endelig kan ændringen give længere skolevej og længere vej til arbejdsplads.

Det er landboforeningens opfattelse, at problemerne er knyttet til anlæg, der har en barriereeffekt, dvs. til motorvejsanlæg og jernbaneanlæg, og til nedlæggelse af eksisterende jernbaneoverkørsler. De er alvorligst for beboelses- og erhvervsjendomme i det åbne land og landbrugsejendomme. Problemerne er ikke de samme for parcelhuse i byer og for andre erhvervsvirksomheder.

Landboforeningen finder, at de nævnte problemer medfører, at værdien af de berørte ejendomme forringes bl.a. ved, at de berørte ejendomme bliver vanskeligere at sælge.

Bestemmelsen i § 69, stk. 2, om, at der ikke skal betales erstatning, hvis ændrede adgangsforhold afskærer en ejendom fra dens kundekreds, er tidligere blevet kritiseret af de handlende. Sagen blev senest rejst i Folketinget i 1982, hvor en gruppe folketingsmedlemmer påpegede det urimelige i, at der ikke kan gives erstatning, hvis ændrede adgangsforhold til en detailforretning medfører en omsætningsnedgang og dermed driftstab for forretningen. Folketinget afviste dog ønsket om ændringer i bestemmelsen, efter at trafikministeren havde redegjort nærmere for bestemmelsens baggrund.

Udvalget finder det naturligt at foregribe nye henvendelser fra de handlendes organisationer og andre interesseorganisationer ved at vurdere bestemmelsen i § 69, stk. 2, i sin helhed, herunder på ny se på spørgsmålet om erstatning, når ændrede adgangsforhold afskærer en ejendom fra dens kundekreds.

Vejlovens § 69, stk. 1, indeholder en bestemmelse om, at afbrydelse af en ejendoms adgang til en del af ejendommen også kan betyde, at den samlede ejendom ikke har fornøden vejforbindelse. Der har indtil for nylig været betydelig uenighed mellem grundejere, vejmyndigheder og de erstatningsfastsættende instanser om rækkevidden af denne bestemmelse. Visse, men ikke alle omvejsproblemer, er nu blevet afklaret af Vestre Landsret i en dom af 31. januar 2000 (Vilstrup-sagen) på grundlag af gældende ret. Dommen er nærmere beskrevet i afsnit 1.5.6.1.

Udvalget har fundet det naturligt at overveje, om der, uanset hvad der kan opfattes som gældende ret, er behov for nye initiativer om emnet.

I det følgende har udvalget foretaget en samlet beskrivelse af taksations- og domspraksis på området, herunder den rolle, vejlovens § 69 spiller i denne forbindelse. Udvalget har dernæst undersøgt retstilstanden på området i en række nabolande. På grundlag heraf og på grundlag af overvejelser om rimeligheden af de gældende regler har udvalget søgt at vurdere mulighederne for at ændre § 69 på en måde, der er juridisk holdbar, økonomisk forsvarlig og praktisk at administrere.

1: Gældende ret

1.1. Grundlovens § 73 og vejlovgivningen

Grundlovens § 73 fastslår, at *ejendomsretten er ukrænkelig*. Det er en markant erklæring, der er egnet til at give de private grundejere den opfattelse, at de står stærkt, når det offentlige anfægter deres rettigheder. Men efter gældende juridisk opfattelse må bestemmelsen opfattes som en ideologisk programudtalelse. Sådanne erklæringer må modificeres, når de skal anvendes i den praktiske virkelighed.

Allerede i den efterfølgende sætning (§ 73, 2. pkt.) anføres det, at de private under visse omstændigheder alligevel kan tilpligtes at afstå deres ejendom. Det er tilfældet, når *almenvillet* kræver det, når denne pligt er fastslået ifølge *lov*, og når der betales *fuldstændig erstatning*. Dermed er der i hvert fald tillagt *det offentlige* en mulighed for under visse omstændigheder at gøre indgreb i ejendomsretten.

Erstatningsreglen i grundlovens § 73 forudsætter, at der sker en *egentlig ejendomsafståelse* eller et indgreb i form af en vidtgående rådighedsindskrænkning der må sidestilles hermed. Det er således på ingen måde ethvert indgreb i ejendomsretten, der omfattes af grundlovsbestemmelsen. Undertiden benyttes begrebet *almindelig regulering af ejendomsrettens grænser* for i kort form at tilkendegive, at et indgreb har en sådan karakter, at det ikke udløser noget krav på erstatning i henhold til grundloven. Allerede i 1849, da grundloven blev givet, fandtes sådanne reguleringer, der erstatningsfrit begrænsede ejendomsretten, fx i lovgivningen om landbrug og om fredsskove. De videreførtes uforandret under den nye grundlov.

Ikke mindst gennem de seneste år er der sket en voldsom udvikling i denne form for lovgivning, fx plan- og miljølovgivningen. Ejendomsrettens grænser kan reguleres på en måde, så ejerens råden ofte indskrænkes på særdeles vidtgående måde.

Uanset samfundsform er der behov for at finde frem til en passende balance mellem de enkelte borgers *individuelle* interesser og de *almene* interesser, de har som medlemmer af det større samfund.

Grundloven omtaler heller ikke et problem, der er logisk forbundet med forestillingen om ejendomsrettens ukrænkelighed. Ejerråden rækker kun så langt, som naboens ejerråden tillader det. Dette problem er behandlet i det område af juraen, der går under navnet *naboret*. Grænserne mellem de private ejeres tilladte råden er fastlagt i en mangeårig retspraksis, som stadig er under udvikling.

Vejvæsenet er en af de ældste og mest basale former for offentlig forvaltning. Gennem tiderne har der været tillagt vejbestyrelserne muligheder for at varetage det almene vel over for borgerne. En nærmere analyse viser, at disse indgreb bygger på de modeller, der er beskrevet ovenfor.

For det første tillægger vejlovgivningen vejbestyrelsen ret til at gennemføre ekspropriationer med de deraf følgende ubetingede erstatningsmæssige forpligtelser, jf. grundlovens § 73. Hvad der forstås ved fuldstændig erstatning er fastlagt i en mangeårig administrativ praksis samt af domstolene.

For det andet tillægger vejloven vejbestyrelsen ret til at regulere nabogrundejerns ejerråden med bestemmelser af den type, som opfattes som en almindelig regulering af ejendomsrettens grænser. Sådanne bestemmelser udløser principielt ikke erstatning. Eksempler på sådanne regler er bestemmelserne om byggelinieservitutter, om adgangsbegrænsning, og om retten til under visse omstændigheder at omlægge eksisterende adgangsforhold. Denne form for regulering af ejendomsrettens grænser suppleres typisk med en pligt for vejbestyrelsen til at overtage ejendomme, hvis udnyttelsesmuligheder stort set forsvinder som følge af reguleringens praktiske effekt.

For det tredje optræder vejbestyrelsen som grundejer, der som enhver anden grundejer lovligt kan råde over sin ejendom, så længe han respekterer naborettens almindelige grænser. Denne råden finder sted på almenhedens vegne og er dermed begrænset af de særlige forvaltningsmæssige forpligtelser, der knytter sig til offentlige myndigheders virksomhedsudøvelse. Beskyttelsen af vejarealet er anderledes end beskyttelsen af de private grundejeres arealer. Vejarealet er i højere grad beskyttet gennem lovrer, der generelt regulerer, hvad nabogrundejere kan tillade

sig i forhold til vejvæsenet. Omvendt har vejvæsenet undertiden et større spillerum end de private grundejere. Det skyldes, at det varetager særlig vigtige almene interesser. Vejvæsenet (og jernbanerne) er således undtaget fra miljølovgivningens krav om forudgående miljøgodkendelse i forbindelse med anlægsarbejder.

Den, der skal vurdere, om de gældende erstatningsretlige konsekvenser af vejbestyrelsernes dispositioner i forhold til nabo-grundejernes interesser er rimelige og hensigtsmæssige, må være opmærksom på, at vejbestyrelsen optræder i de nævnte principielt forskellige roller, der hver har sine egne erstatningsmæssige følgevirkninger. De naboretlige krav er i øvrigt specielt omtalt i vejlovens § 56. De kan i princippet gøres gældende både af den grundejer, der berøres af et ekspropriativt indgreb, og grundejere, fra hvis ejendomme der ikke sker ekspropriation.

Den grundejer, der møder op ved vejvæsenets ekspropriationsforretning, fokuserer på sit samlede økonomiske tab, sådan som det foreligger efter vejvæsenets samlede indgreb i ejendommen. Det er uoverskueligt for ham at finde ud af systemets juridiske finesser, der består i, at vejvæsenet dels optræder som ekspropriant, dels som forvalter af lovgivning, der regulerer ejendomsrettens grænser, og som grundejer, der har ret til at udnytte sin ejendom *på sædvanlig måde*. Og dermed om grundejeren kan forvente fuld erstatning, ingen erstatning eller delvis erstatning. Selv for kyndige jurister kan det være svært at vurdere, om erstatningskrav skal vurderes efter det ene eller det andet system. I forbindelse med overvejelser om erstatning for støjmæssige ulemper fra nye større vejanlæg lagde Højesteret tidligere vægt på, om der var foretaget ekspropriation eller ej fra den støjramte ejendom. I to domme af 1. december 1998 (Harlevholm-sagen, U 1999.353 og Hjørring-sagen, U 1999.361) lagde retten i stedet vægt på, at grundejere, der blev ramt af støj, burde stilles erstatningsmæssigt ens, uanset om der var foretaget ekspropriation. Herefter indførte Højesteret en naboretligt inspireret tålegrænse, der satte visse grænser for erstatningens størrelse i ekspropriationstilfælde, men udvidede samtidig retten til erstatning uden for ekspropriationstilfælde, jf. nærmere afsnit 3.3.

Højesteret har hermed givet udtryk for et meget vigtigt overordnet erstatningsretligt synspunkt. De myndigheder, der beskæftiger sig med erstatningsfastsættelse i forbindelse med vejvæse-

nets indgreb over for de private, skal på den ene side give fuldstændig erstatning. På den anden side skal de også finde frem til løsninger, som opleves som retfærdige og rimelige, ikke kun af de berørte grundejere, men også af andre grundejere, der berøres af vejvæsenets dispositioner uden, at de forventer nogen erstatning i denne anledning. Det er dette lighedssynspunkt, der ligger bag de forskellige vejlovsrevisioner og den erstatningspraksis, der har udviklet sig på området. Der er tale om en løbende proces, hvor lovkoncipister og andre aktører gennem tiden har bestræbt sig på at tilvejebringe et logisk og sammenhængende system, der både respekterer grundlovens § 73 og sikrer, at de grundejere, der berøres af vejvæsenets forskellige dispositioner, stilles lige i erstatningsmæssig henseende, uanset om grundejernes krav bygger på ekspropriationsretten, naboretten eller de begrænsninger i retten til at regulere ejendomsrettens grænser, der finder udtryk i vejlovgivningen. Det stiller store krav til de myndigheder, der udmåler erstatningerne, ikke mindst med hensyn til fyldestgørende begrundelser for de konkrete afgørelser.

Nærværende udvalg har som opgave at undersøge, om de nugældende regler i vejloven kan opfattes som for restriktive og i givet fald bør ændres.

Når man foreslår ændringer i vejlovgivningens erstatningsbestemmelser, må det naturligvis tilstræbes, at bestemmelserne til enhver tid opfylder grundlovens krav om fuldstændig erstatning i alle de situationer, der er omfattet af grundlovens § 73. Sådanne bestemmelser er bindende for vejadministrationen og efter almindelig opfattelse også for de administrative erstatningsfastsættende myndigheder. Men domstolene har altid en mulighed for at vurdere, om vejlovens bestemmelser og den administrative erstatningspraksis, der har udviklet sig på området, er i overensstemmelse med grundloven. Denne mulighed eksisterer imidlertid fortsat, og vil - uanset eventuelle ændringer i de nuværende formuleringer i vejlovens erstatningsregler - fortsat eksistere.

1.2. Vejlovgivningens adgangsbestemmelser

Siden forordningen om vejvæsenet i Danmark af 13. dec. 1793 (§ 80) har det været gældende ret, at adgang fra privat ejendom til offentlig vej kun må etableres med vejbestyrelsens tilladelse, jf. nu lov om offentlige veje § 70. Tilladelsen er begrænset til den

ejendom, tilladelsen omfatter, og til ejendommen med de grænser, den havde, da tilladelsen blev meddelt. Hvis ejendommens skel ændres, eller hvis adgangen skal bruges af andre eksisterende ejendomme eller ejendomme, der fremkommer ved udstykning, kræves der en fornyet tilladelse fra vejbestyrelsen, hvis overkørslen fortsat skal anvendes, jf. § 71 i lov om offentlige veje.

Tilladelsen er en begunstigende forvaltningsakt. Sådanne akter kan normalt ikke tilbagekaldes. Men efter § 69 i lov om offentlige veje kan den tages op til nyvurdering. Grundejeren må acceptere, at hans adgangsforhold kan tages op til revision og ændres, hvis der sker nyanlæg eller ombygning af bestående vej.

Det er dog en forudsætning, at der sikres *anden fornøden adgang* til offentlig vej for ejendommen. Hvis der ikke sikres anden fornøden adgang til offentlig vej, har vejbestyrelsen pligt til at betale erstatning eller overtage ejendommen. Ved erstatningsudmålingen tages der hensyn til, om ejeren af ejendommen har lidt et tab. Ved erstatningsudmålingen må der lægges vægt på, om tabet hidrører fra forhold, der er beskyttet af ejendomsretten. § 69, stk. 2, 2. pkt., eller om der er tale om beliggenhedsfordele, der *ikke* er retligt beskyttet.

Nedlæggelse af en overkørsel uden der sker forandringer på den offentlige vej kræver ekspropriation. Også her kan der blive tale om erstatning. Som anført i afsnit 1.6 administrerer praksis efter de retningslinier, der er kommet til udtryk i § 69. Det afgørende er, om ejeren også efter nedlæggelsen af overkørslen har fornøden adgang, sådan som denne er defineret i bestemmelsen. Dermed anlægges samme synspunkter, hvad enten overkørslen nedlægges efter gennemførelse af en formel ekspropriationsprocedure, eller uden sådan procedure, nemlig når nedlæggelsen sker i forbindelse med nyanlæg af veje og ombygning af bestående vej, dvs. i forbindelse med anlægsarbejder på vej.

I det foregående er der tale om nedlæggelse eller reguleringer af selve adgangen. Vejbestyrelsens dispositioner på det offentlige vejnet kan have den indirekte konsekvens, at værdien af overkørslen forringes og dermed, at ejendommens værdi nedsættes. Sådanne dispositioner udløser sædvanligvis ikke erstatning. Også her støtter praksis sig på de synspunkter, der er kommet til udtryk i § 69.

1.3. Vejlovens § 69 og dens forhistorie

1.3.1. Vejlovens § 69

§ 69 i lov om offentlige veje kaldet vejloven er i dag affattet således:

"§ 69. Ved nye vejanlæg og ved ombygning af bestående veje skal vejbestyrelsen træffe bestemmelse om, hvorvidt og i bekræftende fald i hvilket omfang, der kan tillades adgang til vejen fra de tilgrænsende ejendomme. Afbryder vejanlægget en ejendoms hidtidige adgang til det offentlige vejnet eller til en del af ejendommen, skal vejbestyrelsen så vidt muligt sikre ejendommen anden fornøden adgang.

Stk. 2. Etableres der ikke fornøden forbindelse til offentlig vej eller til afskårne dele af ejendommen, har ejendommens ejer eller bruger ret til erstatning efter reglerne i §§ 51-58. Ved bedømmelsen af, om der er etableret fornøden vejforbindelse, skal der ikke tages hensyn til, at de ændrede adgangsforhold giver ejendommen en mere afsides beliggenhed i forhold til offentlig vej, til en bebyggelse eller en lokalitet, helt eller delvis afskærer en ejendom fra dens hidtidige kundekreds eller påfører ejendommen fremtidige udgifter til istandsættelse, vedligeholdelse eller renholdelse af vej.

Stk. 3. Afskæres enhver adgang til ejendommen eller en del af denne, uden at der tilvejebringes anden adgang til offentlig vej, påhviler det vejbestyrelsen at overtage ejendommen helt eller delvis mod erstatning efter reglerne i §§ 51-58."

§ 69 byggede i sin oprindelige affattelse på en tilsvarende bestemmelse i vejbestyrelsesloven af 1957, jf. § 32, stk. 1. § 69 fik sin nuværende formulering ved lov nr. 332 af 26. juni 1975 om ændringer i vejlove som følge af ændringer i bygge love m.v.

Lovændringen i 1975 medførte to væsentlige ændringer i forhold til den hidtidige formulering. Der blev i stk. 2 som 2. pkt. indsat en bestemmelse, der angiver situationer, der *ikke* kan opfattes som utilstrækkelige adgangsforhold i lovens forstand. Selv om ændrede adgangsforhold kan medføre en mere afsides beliggenhed, øgede eller nye udgifter til istandsættelse, vedligeholdelse eller renholdelse af vej samt afskæring af en ejendoms kundekreds, har ejendommen følgelig fortsat fornøden forbindelse til

det offentlige vejnet i vejlovens forstand. I disse situationer kan der ikke rejses erstatningskrav mod det offentlige. Samtidig præciseredes det, at "fornøden adgang" også kan omfatte forbindelsen mellem flere dele af samme ejendom.

Baggrunden for ændringen var ifølge bemærkningerne til lovforslaget, at Højesteret ved en dom af 12. november 1973 (Viborgsagen, U 1974.30) ikke havde tilsluttet sig den hidtidige forståelse af begrebet "fornøden forbindelse". Dommen tillagde ejeren af et tankanlæg erstatning for det indtægtstab, der var en følge af, at den umiddelbare forbindelse til den trafikerede offentlige vej blev afbrudt ved en vejforlægning, samt for vedligeholdelsesudgifter til den private fællesvej, som fremtidig skulle tjene som adgangsvej til anlægget. Dommen er nærmere omtalt under afsnit 1.5.3 og 1.5.4.

1.3.2. Ældre lovgivning

Før 1957 indeholdt vejlovgivningen hverken bestemmelser svarende til vejlovens § 69 eller vejbestyrelseslovens § 32, stk. 1. Vejforordningen af 13. december 1793 indeholdt alene en bestemmelse om, at alle landeveje skulle forsynes med grøfter, medmindre dette ikke kunne lade sig gøre på grund af jordbundsforholdene. Dette medførte, at der skulle særlige anlægsforanstaltninger til for at etablere overkørsler til de tilgrænsende ejendomme. Sådanne overkørsler blev anlagt, hvis det fandtes "billigt" (dvs. rimeligt). Der var ikke hertil knyttet nogen bestemmelse om erstatning. Denne bestemmelse medførte således, at grundejere, der hidtil har haft adgang langs hele ejendommens facade mod vejen, fik adgangsretten begrænset til det antal overkørsler, der ved gennemførelse af anlægsarbejdet fandtes nødvendigt.

Vejlovsudvalget, der var nedsat forud for gennemførelsen af vejbestyrelsesloven, konkluderede i betænkning nr. 117/1955, at de gældende regler om adgang til vej hverken var tilfredsstillende for vejbestyrelserne eller for grundejerne. Udvalget uddybede grundejernenes forpligtelser over for vejbestyrelserne med hensyn til adgangstilladelser til offentlig vej og fremkom med en række forslag til forbedring af grundejernenes rettigheder på området. Udvalget foreslog bl.a., at en vejbestyrelse samtidig med anlæg af ny vej eller ombygning af eksisterende vej skulle træffe bestemmelse om, hvorledes de adgangsforhold, der afbrydes med vejar-

bejdet, på den mest hensigtsmæssige måde vil kunne reableres. Vejbestyrelsen burde ved afgørelsen frit kunne skønne over, hvorvidt der bør gives direkte adgang til den nye vej, eller om det må anses for formålstjenligt at tilvejebringe adgang på anden vis, fx ved anlæg af en ny privat fællesvej. Udvalgets vurderede, at når de tilgrænsende arealer opnåede forbindelse med det offentlige vejnet, ville der i de fleste tilfælde ikke kunne rejses yderligere krav mod vejbestyrelsen.

I de tilfælde, hvor adgang ikke etableres, har grundejeren krav på erstatning. Hvis enhver forbindelse mellem arealet og det offentlige vejnet afbrydes, må arealet eksproprieres.

Vejbestyrelseslovens § 32, stk. 1, fastslog, at grundejere måtte tåle omlægninger i deres adgangsforhold, når ændringer skete i forbindelse med nyanlæg og ombygning af veje. Til gengæld fik grundejerne nu et lovmæssigt krav på at få erstatning, hvis de ændrede adgangsforhold bliver mere besværlige, jf. udtrykket "fornøden forbindelse til offentlig vej".

Erstatning i de nævnte situationer skulle gives, hvis der ikke etableredes "fornøden" adgang til offentlig vej. Bestemmelsen angiver ikke noget om, hvad der ligger i begrebet *fornøden adgang*. Det er dog i forarbejderne til bestemmelsen angivet som eksempel, at der kan blive tale om erstatning, hvis der kun bliver gående adgang til en erhvervsjendom, hvis drift forudsætter, at der kan køres ind på ejendommen, samt tilfælde, hvor der genoprettes såvel kørende som gående adgang til ejendommen, men de ændrede adgangsforhold i væsentlig grad besværliggør ejendommens drift.

Bestemmelsen i vejbestyrelseslovens § 32, stk. 1, nu vejlovens § 69, indebærer, at en grundejer i de situationer, der er beskrevet i bestemmelsen, erstatningsfrit må acceptere en omlægning af sine adgangsforhold, når blot der fortsat er fornøden adgang til ejendommen.

Begrebet "fornøden adgang" har karakter af en retlig standard, som det er overladt til taksations- og domspraksis at udfylde. Disse instanser kan herved støtte sig på den ældre retspraksis, som havde udviklet sig på området forud for vejbestyrelsesloven og som var inspiration for vejlovsudvalget, på bestemmelsens forarbejder og på den ved lovændringen af 1975 angivne autorita-

tive fortolkning.

Vejbestyrelseslovens § 32, stk. 1, kan opfattes som eksempel på en almindelig regulering af ejendomsrettens grænser. Den angiver vejvæsenets forpligtelser over for grundejeren, når der sker omlægninger af vejforholdene ud for ejendommen, og understreger, at der normalt ikke kan blive tale om erstatning til grundejeren, selv om omlægningen medfører visse ulemper for ejendommen.

Bestemmelsens overordnede synspunkter kan opsummeres således:

I forbindelse med nyanlæg og ombygninger af veje kan vejbestyrelsen frit tage stilling til, hvordan ejendomme fremtidig skal vejbetjenes. Heri ligger,

- at grundejeren kun har ret til at bevare sin adgang til det offentlige vejnet, men ikke til at bevare denne uændret.
- at grundejerens ret omfatter ret til at opnå adgang til det offentlige vejnet, men ikke en ret til at opnå adgang til et bestemt sted på dette vejnet.
- at den nye adgang til det offentlige vejnet ikke nødvendigvis skal være af samme omfang og standard som den hidtidige adgang, hvis dette ikke er nødvendigt for ejendommens drift.
- at der skal ydes erstatning, selvom adgangen til det offentlige vejnet genoprettes, hvis adgangen ikke er tilstrækkelig, eller hvis ændringen i væsentlig grad besværliggør ejendommens drift.

Den nærmere afgrænsning af de tilfælde, hvor ændringen er erstatningsfri, og de tilfælde, hvor der skal ydes erstatning, er fastlagt i taksations- og domspraksis, jf. følgende redegørelse.

1.4. Praksis før 1957

Som omtalt i foregående afsnit indeholdt vejlovgivningen ikke før vejbestyrelsesloven af 1957 bestemmelser, svarende til vejlovens § 69. Retstilstanden før 1957 var således alene baseret på domspraksis. Til belysning af denne praksis skal nævnes nogle udvalgte højesteretsdomme om ændringer i en ejendoms adgangsforhold.

Udvidelse af banelinien mellem Nyborg og Strib og ombygning af Odense Station gav i 1913-17 anledning til tre højesteretsdomme, der alle fastslog, at en grundejer ikke havde krav på erstatning for ændringer af en offentlig vej eller ændringer i en ejendoms adgang til offentlig vej.

En højesteretsdom afsagt den 20. november 1913 (U 1914.46) omhandlede et tilfælde, hvor ombygningen af jernbanen medførte, at en vej der hidtil havde krydset jernbanen, blev afløst af en tunnel med trappe for gående færdsel, medens den kørende trafik blev lagt om og ført over jernbanen et andet sted. Herved blev færdslen forbi en ejendom med bl.a. butikker formindsket, og ejendommen fik en mere afsides beliggenhed i forhold til dens kundekreds. Samtidig blev trappen anlagt på en sådan måde, at der ikke længere kunne køres til ejendommens hovedindgang. Højesteret fastslog, at det forhold, at vejoplægningen formindskede færdslen forbi forretningsejendommen, ikke kunne give grundlag for et krav på erstatning for det herved lidte tab, idet hjemmel til erstatning ikke kunne søges i Grundlovens § 82 (nu § 73). Højesteret fastslog samtidig, at det ikke var godtgjort, at der ved tunnel- og trappeanlægget var gjort noget retsstridig indgreb i grundejerens ret til at færdes til og fra sin ejendom.

En højesteretsdom afsagt den 20. november 1913 (U 1914.47) omhandlede et tilfælde, hvor ombygningen af Odense Station medførte, at en gades ene ende blev afspærret, således at gaden kom til at ende blindt. Ejeren af nogle forretningsejendomme, der ikke var berørt af ekspropriationerne, rejste krav om erstatning begrundet med, at gaden blev afskåret fra sin forbindelse med den sydvestlige del af byen og dermed bl.a. blev afskåret fra en del af sin kundekreds. Højesteret stadfæstede Landsover- samt Hof- og Stadsrettens dom, hvori det hedder, at dispositionsretten til de offentlig gader og veje tilhører det offentlige og eventuelle ændringer af vejene ikke kan medføre noget krav på erstatning fra ejere af ejendomme, der kunne have en interesse i, at vejen forbliver uændret.

Disse to domme fastslår således et princip om, at det ikke er en del af ejendomsretten til en ejendom, at en tilgrænsende offentlig vej bevares uden ændringer.

En højesteretsdom afsagt den 21. juni 1917 (U 1917.649) omfattede et tilfælde, hvor en offentlig vej, der skulle føres under jernbanen, blev sænket ud for en hjørneejendom, der var beliggende ved vejen. Dette medførte, at den hidtidige adgang fra gaden til ejendommen blev sikret ved anlæg af to trapper på 10 henholdsvis 12 trin. Samtidig blev kørsel mellem de to veje, som ejendommen grænsede til, afbrudt og erstattet af en trappeforbindelse på 10 trin. Landsover- samt Hof- og Stadsretten afviste, at give ejeren erstatning for nedgang i ejendommens handelsværdi under henvisning til, at der ved gadeomlægningen ikke blev foretaget noget indgreb i ejerens ejendomsret til ejendommen, og at omlægningen ej heller havde gjort noget retsstridigt indgreb i ejerens ret til færden til og fra ejendommen. Højesteret stadfæstede dommen i henhold til de anførte grunde.

I en tidligere dom af 19. januar 1915 (U 1915.257) vedrørende en vejombygning i Bredsten fandt Højesteret ligeledes, at ejeren af en ejendom ikke havde krav på erstatning, fordi adgangsforholdene til ejendommen blev besværliggjort som følge af, at vejen blev hævet. Hævningen medførte, at den ene af to overkørsler til en forretningsejendoms gårdsplads blev nedlagt, således at kørsel gennem gårdspladsen, der var for smal til at en stor vogn kunne vende, blev umuliggjort. Højesteret anerkendte udtrykkeligt, at der var påført ejendommen ulemper, men henviste til, at ulemperne ikke var så store, at kommunen var erstatningsansvarlig.

Alle de omtalte domme henviste samtidig til, at der ikke var gennemført ekspropriation fra de berørte ejendomme.

Dommene synes endvidere at være udtryk for, at ejeren af en ejendom ikke har krav på erstatning i forbindelse med vejomlægninger, når der efter omlægningen fortsat er adgang til offentlig vej, uanset om der er visse ulemper forbundet med brugen af den nye adgang.

I en højesteretsdom af 1. februar 1937 (U 1937.283), der omfattede en landbrugsejendom, hvor en del af markerne var adskilt fra gårdens bygninger af en offentlig vej, blev der givet erstatning for besværliggørelse af ejendommens drift, særlig for så vidt angår kørslen til og fra ejendommens jorder. I denne sag blev den offentlige vej hævet således, at især den ene af ejendommens to adgangsveje fik en stigning der ville kræve forøget trækraft for

særlig tunge læs. Disse læs kunne dog benytte ejendommens anden overkørsel, men dette ville medføre en omvej på ca. 125 meter.

Flertallet af de nævnte domme omfatter alene sager, der omhandler vejvæsenets dispositioner på eget vejareal. De omfatter kun i begrænset omfang sager, der direkte berører adgangsforholdene til ejendommene. Med dette forbehold kan retstilstanden før 1957 sammenfattes således:

Der er ikke grundlag for at yde erstatning, fordi en ejendom ved omlægningen af vejnettet får en mere afsides beliggenhed, eller hvis en virksomhed på ejendommen afskæres fra sin kundekreds.

Der er normalt kun grundlag for at yde erstatning, når der foretages ekspropriation fra en ejendom. Der er derimod ikke grundlag for at yde erstatning, når vejbestyrelsen i forbindelse med dispositioner på vejarealet og uden ekspropriation gennemfører ændringer i en ejendoms adgangsforhold, hvis ejendommen fortsat har adgang til offentlig vej, selv om de nye adgangsforhold ikke nødvendigvis er hensigtsmæssige. Undtaget herfra er dog de tilfælde, hvor adgangen har betydning for den interne drift af en landbrugsejendom.

Vejlovsudvalget ønskede at præcisere de gældende principper ved en egentlig lovbestemmelse og samtidig stramme dem en smule op i grundejernes favør. Derfor indførtes der efter forslag fra udvalget i 1957 en ny bestemmelse i vejbestyrelseslovens § 32. Den nye bestemmelse angav, at det i forbindelse med nyanlæg af veje og ombygning af veje ikke længere var tilstrækkeligt at genetablere forbindelse mellem en ejendom og offentlig vej. Der skulle nu ydes erstatning, hvis adgangen ikke er "fornøden", dvs. tilstrækkelig i forhold til den brug, der gøres af ejendommen. Bestemmelsen blev videreført i vejlovens § 69. Siden 1957 har der således kunnet stilles krav til kvaliteten af en ejendoms adgangsforhold i den foreliggende situation.

Men samtidig angav bestemmelsen nu forudsætningsvis, at nedlæggelse af overkørsler i forbindelse med omlægninger af vejforholdene ud for en ejendom ikke skulle opfattes som ekspropriation af adgangsforholdene. Når ejendommen fik en alternativ *fornøden* adgang, var der ikke grundlag for yderligere erstatning. Dermed havde bestemmelsen karakter af en almindelig regule-

ring af ejendomsrettens grænser.

1.5. Nyere praksis

Som omtalt giver vejlovens § 69 med den udformning, bestemmelsen fik i 1975, og forarbejderne hertil kun en begrænset vejledning om, i hvilke tilfælde en ejendoms adgangsforhold kan ændres, uden at der skal ydes erstatning, og hvornår ejeren har krav på erstatning eller på, at vejbestyrelsen overtager ejendommen. Bestemmelsen angiver alene nogle forhold, der ikke må tages hensyn til ved vurderingen af, om en ejendom har fornøden adgang. Den giver derimod ikke nogen vejledning i, hvilke krav der skal være opfyldt for at fastslå, at en ejendom har fornøden adgang til offentlig vej.

Udvalget har i det følgende gennemgået et antal offentliggjorte taksationskendelser og domme. De er udtryk for gældende ret med hensyn til spørgsmålet om, hvornår en ejendom har fornøden adgang til offentlig vej, og hvornår dette ikke er tilfældet.

1.5.1. Teknisk egnet adgang

Det ligger umiddelbart i begrebet "fornøden adgang", at det ikke er tilstrækkeligt, at der efter en ændring af en ejendoms adgangsforhold anlægges en nødtørftig vejforbindelse fra ejendommen til offentlig vej. Den nye vejforbindelse skal have en vis standard. På den anden side har ejeren heller ikke krav på, at vejadgangen nødvendigvis har den samme tekniske standard som den hidtidige adgangsvej. Den skal blot opfylde ejerens *nødvendige* behov for adgangsvej.

Praksis viser, at den nye vejadgang skal være teknisk egnet til den trafik, der er mellem ejendommen og offentlig vej. Denne egnethed vurderes ud fra ejendommens anvendelse (KFE 1997.137).

I forbindelse med behandlingen af den i afsnit 3.2 omtalte Alsbro-sag tilkendegav Vestre Landsret, at kvaliteten af en nyanlagt privat fællesvej var for ringe til at opfylde kravet om fornøden adgang. Skønsmanden udtalte, at belægningen bestod af 4-7 cm store sten, som medførte risiko for stenslag og var vanskelig at cykle på. Retten var derfor - bl.a. af denne grund - sindet at tilkende en yderligere erstatning på 45.000 kr.

Det er dog en forudsætning for, at der kan ydes erstatning, at der er årsagsforbindelse mellem den stedfundne ændring af adgangsforholdene til offentlig vej og de tab, ejeren lider. Hvis vejen eller tilkørselsforholdene i forvejen er dårlige og ikke forringes yderligere, bliver der ikke tale om erstatning.

I et tilfælde, hvor en hovedlandevej gennem et byområde blev ombygget til miljøprioriteret gennemfart, afviste overtaksationskommissionen et erstatningskrav, dels under henvisning til, at overkørslen til hovedlandevejen ikke var berørt, dels til, at de vanskelige tilkørselsforhold til ejendommen ikke kun var en følge af anlægget, men i væsentlig omfang skyldtes størrelsen af de køretøjer, der benyttedes ved transport af varer til virksomheden (KFE 1993.104). Overtaksationskommissionen havde ved besigtigelse konstateret, at selv store lasttransportkøretøjer kunne køre ind på ejendommen. og fandt, at der var fornøden adgang.

Det er i praksis blevet pålagt vejbestyrelsen at yde erstatning, hvor der i forbindelse med nedlæggelse af eksisterende vejadgang til en erhvervsvirksomhed er anvist adgang til ejendommen ad smalle private veje (TK 2.121-KFE 1983.127). Det samme forhold har indgået som en del af begrundelsen for at pålægge en vejbestyrelse at overtage en ejendom (KFE 1976.73). Det er i disse afgørelser lagt til grund, at den ændrede forbindelse til offentlig vej medfører en betydelig besværliggørelse af tilkørselsforholdene til skade for ejendommens drift. Der er bl.a. henvist til, at der vil være vanskeligheder forbundet med større vognes tilkørsel til en virksomhed ad forholdsvis smalle villaveje.

Der er endvidere givet erstatning, hvor en faktisk etableret sti i forbindelse med en vejudvidelse blev afbrudt af en støttemur (TK 2.75). Vejbestyrelsen ville ikke modsætte sig, at den gående adgang blev bevaret og blev herefter forpligtet til at godtgøre en grundejerforening de udgifter, der ville være forbundet med anlæg af en trappe, nødvendig for, at stiforbindelsen kunne oprettholdes.

Adgangsvejen skal ikke alene være egnet som adgangsvej under normale forhold, men også under mere ekstraordinære forhold. Flere kendelser har således givet ejeren af en ejendom erstatning, hvis den anviste adgang til offentlig vej i visse perioder - særlig om vinteren - ikke er farbar eller kun meget vanskelig

passabel. Der er således givet erstatning i et tilfælde, hvor en privat vej, der fremover skulle være adgangsvej til en landbrugs-ejendoms bygninger, anlagdes med en ikke ubetydelig stigning og som hulvej under henvisning til, at denne vejadgang måtte anses som en fornøden adgang til offentlig vej under normale omstændigheder, men ikke under ekstraordinære forhold i forbindelse med stærkt og vedvarende snefald (TK 2.98-KFE 1980.171).

På tilsvarende måde har en landsretsdom givet erstatning under henvisning til, at det tidligere har været muligt at køre fra en ejendoms bygninger under vanskelige sne- og isforhold, men at det efter spærring af denne vejforbindelse i visse perioder ikke var muligt at komme fra ejendommen (utrykt VLD af 15. juni 1995).

Synspunktet i § 69, stk. 1 og 3 finder efter praksis analog anvendelse i situationer, hvor en beslutning efter færdselslovens bestemmelser om trafikregulering betyder, at en ejendom ikke længere har *fornøden adgang*. Når der eksempelvis etableres en fodgængergade, der afskærer nødvendig kørsel til en ejendom eller bevirker, at parkeringspladser, der er indrettet på ejendommen bliver ubrugelige, er det i praksis fastslået, at ejendommen ikke har teknisk tilfredsstillende adgangsforhold. I denne situation afhænger det jo af tilfældigheder, om vejbestyrelsen vælger at ændre forholdene ved opstilling af færdselstavler (færdselsregulering) eller ved en ombygning af gaden. Dette synspunkt er uddybet i Justitsministeriets cirkulære nr. 77 af 29. marts 1977, det såkaldte "gågadecirkulære". Cirkulæret er udarbejdet i et samarbejde mellem Justitsministeriet og Trafikministeriet. Der henvises i øvrigt til afsnit 1.7.10 om analog anvendelse af § 69.

En landsretsdom (utrykt VLD af 9. december 1985) har tillagt en grundejer erstatning i forbindelse med etablering af en gågadeordning, der medførte, at der ikke måtte køres på vejen på bestemte tidspunkter. Ejendommen havde tillige adgang til anden offentlig vej, men ejendommens bygninger hindrede kørsel fra denne vej til den del af ejendommen, der grænsede til gågaden, hvor ejendommens gårdsplads, carport og garage lå. Der skete således ikke nogen fysisk ændring af ejendommens adgang til vejen. Under henvisning til, at der ikke kunne køres til garage mv. i dagtimerne fandt retten, at ejendommen ikke længere hav-

de fornøden forbindelse til offentlig vej. Dommen henviser herom til vejlovens § 69, stk. 1, 2. pkt. og stk. 2.

En overtaksationskommission (KFE 1990.89) har senere afvist at tilkende ejeren af en restauration erstatning i et tilfælde, hvor en gågadeordning hindrede kunderne i at køre helt frem til restaurationens indgang. Det blev i afgørelsen lagt til grund, at gågadeordningen medførte både fordele og ulemper for restaurationsdriften, og at der ikke var påført ejeren sådanne driftsulemper, at der var grundlag for at statuere, at der ikke var fornøden vejadgang til ejendommen. Betingelserne for at få erstatning efter vejlovens § 69, stk.2 var derfor ikke til stede.

Se i øvrigt afsnit 1.6 om analog anvendelse af vejlovens § 69.

1.5.2. Interne ændringer

Vejlovens § 69 stiller alene krav om, at der skal sikres fornøden adgang til offentlig vej, men ikke, at der skal ydes erstatning for interne omlægninger mv. på en ejendom, hvis adgangsforhold ændres. Det er imidlertid fast praksis, at der gives erstatning til dækning af udgifterne til nødvendige interne forandringer og for interne ulemper eller driftsforstyrrelser på en ejendom. Denne praksis er omtalt i bemærkningerne til det lovforslag, der i 1975 førte til, at § 69 fik sit nuværende indhold. Det er her bl.a. anført, at der efter den hidtidige forståelse af begrebet *fornøden adgang* ikke er fornøden forbindelse til offentlig vej, hvis en ændret placering eller udformning af overkørsler til en ejendom medfører driftsulemper for en virksomhed på denne. I disse tilfælde har en ejer krav på erstatning. Denne praksis blev ikke ændret ved den foreslåede og gennemførte ændring af § 69.

I praksis ydes der således erstatning, hvis ændring af en ejendoms adgang medfører, at der skal anlægges nye færdselsarealer på ejendommen (TK 1.25-KFE 1997.137).

Endvidere ydes der erstatning, når eksisterende bygninger eller anlæg, fx. en garage eller en olietank, ikke længere med den hidtidige beliggenhed kan anvendes til sit formål, og det derfor er nødvendigt at flytte bygningen eller opføre en ny garage eller olietank (TK 1.25-TK 2.12-KFE 1987.107).

Der kan tillige blive tale om at yde erstatning, hvis parkeringsarealet på en erhvervsjendom ikke længere kan anvendes til

parkeringsformål, fordi arealet nu skal anvendes som vendeareal eller kørselsareal for at komme til og fra ejendommen (KFE 1988.72).

Der kan også være tale om at yde erstatning for driftsforstyrrelser på en erhvervsvirksomhed, når den interne færdsel fx. med større køretøjer, besværliggøres (TK 1.19).

Endelig ydes der i praksis erstatning for omkostninger i forbindelse med ændringer i indgangsforholdene til en beboelses- eller erhvervsejendom.

1.5.3. Øgede omkostninger til vedligeholdelse af privat vej/privat fællesvej

Efter gældende praksis har vejvæsenet ikke pligt til at yde en grundejer erstatning, selv om nedlæggelse og regulering af overkørsler har den følgevirkning, at ejeren af en ejendom får øgede omkostninger til vedligeholdelse af egen vej, privat vej eller privat fællesvej.

Praksis på dette område bygger på nogle generelle betragtninger om karakteren af vejvæsenets virksomhed. Vejvæsenets virksomhed er en form for ejerråden over vejarealet. Enhver form for ejerråden over en ejendom kan påvirke værdien af naboejendommen positivt eller negativt. Normalt udløses der kun erstatning til naboejeren, hvis der er tale om en form for ejerråden, der har konsekvenser ud over, hvad den pågældende måtte påregne.

Vejvæsenets bestræbelser for at sikre trafikken og dens afvikling, og de foranstaltninger på vejarealet, der træffes i denne anledning, kan have betydelige konsekvenser for ejere af private ejendomme i vejens nærhed. Der kan være tale om positive konsekvenser, fx når anlægget af en motorvej i området forbedrer ejendommens trafikale forhold. Men der kan også opstå forhold, der nedsætter ejendommens handelsværdi. Disse uheldige konsekvenser kan opstå både i forbindelse med egentlige omlægninger af ejendommens adgangsforhold til den offentlige vej og som led i en forbedring af færdselsforholdene på den eksisterende offentlige vej, typisk trafikreguleringer i medfør af færdselsloven, fx forbud mod motorkørsel, etablering af ensretninger, og mindre anlægsarbejder med trafikregulerende sigte, fx etablering af uigennembrydelige midterrabatter. Endelig kan de opstå i forbin-

delse med vejlukninger og vejomlægninger, der ikke direkte medfører indgreb i de pågældende ejendommers adgangsforhold, fx afbrydelse af kommuneveje af hensyn til motorvejsanlæg.

Alle de nævnte dispositioner ligger normalt inden for det, som grundejerne i vejnettets umiddelbare nærhed må kunne påregne. De kan på den ene side vederlagsfrit indkassere de fordele, som er en konsekvens af justeringer i og på vejnettet, og må på den anden side acceptere de ulemper, som også kan opstå i samme forbindelse, herunder øgede udgifter til istandsættelse, vedligeholdelse og renholdelse af vej.

Efter gældende praksis har grundejeren ikke krav på at få dækket øgede udgifter til vejvedligeholdelse mv. Det harmonerer til lige med bestemmelserne i vejlovens §§ 14, 21 og 23, der giver vejbestyrelserne hjemmel til at nedlægge veje som offentlige, og § 90, der forudsætter, at nedlagte offentlige veje opretholdes som private veje eller private fællesveje. Også i disse situationer lider grundejerne et tab ved, at vejen ikke længere vedligeholdes af det offentlige, og i stedet overgår til privat vedligeholdelse. Men sådanne dispositioner udløser ikke noget erstatningskrav mod det offentlige, jf. udtrykkeligt § 90, stk. 7.

Erstatningsprincippet er kodificeret i § 69, stk. 2, i forbindelse med omlægning af adgangsforhold ved nyanlæg af veje og ombygning af eksisterende veje, men gælder også uden for bestemmelsens formelle anvendelsesområde.

Som tidligere nævnt afveg den højesteretsdom, der blev afsagt den 12. november 1973 (Viborg-sagen, U 1974.30), fra hidtidig praksis og inspirerede dermed til gennemførelsen af § 69, stk. 2.

Om de fremtidige vedligeholdelsesomkostninger til den private fællesvej, som efter indgrebet skulle anvendes som adgangsvej til ejendommen, lagde retten naboretslignende betragtninger til grund, jf. formuleringen: "vejbestyrelsen må være pligtig at erstatte den forringelse af ejendommen, der er en følge af de dermed forbundne væsentlige udgifter, som findes at overstige, hvad appellanten med rimelighed kan antages at skulle bære."

1.5.4. Tab ved forlænget adgangsvej til offentlig vej, bebyggelse og lokalitet

Ud fra de generelle hovedsynspunkter, der er beskrevet under afsnit 1.5.3, erstatter praksis heller ikke tab ved forlænget adgangsvej til offentlig vej, bebyggelse eller lokalitet, og de deraf følgende merudgifter til kørsel. Synspunktet finder anvendelse, når adgangsforholdene ændres i forbindelse med nyanlæg af vej og ombygning af bestående vej, og er på dette punkt udtrykkeligt præciseret i vejlovens § 69, stk. 2, jf. nedenfor.

Det gælder efter praksis også, når problemet opstår i forbindelse med etablering af nye vejanlæg uden ændring af de eksisterende overkørselsforhold, samt når bestående overkørsler nedlægges ved ekspropriation.

Som omtalt fastslår vejlovens § 69, stk. 2, udtrykkeligt, at der ved vurderingen af, om der er etableret fornøden vejadgang til en ejendom, skal ses bort fra, at ejendommen ved ændringen får en mere afsides beliggenhed i forhold til offentlig vej, en bebyggelse eller lokalitet, og ses bort fra, at ejendommen afskæres fra sin hidtidige kundekreds.

Afsides beliggenhed kan dog i visse tilfælde begrunde erstatning. Dette vil særligt være tilfældet for færdsel til andre dele af samme ejendom, jf. formuleringen af § 69, stk. 1, der udtrykkeligt omtaler *fornøden adgang* til *dele* af samme ejendom, jf. nærmere afsnit 1.5.6.1, samt bemærkningerne til lovforslaget fra 1975, der forudsatte, at der kunne blive tale om erstatning i denne situation. Spørgsmålet om erstatning for omvej mellem flere selvstændige ejendomme, der er i driftsfællesskab med den berørte ejendom, vil blive behandlet under afsnit 1.5.6.2.

Allerede før denne bestemmelse blev indsat i vejloven i 1975 var det i taksationspraksis fastslået, at der ikke kan ydes erstatning, fordi vejforbindelsen mellem en ejendom og en by blev forlænget.

Erstatning er således blevet nægtet, både hvor landbrugsejendomme med beboelse og hvor anden virksomhed med beboelse (TK 1.25) fik længere vejforbindelse til en by.

Erstatning er endvidere blevet afvist, når en ejendom som følge af ændring af vejadgangen fik en beliggenhed for enden af en blind vej (TK 1.128).

Det er endvidere i taksations- og domspraksis fastslået, at der ikke kan ydes erstatning for ændringer i det offentlige vejnet, der medfører, at færdslen bliver ført bort fra ejendommen (TK 3.12 og U 1974.30). Ejeren af fx. en tankstation kan således ikke få erstatning, fordi trafikken ved anlæg af omfartsvej mv. føres bort fra den vej, tankstationen har adgang til, eller hvis vejforbindelsen mellem to offentlige veje afbrydes, således at trafikken for den mest betydende og derfor mest befærdede vej ikke længere kan køre direkte ind på den offentlige vej, tankstationen har adgang til.

Princippet om, at længere adgangsvej til offentlig vej kun kan medføre erstatning, hvis der er tale om en teknisk mindre egnet vejforbindelse eller om "interne driftsveje", blev ændret af domstolene i en sag, hvor vejadgangen til en tankstation med værksted blev nedlagt og erstattet af en adgang ad en privat fællesvej med tilslutning til en mindre befærdet offentlig vej, der igen var tilsluttet den vej, ejendommen hidtil havde haft adgang til. Grundejeren begrundede kravet om erstatning bl.a. med, at ejendommen nu fik en mere afsides beliggenhed. Højesteret fandt, at der skulle ydes erstatning og begrundede det med, at adgangen til ejendommen var blevet besværliggjort og med karakteren af den virksomhed, der blev drevet på ejendommen.

Rækkevidden af afgørelsen var dog ikke ganske klar. Det kan således ikke ses af afgørelsen, om det var kundernes adgang eller leverandørernes adgang til anlægget, der var vanskeliggjort. Hvis leverandører ikke kan komme frem, er der klart tale om "mangelende fornøden adgang". Det samme gælder antagelig, hvis kunder i store lastbiler får sværere ved at manøvrere sig ind til anlægget. Som nævnt under afsnit 1.5.3 fik ejeren samtidig tilkendt erstatning for den forringelse af ejendommens værdi, der var en følge af, at ejeren nu fik væsentlige udgifter til vedligeholdelse af en privat fællesvej (U 1974.30). Denne dom førte i 1975 til den tidligere omtalte ændring af vejlovens § 69, stk. 2.

Kort tid efter denne dom, men før lovændringen i 1975, blev et krav om overtagelse af en erhvervsjendom med bl.a. tankanlæg imødekommet, bl.a. fordi omlægningen af vejadgangen førte til, at ejendommen fremover skulle have adgang via flere villaveje i stedet for direkte adgang til en hovedlandevej. Denne afgørelse blev dog tillige begrundet med, at der kunne være vanskeligheder

forbundet med større vognes kørsel til virksomheden. Den sidste del af begrundelsen ville også før den omtalte dom blev afsagt, kunne have ført til en erstatning eller overtagelse af ejendommen (KFE 1976.73).

1.5.5. Afskæring af en forretningsvirksomheds kundekreds.

Gældende erstatningspraksis opfatter ikke retten til at udnytte en ejendoms beliggenhed ved offentlig vej kommercielt som nogen retsbeskyttet bestanddel af ejendomsretten. Denne udnyttelse er baseret på omfanget af den offentlige trafik. Grundejeren har ikke nogen sikkerhed for, at denne trafik fortsat forefindes. Han må påregne at den kan forsvinde, fordi trafikanterne altid må benytte de offentlige færdselsarealer, som vejbestyrelserne til ethvert tidspunkt stiller til rådighed. Anderledes udtrykt: Udnyttelse af en gunstig beliggenhed ud til offentlig vej er en mulighed og chance for grundejeren, som ikke er retsbeskyttet.

Dette synspunkt gælder ifølge praksis, uanset om adgangsforholdene ændres ved ekspropriation, i forbindelse med nyanlæg og ombygning af vej, jfr. vejlovens § 69, stk. 2, eller som følge af andre vejbestyrelsesdispositioner, herunder vejoplægninger, der ikke direkte berører den private ejendoms adgangsforhold, og trafikreguleringer af forskellig art. Synspunktet er tiltrådt af Højesteret i den foran omtalte sag U 1974.30.

Senere har Højesteret fastslået, at ejeren af en ejendom, der blev anvendt til detailforretning, ikke havde krav på erstatning som følge af, at ændrede adgangsforhold medførte, at forretningen fik en mere afsides beliggenhed i forhold til en del af forretningens kundekreds. (Brugsen i Vejlbj-Risskov, U 1988.629). Ejendommen lå på hjørnet af en hovedlandevej og en mindre vej med overkørsel og gående facadeadgang til begge veje. Der var ikke kørende forbindelse mellem de to veje. Ved ekspropriation blev overkørslen og facadeovergangen til hovedlandevejen nedlagt, og der blev opsat ubrudt hegn mellem ejendommen og hovedlandevejen. Hegnet fortsatte forbi den mindre vej, således at overgangen mellem de to veje også blev afbrudt. Herved blev forbindelsen mellem forretningens kunder fra kvarteret på den modsatte side af hovedlandvejen og forretningen besværliggjort så meget, at det måtte forventes, at disse kunder ville handle i andre tilsvarende forretninger. Højesteret fastslog, at forholdet var omfattet af vej-

lovens § 69, og at der også efter ændringen af adgangsforholdene var fornøden adgang til ejendommen. Ejeren havde derfor ikke krav på erstatning i medfør af vejlovens § 69, stk. 2. Højesteret fandt endvidere, at ejeren heller ikke på andet retsgrundlag (grundlovens § 73) havde krav på erstatning.

1.5.6. Omvej

Ved omvej forstås i denne sammenhæng en forøgelse af vejlængden mellem *en* ejers lodder eller ejendomme. I bemærkningerne til lovændringen i 1975 anførtes det, at der i visse tilfælde i praksis var blevet givet erstatning i denne situation. § 69, stk. 1, blev omformuleret, så der åbnedes en udtrykkelig mulighed for at tage hensyn til tab, der opstår som følge af utilstrækkelig adgang mellem en (sammatruleret) ejendoms lodder.

Omvej forekommer typisk som følge af længere transportvej mellem flere lodder af samme ejendom eller mellem flere ejendomme, der udgør en driftsmæssig enhed. Driftsfællesskab kan foreligge mellem flere selvstændige ejendomme, der ejes af samme ejer, og mellem en landbrugsejendom, der er forpagtet af ejeren af en anden landbrugsejendom. Samdrift mellem flere ejendomme forekommer også ved anden virksomhed end landbrug, fx. ved teglværksvirksomheder.

1.5.6.1. Omvejskørsel mellem lodder af samme landbrugsejendom

Ændringer i selve adgangsforholdene

Omvej kan opstå dels ved anlæg af nye veje, der gennemskærer en ejendom eller afbryder en ejendoms "interne" vejforbindelse, dels når adgangen til en landbrugsejendom eller en af dens lodder nedlægges eller ændres i forbindelse med udvidelse af en eksisterende vej.

Det er en selvfølgelig konsekvens af grundlovens § 73, at en grundejer, hvis ejendom gennemskæres af et vejanlæg, har krav på erstatning for de ulemper, der er en følge af gennemskæringen, herunder også i givet fald erstatning for ulemper ved øget omvej til de afskårne parceller. Dermed vil ejerens hidtidige mulighed for frit at bevæge sig mellem ejendommens forskellige dele normalt falde bort.

Der skal efter vejlovens § 69 tages stilling til, om og i hvilket omfang ejendommens dele kan opnå vejadgang til den nye vej. Spørgsmålet, om der skal ydes erstatning, vil også her bero på et konkret skøn, hvor de takserende kommissioner må tage stilling til, om de tilladte vejadgange er tilstrækkelige til at undgå driftsgener.

Hvis adgangen er tilstrækkelig, eller ulemperne afbødes på anden måde, fx. ved anlæg af en kvægtunnel, vil der, selvom ejeren ikke ønsker den pågældende foranstaltning, ikke kunne blive tale om at give erstatning (TK 1.90).

I enkelte tilfælde kan der rejses tvivl om, hvorvidt der er tale om en gennemskæring. I et tilfælde, hvor en ny hovedlandevej i hovedtræk blev anlagt på et areal, der også hidtil havde været vejareal, blev det fastslået, at der ikke var tale om en ny gennemskæring, idet det blev antaget, at den eksisterende vej var en almen vej, der var åben for almindelig færdsel. Der blev dog ydet erstatning for driftsmæssige gener, der var forbundet med, at landbrugskørslen nu i modsætning til tidligere skulle krydse en stærkt befærdet hovedlandevej (TK 3.75).

Det er ligeledes en selvfølge, at der tilkendes erstatning, hvis grundejeren har sikret sig vejadgang mellem lodderne ved erhvervelse af en jordstrimmel (privat vej). I denne situation udgør lodderne rent faktisk en sammenhængende ejendom. Det kan næppe ændre på erstatningssituationen, at parcellerne kun er forbundet ved servitutretlige bestemmelser henover anden ejendom, eller sagt med andre ord: Privat fællesvej.

En utrykt overtaksationskendelse, afsagt den 21. oktober 1996, tillagde omvejerstatning som følge af, at en privat fællesvej, der blev benyttet som adgangsvej til en englod, blev omlagt i forbindelse med ombygning af en hovedlandevej.

Når der er tale om omvej foranlediget af en nedlæggelse eller en anden placering af en driftsoverkørsel til offentlig vej, er der som udgangspunkt ingen tvivl om, at forholdet er omfattet af vejlovens § 69, stk. 1. Af bestemmelsen fremgår, at ejendommen ikke kun skal have fornøden forbindelse til offentlig vej, men også fornøden forbindelse til dele af ejendommen.

Kendelser på dette område tager derfor primært stilling til, om ændringen af vejadgangen har medført et driftstab, og hvor omfattende driftsgenerne ved omlægningen skønnes at være. Som udgangspunkt sættes erstatningen i forhold til den øgede vej-længde ved kørsel til og fra det afskårne areal, arealets størrelse samt anvendelsen af arealet (KFE 1976.93).

Anvendes et areal til skovdrift, er der i praksis sket en nedsættelse af erstatningen i forhold til "normalerstatningen" for landbrugsjord (KFE 1976.93). Hvis arealet anvendes til græsning af kvæg, kan der være tale om at fastsætte en større erstatning eventuelt til opførelse af en staldbygning på arealet (KFE 1992.160). Hvis der er tale om særlige transporter (gyllekørsel), er der ligeledes i praksis fastsat en højere erstatning end for almindelig dyrket landbrugsjord (KFE 1986.53).

Det er dog en forudsætning for, at der gives erstatning, at omvejen - og dermed generne for driften - anses for at være væsentlige (KFE 1980.152), der omhandlede en sag, hvor der kun for en del af den interne transports vedkommende var tale om omvej til en udlod. Der henvistes i kendelsen endvidere til, at der i forvejen

var lang afstand mellem ejendommens bygninger og udlodden, og at denne afstand kun forøgedes uvæsentligt.

Taksationspraksis giver udtryk for, at det er en forudsætning for, at der ydes erstatning, at den del af ejendommen, der er omvej til, er erhvervet før, at planerne, der fører til omlægningen af vejforbindelsen, er kendte. Kommissionerne har således afvist at give erstatning for omvej til arealer, der er erhvervet efter vedtagelsen af en lokalplan (KFE 1983.99), efter at vejen er blevet afsat i marken (TK 3.75), eller efter at ekspropriationskommissionen har afholdt besigtigelsesforretning.

Det almindelige erstatningsretlige princip om, at skadelidte har en vis pligt til at undgå eller begrænse en eventuel skade, finder i det hele taget anvendelse ved fastsættelse af erstatninger efter vejlovens § 69.

Ændringer på det offentlige vejnet uden indgreb i ejendommens adgangsforhold

Et særligt problem opstår, når en ejendoms overkørsler til offentlig vej ikke berøres direkte, men kun indirekte, fordi den hidtidige umiddelbare forbindelse mellem overkørslerne påvirkes som følge af omlægninger af vejnettet mellem overkørslerne. Landbrugsejendomme og andre ejendomme med selvstændigt beliggende parceller kan få øget kørselsafstanden mellem ejendommens enkelte parceller eller få andre driftsulemper, når offentlige veje lukkes (spærring på tværs), eller når der etableres uigen-nembrydelige midterhegn (spærring på langs). Også en udvidelse af bredden af den offentlige vej med bibeholdelse af overkørsler i begge vejsider kan have ulemper for driften af ejendommen.

Der foreligger en række afgørelser fra taksationspraksis, der til-lægger ulempeerstatning i denne situation.

I et tilfælde, hvor lukning af en kommunevejs tilslutning til en hovedlandevej medførte forøget vejlængde på ca. 160 % og 60 % mellem en landbrugsejendoms bygninger og to i alt 29,2 ha store landbrugsarealer, anførte kommissionen, at lukningen har med-ført, at der ikke længere er fornøden adgang mellem ejendommens bygninger og de omtalte arealer, og at ejeren derfor i med-før af vejlovens § 69, stk. 2, har krav på erstatning (KFE 1978.131).

Det fremgår af note 1 til den offentliggjorte kendelse, at taksationspraksis også tidligere har fundet, at erstatningsbetingelserne i vejlovens § 69, stk. 2, tidligere vejbestyrelseslovens § 32, stk. 1, (ikke fornøden adgang) har været til stede, hvor der ved en omlægning af det offentlige vejnet er blevet påført en landbrugsjendom en ikke uvæsentlig omvej i dennes drift.

Efterfølgende er der afsagt flere lignende kendelser (KFE 1990.74 og Taksationskommissionen for Sjælland 5. februar 1996).

I en (utrykt) statstaksationskendelse af 3. maj 1995 tillagdes der omvejerstatning i anledning af en midlertidig afbrydelse af en kommunevej, der tjente som adgangsvej mellem flere lodder af *samme* ejendom.

Dette synspunkt blev uanfægtet lagt til grund i dommen U 1997.1456 Ø (Tørveydesagen). Sagen vedrørte et krav om erstatning for omvejskørsel til tilkøbte og forpagtede parceller.

Dommens præmisser var ikke ganske klare. Det hedder således:

"Den omstændighed, at myndighederne valgte en løsning med at udskifte broen med en ny bro under omstændigheder, som medførte, at den offentlige vej Tørveyden i en periode ikke var passerbar, giver ikke i sig selv sagsøgte krav på erstatning. *Lukningen medførte intet indgreb i overkørselsmulighederne mellem noget af sagsøgtens arealer og det offentlige vejnet.*"

Formuleringen tydede på, at landsretten var af den principielle opfattelse, at der overhovedet ikke kunne blive tale om erstatning for kørsel ad offentlig vej mellem parceller af samme ejendom, og kun accepterede resultatet, fordi



parterne var enige om denne del af sagen. På den anden side pegede retten udtrykkelig på, at der godt kan blive tale om omvejs-

erstatning, når der køres ad offentlig vej mellem parceller af samme ejendom.

I dommens præmisser hed det således:

"Den omstændighed, at sagsøgte havde valgt at drive flere arealer sammen findes - også af hensyn til konsekvenserne - ikke at kunne sidestilles med den ret til erstatning, som er anerkendt i tilfælde, hvor ændrede adgangsforhold medfører, at der opstår driftsulemper for en ejendom ved væsentlig forøgelse af kørselsafstanden fra ejendommens bygninger til afskårne dele eller selvstændigt beliggende lodder af samme ejendom."

I overtaksationskendelse af 17. april 1997, (omtalt i KFE 1998.297 noten), tillagdes der omvejerstatning i anledning af lukning af en kommunevej. Kommissionen lagde vægt på, at kommunevejen i sin oprindelse var en gammel byvej, som landbrugsejendommene i området gennem lang tid havde benyttet som driftsvej mellem deres lodder.

En dom, afsagt af Vestre Landsret den 31. januar 2000 (Vilstrup-sagen), vedrørte benyttelsen af en kommunevej som driftsvej mellem hovedejendommen og en englod på 2,6 ha. Kommunevejen blev afbrudt, hvor den krydsede en hovedlandevej. Dette medførte en omvejskørsel på 2,2 km, svarende til en forøgelse af afstanden på ca. 70 %. Englodden var erhvervet mellem 1900 og 1927. Det fremgik af sagen, at kommunevejen, der var en meget gammel vej, kun havde været benyttet som driftsvej mellem lodderne siden 1986.



Taksationskommissionen henviste til, at ejendommen i forvejen bestod af seks spredt beliggende jordlodder, der nødvendigvis gjorde en omfattende driftskørsel, samt at driftskørslen til englodden var af begrænset omfang. Kommissionen fandt dermed, at der ikke var tale om omvejskørsel i et sådant omfang, at den kunne begrunde noget erstatningskrav.

Overtaksationskommissionen henviste til karakteren af ejendommen og omfanget af dens produktionsapparat samt til, at dyrkningen af englodden var en nødvendig forudsætning for ejendommens drift. Kommissionen fandt, at der ved lukning af kommunevejen var sket en så væsentlig ændring i ejendommens interne drift, at der burde tillægges ejeren en erstatning. Erstatningen fastsattes til 11.440 kr.

Landsretten tog udgangspunkt i bemærkningerne til den gældende formulering af vejlovens § 69, stk. 2. Ifølge disse har en ejendom ikke fornøden forbindelse til offentlig vej, hvis en ændret placering eller udformning af overkørsler til ejendommen medfører driftsulemper for en virksomhed på denne. I denne situation har ejeren krav på erstatning. Bemærkningerne anfører endvidere, at der i praksis tillægges erstatning, hvor de ændrede adgangsforhold medfører, at der opstår driftsulemper for en virksomhed på ejendommen ved væsentlig omvejskørsel fra ejendommens bygninger til afskårne dele og selvstændigt beliggende lodder af ejendommen. Herefter og efter bestemmelsens ordlyd måtte anvendelse af § 69 antages at forudsætte, at der gennemførtes ændring af adgangsforholdene vedrørende en ejendom. Da der ikke var ændret ved adgangen til det offentlige vejnet i den foreliggende sag, kunne der herefter ikke tilkendes erstatning med hjemmel i den nævnte bestemmelse.

Landsretten bemærkede endvidere, at der ikke ved vejomlægningen var foretaget ekspropriation i forhold til ejeren, og at vejomlægningen heller ikke udgjorde et sådant indgreb i forhold til ejeren, at den kunne sidestilles med ekspropriation.

Endelig fandtes der heller ikke at være påvist en sådan fast praksis for erstatning i situationer som den foreliggende, at der på dette grundlag kunne tilkomme ejeren krav på erstatning. På baggrund heraf afviste retten erstatning for omvejskørsel i den foreliggende situation.

De danske Landboforeninger og Dansk Familielandbrug har som mandatar for ejeren indbragt sagen for Højesteret.

Landsretsdommen klargør indtil videre retsstillingen på området, men løser dog ikke alle de problemer, der knytter sig til dispositioner på det offentlige vejnet, der berører en ejendoms interne driftsforhold.

§ 69 er efter sit indhold en bestemmelse, der begrænser vejbestyrelsens erstatningsforpligtelser i bestemte situationer.

Bestemmelsen forudsætter, at erstatningen alene skal kompensere for tab af "fornøden adgang". Det samme erstatningsprincip må antages at gælde som et helt generelt erstatningsprincip, dvs. også uden for de specielle situationer, der er beskrevet i § 69, (afbrydelse af bestående adgang til offentlig vej i forbindelse med nyanlæg og ombygning af vej).

Afbrydelse af en driftsvej mellem en ejendoms lodder i forbindelse med en vejlukning er dermed et emne, der principielt falder uden for § 69, og dermed må afgøres efter gældende ekspropriationsretlige principper, således som dommen selv giver udtryk for.

Et problem, der ikke berøres af dommen, er spørgsmålet om, hvorvidt den omstændighed, at der - ud over vejlukningen - samtidig sker et større eller mindre indgreb i selve overkørselsforholdene, kan bevirke, at der kan blive tale om omvejerstatning.

Dommen konstaterede, at der ikke fandtes at være påvist en sådan fast praksis på området, at der på dette grundlag kunne tilkomme sagsøgte et erstatningskrav.

Som tidligere omtalt fandtes der en forholdsvis fast taksationspraksis på området. Problemet sløres dog af, at det kan være svært at skelne mellem på den ene side tilfælde, hvor ejere af ejendomme med særskilt beliggende lodder fra gammel tid har benyttet strækninger af det offentlige vejnet som interne driftsveje og tilfælde, hvor en privat fællesvej er overtaget som offentlig, uden at grundejeren har forestillet sig, at vejen på et senere tidspunkt ville blive afbrudt, - og på den anden side tilfælde, hvor ejerne benytter det offentlige vejnet - undertiden over særdeles lange distancer - og derfor som alle andre trafikanter må acceptere vejnettet med den udformning, som det har til enhver tid.

I den første situation kan kommissionerne være tilbøjelige til at opfatte afspærringen af vej som et indgreb i ejendomsretten og tilkende erstatning.

I den anden situation vil mange kommissioner være tilbøjelige til at afvise landbrugets erstatningskrav.

Som nævnt er denne diskussion indtil videre bragt til afslutning ved landsretsdommen i Vilstrup-sagen.

Denne dom tager selvsagt ikke stilling til de tilfælde, hvor erstatning er blevet ydet ud fra en mere konkret begrundelse, fx fordi det i forbindelse med en tidligere ekspropriationssag har været forudsat, at grundejeren skulle have ret til at færdes på tværs ad en nyanlagt offentlig vej. Denne omstændighed kan i sig selv begrunde erstatning, hvis færdselsretten fortabes i forbindelse med en senere trafikregulering på den offentlige vej ("opsat erstatning").

Et eksempel herpå er overtaksationskendelse af 2. oktober 1963 (TK 1.40), der vedrørte et senere anlæg af en ubrudt midterrabat, der forhindrede direkte kørsel på tværs af den offentlige vej mellem to lodder af en planteskole. Planteskolen var i sin tid blevet delt i forbindelse med anlægget af den offentlige vej.

1.5.6.2. Omvejskørsel mellem forpagtede ejendomme og ejendomme i sameje

I taksationspraksis er der i enkelte tilfælde givet erstatning, når der er tale om driftsforstyrrelse mellem flere selvstændige landbrugsejendomme i samdrift. Denne praksis omfatter både de tilfælde, hvor ejeren af en ejendom har forpagtet anden ejendom, og de tilfælde, hvor samme person ejer flere selvstændige ejendomme.

Allerede i 1968 blev det forudsætningsvis fastslået, at der kan blive tale om at yde erstatning i sådanne tilfælde, idet en taksationskommission afviste at give erstatning for omvej mellem flere selvstændige ejendomme alene under henvisning til, at det ikke var bevist, at der var tale om et samdriftsforhold (TK 2.35).

En kendelse har dog fastslået, at det ikke er tilstrækkeligt, at to landbrugsejendomme blev drevet med fælles maskinpark, der var

opstillet på den ene ejendom, når der i øvrigt var tale om to selvstændige ejendomme med hver sin ejer (KFE 1995.209).

Der må i hvert fald kræves, at de berørte ejendomme enten har samme ejer, eller at ejeren af den ene ejendom har forpagtet den anden ejendom, således at der ikke kun foreligger et begrænset driftsfællesskab.

Det er også her en forudsætning for at få erstatning, at aftalerne ikke er indgået på et tidspunkt, hvor ejeren/forpagteren havde kendskab til det pågældende anlæg (KFE 1992.132).

Det er endvidere normalt en forudsætning for at få erstatning, at der er tale om driftsgener af et vist omfang. I et tilfælde, hvor den anden ejendom lå ca. 4 km fra den ejendom, hvis vejadgang blev ændret, og hvor vejafstanden blev forøget med 1,5 km, afviste overtaksationskommissionen at give erstatning under henvisning til, at afstandsforøgelsen var beskeden i forhold den samlede afstand (KFE 1997.153).

Spørgsmålet, om der skal ydes erstatning i de tilfælde, hvor der ikke sker nogen ændring af en ejendoms adgang til offentlig vej, men hvor omvejen alene skyldes omlægning af det offentlige vejnet, har de seneste år være genstand for en del usikkerhed.

Vestre Landsret har i en afgørelse fra 1979 (utrykt VLD 29. juni 1979) tilkendt erstatning for forringet samdrift mellem to ejendomme, der havde samme ejer. Ejendommene blev gennemskåret af et motorvejsanlæg. I forbindelse med ekspropriationerne blev der gennemført en jordfordeling omfattende henholdsvis ca. 13 ha og ca. 38,7 ha mellem bl.a. disse ejendomme, således at ejendommenes arealer hver for sig kom til at ligge samlet på samme side af motorvejen, men således at de to ejendomme kom til at ligge på hver sin side af motorvejen. Den hidtidige umiddelbare færdsel mellem ejendommene blev således afbrudt.

I samme sag blev der endvidere ydet erstatning for omvej mellem en af samme person ejet selvstændig beliggende ejendom, der blev anvendt som fodermesterbolig for den ene af de omtalte landbrugsejendomme. Fodermesterboligen og den landbrugs-ejendom, hvorpå fodermesteren havde sit arbejde, kom til at ligge på hver sin side af motorvejen.

Denne afgørelse er - efter udvalgets opfattelse med urette - blevet opfattet således, at der også kan ydes erstatning for vejforlængelse som følge af en ændring af det offentlige vejnet, jf. Taksationskommissionen for Fyn og sydlige Jyllands kendelse af 28. oktober 1997.

I den tidligere omtalte Tørveydesag har Østre Landsret i dommen (U 1997.1456) fastslået, at der ikke kan ydes erstatning for omvej ved en midlertidig nedlæggelse af en offentlig vej over en banestrækning mellem en landbrugsejendom og dels et forpagtet areal, dels en selvstændig landbrugsejendom, der ejes af samme person, under henvisning til, at det forhold, at grundejeren havde valgt at drive flere arealer sammen, ikke kan sidestilles med den ret til erstatning, som er anerkendt i tilfælde, hvor ændrede adgangsforskelde medfører, at der opstår driftsulemper for en ejendom ved væsentlig forøgelse af kørselsafstanden fra ejendommens bygninger til afskærne dele eller selvstændigt beliggende lodder af samme ejendom. Afgørelsen er således ikke begrundet med, at der kun var tale om en midlertidig afbrydelse.

Allerede inden denne afgørelse forelå, har en taksationskommission på samme måde i forbindelse med nedlæggelse af baneoverkørsler på Odsherredsbanen fastslået, at der ikke kan gives erstatning for omvejskørsel mellem to ejendomme i sameje og samdrift (Taksationskommissionen for Sjælland 10. marts 1997).

Det ligger således efter retspraksis fast, at der ikke kan gives erstatning for omvejskørsel mellem ejendomme i samdrift, når dette skyldes omlægning af det offentlige vejnet.

1.5.6.3. Andre ejendomme end landbrugsejendomme

Spørgsmål om erstatning for omvej mellem flere dele af en ejendom eller flere selvstændige ejendomme, der udgør en driftsenhed, har stort set kun omfattet landbrugsejendomme mv.

For andre ejendomme kendes kun to offentliggjorte afgørelser, der begge omfatter vejforbindelse mellem en ejendom, hvor der indvindes råstof, og det teglværk, der aftager råstofferne.

En overtaksationskommission har således fastslået, at der ikke skulle ydes erstatning for ændring af et teglværks vejadgang, der medførte forøget afstand til de ejendomme, hvor der blevet gravet ler. Kommissionen fandt, at det ikke var tilstrækkeligt godtgjort,

at ændringen af teglværkets adgangsforhold havde så væsentligt et omfang, at der påførtes selskabet noget tab (TK 3.36). Det fremgår af sagen, at afstandene hidtil har været 10 og 15 km, og at afstandene blev forøget med ca. 10 %.

I en senere sag, hvor en privat fællesvejs tilslutning til offentlig vej blev afbrudt, blev der givet erstatning for den driftsforstyrrelse en forøgelse af transportafstanden mellem lergrav og teglværk, som afbrydelsen medførte. Det er i sagen oplyst, at der var tale om en omvej på 1,5 km, men ikke angivet, hvor stor køreafstanden mellem lergrav og teglværk var, før adgangen til lergravene blev begrænset (KFE 1981.215).

1.5.7. Midlertidige ændringer af vejadgangsforholdene

De foregående afsnit har udelukkende omtalt praksis i de tilfælde, hvor der sker en varig ændring af en ejendoms adgangsforhold.

Midlertidige omlægninger fx. i forbindelse med vejarbejder vil ofte, medens arbejdet foregår, påføre grundejerne meget væsentlige gener og driftsulemper.

I den juridiske litteratur (E. A. Abitz, Dansk Miljøret bind 4 s. 222) er det anført, at bestemmelsen i vejlovens § 69, stk. 2, 2. pkt., om fornøden adgang formentlig ikke finder anvendelse i de tilfælde, hvor adgangen til en ejendom besværliggøres under et vejarbejde.

I taksationspraksis findes en række afgørelser, hvor kommissionerne har afvist at yde erstatning under henvisning til, at vejbestyrelsen ikke har overskredet det for arbejdets færdiggørelse nødvendige tidsrum, og at der derfor ikke er sket noget uretmæssigt indgreb i ejerens adgangsret (TK 2.2). Det er ikke angivet, hvad der skal forstås med et uretmæssigt indgreb. I andre erstatningssammenhænge benyttes i taksationspraksis begrebet "tålegrænse", der indebærer, at grundejere mv. skal tåle en række gener og ulemper i forbindelse med arbejder, der udføres af offentlige myndigheder for at varetage almene interesser, også selvom disse gener og ulemper påfører en ejer eller en bruger af en fast ejendom fx en forretningsdrivende et tab.

Dette synspunkt er tiltrådt af Højesteret (U 1976.86), der har givet en række forretningsdrivende langs Lyngbyvejen erstatning

under henvisning til, at arbejdet bl.a. på grund af en entreprenørs konkurs og sammenstyrtning af en bro har stået på i meget lang tid og derved har påført de forretningsdrivende helt ekstraordinære ulemper ved vanskeliggørelse af adgangen til butikkerne. Det blev lagt til grund, at disse forhold havde påført de forretningsdrivende et tab, og selv om der ikke var påvist fejl eller forsømmelser fra byherrens side, blev denne pålagt at betale de forretningsdrivende erstatning. To dommere ville dog ikke give erstatning under henvisning til, at det ikke fandtes godtgjort, at ulemperne fra arbejdet havde oversteget, hvad de forretningsdrivende ved en meget stærkt trafikeret ind- og udfaldsvej til København måtte være forberedt på. Dommen og dissensen viser, at der skal ganske betydelige ulemper til, før "tålegrænsen" er overskredet.

Som følge af denne dom har ekspropriationskommissionerne i en række nyere kendelser fastslået, at indehavere af forretninger ikke kan få erstatning i anledning af besværlige adgangsforhold for forretningernes kunder i forbindelse med et større anlægsarbejde med en anlægsperiode på 2-3 år under henvisning til, at anlægsperioden ikke går ud over, hvad de pågældende forretningsdrivende med ejendommens beliggenhed i centrum af en større by måtte være forberedt på at skulle tåle. (KFE 1996.144 og Ekspropriationskommissionen for Øerne 22. november 1996).

I et tilfælde, hvor adgangen til en forretnings lager blev besværliggjort, blev der, selvom selve adgangen ikke blev berørt, givet erstatning for en forøgelse af forretningens driftsudgifter i forbindelse med levering af varer til forretningen (Ekspropriationskommissionen for Øerne 15. april 1997).

Hvor adgangene er blevet omlagt, men der fortsat er fornøden adgang til en ejendom, er der blevet ydet erstatning for de udgifter, der er forbundet med at orientere kunderne om omlægningen af adgangen (Ekspropriationskommissionen for Øerne 22. november 1996).

I de to sidste kendelser er det udtrykkeligt anført, at erstatninger er givet selv om der efter kommissionens opfattelse er fornøden adgang til de pågældende ejendomme i anlægsperioden. Det er dog i den ene af disse kendelser udtrykkeligt anført, at spørgsmålet om erstatning for mistede indtægter også kunne afgøres ud

fra en vurdering af, om der under anlægsarbejdet er fornøden adgang til offentlig vej efter vejlovens § 69, stk. 2, men kommissionen fandt som nævnt, at der var fornøden adgang under arbejdet.

I en kendelse, afsagt af Ekspropriationskommissionen for Øerne den 26. marts 1999 om en damekonfektionsforretning i Frederiksborggade, som i forbindelse med anlægget af en metrostation blev gemt bag et 2,5 m højt hegn, tilkendtes der en erstatning på 75.000 kr. til ekstra markedsføring, men ikke nogen erstatning for omsætningsnedgang eller forringelse af lejemålet. Kommissionen forbeholdt sig dog ret til at genoptage sagen, hvis arbejdspladsen ikke var fjernet inden 1. juli 2001.

Denne kendelse blev indbragt for Taksationskommissionen for Sjælland, der i en kendelse af 4. juni 1999 fastslog, at ulemper og gener fra det ekstraordinære, langvarige og forsinkede anlægsarbejde - et anlægsarbejde, der efter kommissionens opfattelse ikke uden videre kunne sidestilles med normale vej- og ledningsarbejder - oversteg den naboretlige tålegrænse. I overensstemmelse hermed tilkendte kommissionen en erstatning, der i princippet dækkede halvdelen af brugerens nettohusleje i anlægsperioden.

Ørestadsselskabet har indbragt taksationskommissionens afgørelse for Østre Landsret.

1.6. Analogi

Vejlovens § 69 omhandler som tidligere omtalt efter sit indhold alene de tilfælde, hvor en vejbestyrelse for en offentlig vej anlægger en ny offentlig vej eller ombygger en eksisterende offentlig vej, og disse arbejder medfører, at vejadgangen til en ejendom eller en del af en ejendom ændres. Som tidligere nævnt kan en ejendoms adgangsforhold også ændres ved ekspropriation i medfør af vejlovens § 43, stk. 2, ligesom dispositioner på det offentlige vejnet kan have afgørende konsekvenser for en ejendoms adgangsforhold.

Problemet er, om bestemmelsen har videregående betydning, når der fastsættes erstatning i forbindelse med ændrede adgangsforhold. Her opstår der dels spørgsmål om, hvorvidt bestemmelsen finder anvendelse, når andre myndigheder end vejbestyrelserne ændrer en ejendoms adgangsforhold til offentlig vej, og dels når

der ikke samtidig sker nyanlæg eller ombygning af veje, dvs. i tilfælde, hvor adgangsforholdene til en ejendom ændres ved ekspropriation efter vejlovens § 43.

Når andre myndigheder ændrer adgangsforholdene

I den juridiske litteratur (E. A. Abitz, Dansk Miljøret bind 4 s. 221) er det antaget, at vejlovens § 69, stk. 2, kun giver vejmyndighederne men ikke andre myndigheder ret til uden begrænsning af ændre en ejendoms adgangsforhold i forbindelse med anlæg af nye veje og udbygning af eksisterende veje. Ved andre anlæg end vejanlæg må adgangsretten anses for en del af ejendomsretten, der kun kan ændres ved ekspropriation, og hvor der må betales erstatning uafhængig af begrænsningerne i vejlovens § 69, stk. 2, 2.pkt.

Taksations- og domspraksis viser imidlertid, at § 69, stk. 2, også anvendes som begrundelse for ikke at yde erstatning, selv om de ændrede adgangsforhold er forårsaget af andre myndigheder. Et stort antal taksationskendelser og enkelte domme har således givet - eller nægtet at give - erstatning ud fra principperne i vejlovens § 69 i forbindelse med regulering af jernbanestrækninger, specielt ved nedlæggelse af private eller offentlige overkørsler over jernbanestrækninger.

Den i afsnit 1.5.1 omtalte landsretsdom (utrykt VLD af 15. juni 1995) om adgangsforholdene om vinteren vedrører således nedlæggelse af en jernbaneoverkørsel for en privat fællesvej af hensyn til jernbanedriften, men begrunder uden udtrykkelig at nævne vejlovens § 69 afgørelsen med, at ejendommen under visse vejforhold om vinteren ikke har fornøden adgang til offentlig vej.

Det samme gælder for den i samme afsnit omtalte landsretsdom (U 1997.1456), hvor en midlertidig nedlæggelse af en jernbaneoverkørsel for en offentlig vej i forbindelse med elektrificering af banen ikke kunne medføre krav på erstatning, fordi lukningen af jernbaneoverkørslen ikke medførte indgreb i overkørselsmulighederne mellem ejerens arealer og det offentlig vejnet.

Spørgsmålet om vejlovens § 69 kan anvendes direkte eller analogt har været rejst over for en taksationskommission i forbindelse med en nedlæggelse af en jernbaneoverkørsel for en privat fællesvej, der medførte, at et parcelhus fik en mere afsides beliggen-

hed, og at ejeren skulle deltage i den fremtidige vedligeholdelse af en længere privat fællesvej end hidtil. Taksationskommissionen fandt i sin kendelse af 20. februar 1997 (KFE 1998.271) imidlertid ikke grundlag for at tage stilling til spørgsmålet om vejlovens § 69 kunne anvendes direkte eller analogt, idet den modsat ekspropriationskommissionen fandt, at omlægningen ikke medførte nogen værdiforringelse af ejendommen, og at ejeren allerede af den grund ikke havde krav på erstatning.

Det forekommer naturligt at anvende synspunkterne i § 69, når de ændrede adgangsforhold skyldes foranstaltninger i kryds mellem vej og bane. I disse tilfælde kan man diskutere, om der er tale om at sikre vejtrafikken, og dermed om vejformål, eller om der er tale om at tage hensyn til jernbanen. Som det fremgår af vejlovens kap. 7 er der tale om et tæt samarbejde mellem vej- og banemyndigheder om at løse et fælles problem, og til dels også om, at også vejvæsenet er med til at finansiere denne opgave. Derfor synes der også at være gode grunde til at anlægge det samme overordnede synspunkt på problemet, uanset om det er vejbestyrelsen eller banestyrelsen, der tager initiativ til en bedre sikring af skæringen mellem vej og bane.

Ændrede adgangsforhold uden nyanlæg og ombygning af vej

§ 69, stk. 2, finder anvendelse ved anlæg af nye offentlige veje og udbygning af eksisterende offentlige veje. Efter privatvejslovens § 48 finder bestemmelserne i vejlovens kap. 6, og dermed også § 69, tilsvarende anvendelse på private fællesveje i byområder. Som nævnt i afsnit 1.5.1 anvendes bestemmelsen analogt i forbindelse med færdselsreguleringer, der må sidestilles med egentlige ombygninger af eksisterende veje, herunder etablering af gågader ud for ejendomme, der er specielt indrettet til kørende trafik. Den fastslår vejvæsenets forpligtelser til at retablere fornødne adgangsforhold til ejendommen og er tænkt som en udtømmende beskrivelse af, hvornår der kan blive tale om erstatning til grundejerne i denne forbindelse. Dermed er der tale om en almindelig regulering af ejendomsrettens grænser.

Dr. jur. E. A. Abitz antager i Dansk Miljøret (1978) side 218, at vejmyndighederne må betale erstatning efter de almindelige regler, hvis de ønsker at fjerne en lovligt bestående overkørsel ved ekspropriation, dvs. i tilfælde, hvor foranstaltningerne ikke gen-

nemføres i forbindelse med nyanlæg af vej eller ombygning af bestående vej. Størrelsen af erstatningen vil selvfølgelig afhænge af, om og i bekræftende fald, hvilken erstatningsforbindelse der etableres.

Som tidligere nævnt synes taksationsmyndighederne i almindelighed at gå ud fra, at vejlovens § 69 indeholder et generelt princip om erstatning, når en ejendoms vejadgang til offentlig vej/privat fællesvej ændres ved vejmyndighedernes foranstaltning, og dermed også, når der ikke samtidig sker ombygning af den bestående vej.

Dette synspunkt er rimeligt at anlægge i en række situationer. Når vejbestyrelsen anvender ekspropriationsreglerne til at nedlægge overkørsler på vejstrækninger, der ikke samtidig ombygges, sker det som regel i en overordnet, samlet sanering af de pågældende vejstrækninger, dvs. netop i en planlægningssituation, der har væsentlig lighed med de situationer, der er beskrevet i § 69. Her er det temmelig nærliggende at drage en egentlig analogi fra § 69.

Uden for disse tilfælde kan man diskutere, om taksationsmyndighederne er berettiget til at lægge bestemmelsen i § 69 til grund for erstatningsfastsættelsen. Det var i det mindste ikke hensigten, da bestemmelsen blev udmøntet i sin tid. Spørgsmålet har ikke den store praktiske betydning, dels fordi § 69 i det store og hele afspejler gældende erstatningspraksis på området, og dels fordi der sjældent eksproprieres overkørsler, med mindre det sker som led i større omlægninger af vejforholdene.

Uden for de situationer, hvor § 69 afskærer erstatning, og de situationer, hvor det er naturligt at anvende bestemmelsen analogt, er de erstatningsfastsættende myndigheder formelt friere stillet.

1.7. Opsummering af gældende ret: Vejvæsenets forpligtelser over for private grundejere, når adgangsforholdene ændres

1.7.1. Overkørselstilladelser og hel eller delvis ophævelse af sådanne tilladelser

Overkørsler fra privat ejendom til offentlig vej må kun etableres med vejbestyrelsens tilladelse, jf. lov om offentlige veje § 70. Tilladelsen er begrænset til ejendommen med de grænser, den havde, da tilladelsen blev meddelt, jf. § 71 forudsætningsvis. Uanset om ejendommen bliver mindre eller større, kræves der en fornyet tilladelse fra vejbestyrelsen, hvis overkørslen fortsat skal anvendes, jf. § 71. Tilladelsen er en begunstigende forvaltningsakt, der normalt ikke kan tilbagekaldes, med mindre dette sker ved ekspropriation, jf. § 43, stk. 2.

Tilladelsen kan dog tilbagekaldes uden formelig ekspropriation, hvis der sker nyanlæg eller ombygning af bestående vej, jf. § 69. Det er dog en forudsætning, at der sikres anden fornøden adgang til offentlig vej fra ejendommen, jf. afsnit 1.7.2. Erstatningen kan derfor tænkes reduceret eller helt at bortfalde, såfremt vejbestyrelsen kan tilbyde alternative adgangsforhold, der opfylder ejendommens trafikale behov.

Nedlægges bestående adgange uden nyanlæg eller ombygning af vejen, bygger praksis på de synspunkter, der ligger bag vejlovens § 69 og som er kommet til udtryk i denne bestemmelse. Se i øvrigt afsnit 1.2 og 1.3.

1.7.2. Teknisk egnet adgang

I forbindelse med nedlæggelse og regulering af bestående overkørsler kan vejbestyrelsen erstatningsfrit omlægge adgangsforholdene til ejendommen, såfremt den er i stand til at tilbyde en alternativ vejadgang, der opfylder kravet om *fornøden* adgang til ejendommen. Efter gældende praksis indebærer *fornøden vejadgang* en teknisk forsvarlig løsning af adgangsforholdene under hensyn til ejendommens benyttelse, samt dækning af eventuelle udgifter til bygningsmæssige ændringer (garage, indgangsforhold). Også her bygger praksis på de generelle synspunkter, der ligger bag ved vejlovens § 69. Den alternative adgang forudsættes tilvejebragt på grundejerens egen ejendom eller på anden ejen-

dom, i sidstnævnte tilfælde efter ekspropriation i medfør af § 43, stk. 1, nr. 2. I praksis sørger vejbestyrelsen for at etablere den alternative vejadgang. Kan fornøden vejadgang ikke tilvejebringes, har vejvæsenet pligt til at betale erstatning til ejeren eller helt at overtage ejendommen, jf. § 69, stk. 3.

Adgangen skal være teknisk egnet til at betjene ejendommen i forhold til den virksomhed, der udøves på ejendommen. I modsat fald skal ejeren have erstattet sit tab. Der ydes således erstatning, hvis den anviste adgangsvej er så ringe, at ejendommens drift besværliggøres væsentligt. Dette vil fx kunne være tilfældet, hvis en erhvervsvirksomhed får anvist vejadgang ad smalle veje i et parcelhuskvarter, eller hvis vejen under særlige forhold, fx stærkt og vedvarende snefald, ikke kan bruges som adgangsvej. Det er dog en forudsætning, at de nye adgangsforhold forringer forholdene for ejendommen, eller med andre ord, at ejendommen ikke i forvejen havde dårlige trafikale forhold. Der ydes også erstatning til dækning af udgifter til nødvendige interne forandringer og for ulemper på selve ejendommen, fx hvis en garage ikke længere kan benyttes til formålet, og hvis et hidtidigt arbejdsareal må ændres til adgangsareal for ejendommen.

Princippet i § 69 om fornøden adgang gælder ikke kun ved nyanlæg af veje og ombygninger af eksisterende veje, men også ved færdselsreguleringer, der er lige så indgribende for en ejendoms adgangsforhold som egentlige anlægsarbejder. Når der etableres en fodgængergade, der afskærer nødvendig kørsel til en ejendom, er det ligegyldigt for grundejeren, om forholdene ændres ved færdselstavler (færdselsregulering) eller ved en ombygning af gaden. Synspunktet er uddybet i Justitsministeriets cirkulære nr. 77 af 29. marts 1977 ("gågadecirkulæret"), og tiltrådt af Vestre Landsret i dom af 9. december 1985 (utrykt).

Vejvæsenet bestræber sig i almindelighed på at sikre, at en ejendom har fornøden, teknisk adgang til det offentlige vejnet, herunder også i forbindelse med nedlæggelse af overkørsler ved ekspropriation.

Såfremt vejbestyrelsen af hensyn til trafiksikkerheden eller fremkommeligheden på den offentlige vej afslår en ansøgning om overkørselstilladelse, følger det af vejlovens § 78, at ejeren af ejendommen kan kræve ejendommen overtaget, såfremt han "af-

skæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende arealer", med mindre vejbestyrelsen kan anvise en alternativ vejadgang.

Se i øvrigt nærmere afsnit 1.5.1 og 1.5.2.

1.7.3. Øgede udgifter til vedligeholdelse mv. af privat vej/fællesvej

Såfremt adgangsforholdene til offentlig vej ændres, hvad enten dette sker i forbindelse med nyanlæg og ombygning af vej eller som led i vejbestyrelsens generelle dispositioner på vejnettet, ydes der ikke erstatning for tab i forbindelse med øgede udgifter til vedligeholdelse mv. af privat vej/privat fællesvej. I praksis følges samme principper, hvis en overkørsel nedlægges ved ekspropriation.

De nævnte principper harmonerer med bestemmelserne i vejlovens §§ 14, 21 og 23, der giver vejbestyrelserne hjemmel til at nedlægge veje som offentlige, og § 90, der forudsætter, at nedlagte offentlige veje opretholdes som private veje eller private fællesveje, og uden at dette kan give grundejerne krav på erstatning, jf. § 90, stk. 7. Synspunktet er kodificeret i § 69, stk. 2, i forbindelse med omlægning af adgangsforhold ved nyanlæg af veje og ombygning af eksisterende veje. Princippet i § 69, stk. 2, gælder som nævnt også uden for bestemmelsens formelle gyldighedsområde. Som tidligere nævnt er denne bestemmelse udformet på grundlag af en så godt som entydig taksations- og retspraksis. En undtagelse herfra er den højesteretsdom, der blev afsagt den 12. november 1973 (U 1974.30, TK 3.12), og som inspirerede til gennemførelsen af § 69, stk. 2. Se i øvrigt nærmere afsnit 1.5.3.

1.7.4. Tab ved forlænget adgangsvej til offentlig vej, bebyggelse og lokalitet

Tab ved forlænget adgangsvej til offentlig vej, bebyggelse og lokalitet, og de deraf følgende merudgifter til kørsel, erstattes ikke efter dansk retspraksis. Det gælder, når adgangsforholdene ændres i forbindelse med nyanlæg af vej og ombygning af bestående vej, og er på dette punkt udtrykkeligt præciseret i vejlovens § 69, stk. 2. Det gælder også, når problemet opstår i forbindelse med

etablering af nye vejanlæg uden ændring af de eksisterende overkørselsforhold. Praksis opfatter i disse tilfælde grundejeren som almindelig trafikant, der som andre trafikanter må acceptere de trafikale muligheder, som vejvæsenet til enhver tid stiller til rådighed. Praksis synes også at følge synspunktet, når bestående overkørsler nedlægges ved ekspropriation.

Se i øvrigt nærmere afsnit 1.5.4.

1.7.5. Afskæring af kundekreds

Retten til at udnytte en ejendoms beliggenhed ved offentlig vej kommercielt er ikke nogen retsbeskyttet bestanddel af ejendomsretten. Den er baseret på omfanget af den almindelige trafik ud for ejendommen. Grundejeren har ikke nogen sikkerhed for, at denne trafik fortsat forefindes. Han må påregne at den kan forsvinde, hvis trafikanterne vælger at benytte andre af de færdselsarealer, som vejbestyrelserne til enhver tid stiller til rådighed. Anderledes udtrykt: Udnyttelse af en gunstig beliggenhed ud til offentlig vej er en mulighed og chance for grundejeren, som ikke er retsbeskyttet.

Dette synspunkt gælder, uanset om adgangsforholdene ændres ved ekspropriation, i forbindelse med nyanlæg og ombygning af vej, jf. vejlovens § 69, stk. 2, eller som følge af andre vejbestyrelsesdispositioner, fx vejomlægninger, der ikke direkte berører den private ejendom, og trafikreguleringer. Synspunktet er tiltrådt af Højesteret dels i den foran omtalte sag U 1974.30, dels i dommen U 1988.629 (Brugsen i Vejlbj-Risskov), hvor en brugsforening på grund af hegn og omlægning af adgangsforhold mistede en stor del af sin kundekreds og derfor besluttede at lukke.

Se i øvrigt nærmere afsnit 1.5.5.

1.7.6. Erstatning for øget omvej mellem parceller af samme ejendom i forbindelse med ændrede adgangsforhold

Det er en selvfølgelig konsekvens af grundlovens § 73, at en grundejer, hvis ejendom gennemskæres af et vejanlæg, har krav på erstatning for de ulemper, der er en følge af gennemskæringen, herunder også i givet fald erstatning for ulemper med øget omvej til de afskårne parceller.

Det er en selvfølge, at der ligeledes tilkendes erstatning, hvis grundejeren har sikret sig vejadgang mellem lodderne ved erhvervelse af en jordstrimmel (privat vej). I denne situation udgør lodderne rent faktisk en sammenhængende ejendom. Det kan næppe ændre på erstatningssituationen, at parcellerne kun er forbundet ved servitutretlige bestemmelser henover anden ejendom, eller sagt med andre ord: Privat fællesvej.

Når en eksisterende overkørsel til en landbrugsejendom nedlægges - enten ved ekspropriation eller i forbindelse med nyanlæg og ombygning af bestående vej - må vejbestyrelsen efter sædvanlig erstatningspraksis betale erstatning for driftsulemper i form af væsentlig omvejskørsel. Forholdet er kodificeret i vejlovens § 69, stk. 1, der forudsætter, at vejbestyrelsen er forpligtet til at sørge for *fornøden forbindelse*, ikke kun til offentlig vej, men også til selvstændigt beliggende dele af ejendommen.

Bestemmelsen er mest praktisk for landbrugsejendomme, men finder naturligvis også anvendelse på andre ejendomme, der består af selvstændigt beliggende lodder. Trafik mellem sådanne lodder opfattes dermed ikke som almen færdsel, men som intern færdsel på ejendommen, også selv om dette sker ad offentlig vej. Derfor erstattes også væsentligt forøgede driftsudgifter i forbindelse med omvejskørsel. Der henvises i øvrigt nærmere til afsnit 1.5.6.1 (ændringer i selve adgangsforholdene).

1.7.7. Erstatning for øget omvej mellem parceller af samme ejendom som følge af foranstaltninger på det offentlige vejnet

Landbrugsejendomme og andre ejendomme med selvstændigt beliggende parceller kan få øget kørselsafstanden mellem ejendommens enkelte parceller eller få andre driftsulemper som følge af foranstaltninger på det offentlige vejnet, der ikke berører ejendommens adgangsforhold direkte, men på mere indirekte måde berører driften, fx i forbindelse med vejlukninger (spærring på tværs) og uigennembrydelige midterhegn (spærring på langs). Også væsentlig udvidelse af den offentlige vej, fx fra to til fire spor med bibeholdelse af overkørsler i begge vejsider kan i visse tilfælde have ulemper for driften af ejendommen.

Der foreligger en række afgørelser fra taksationspraksis, der har tillagt ulempeerstatning i denne situation. Erstatningsreglerne

er dog omtvistede. I Vilstrup-sagen, omtalt i afsnit 1.5.6.1, har Vestre Landsret afvist at tilkende ulempeerstatning i forbindelse med en vejlukning uden samtidigt indgreb i ejendommens overkørsler til offentlig vej.

Se i øvrigt nærmere afsnit 1.5.6.1 (ændringer på det offentlige vejnet).

1.7.8. Omvejskørsel mellem ejendomme i samdrift

Når omvejskørslen sker i forbindelse med ekspropriationer er der i et vist begrænset omfang givet erstatning for kørsel mellem ejendomme i samdrift.

Ifølge retspraksis ligger det fast, at der ikke kan gives erstatning for omvejskørsel mellem ejendomme i samdrift, når dette skyldes omlægning af det offentlige vejnet.

Se i øvrigt nærmere afsnit 1.5.6.2.

1.7.9. Midlertidige ændringer af vejadgangsforholdene.

Såfremt en ejendom midlertidig, fx på grund af vejarbejder, ikke har fornøden adgang, kan der i henhold til praksis blive tale om erstatning, når adgangen er besværliggjort for kunder eller leverandører. Det er dog en forudsætning, at ulemperne overstiger, hvad indehaveren kunne have forventet ud fra ejendommens beliggenhed. Sædvanlige anlægs- og vedligeholdelsesarbejder ud for ejendommen, udført på normal måde, udløser efter praksis ikke noget erstatningskrav.

Se i øvrigt nærmere afsnit 1.5.7.

1.7.10. Analog anvendelse af § 69

Vejlovens § 69 finder analog anvendelse på en række tilfælde, der ikke direkte er omfattet af bestemmelsen. Bestemmelsen anvendes således ikke blot, hvor en ændring af en ejendoms adgangsforhold skyldes vejmyndighedernes beslutning om nyanlæg eller ændring af veje, men også hvor adgangsforholdene ændres som følge af baneanlæg, fx metrobyggeri og nedlæggelse af jernbaneoverkørsler. Som nævnt under afsnit 1.7.2 finder bestemmelsen også anvendelse i forbindelse med etablering af gågader, uanset om projektet udføres som et egentligt anlægsarbejde eller ved færdselstavler. Taksationsmyndighedernes praksis i forbindelse

med ekspropriation af en overkørsel på bestående vej bygger også på en analogislutning fra § 69, og er velbegrundet i tilfælde, hvor overkørslerne nedlægges i forbindelse med omlægning af vejforholdene ud for ejendommene, fx når en vejstrækning gøres facadeløs.

Se i øvrigt nærmere afsnit 1.6.

2. Fremmed ret: Vejvæsenets erstatningsforpligtelser over for private grundejere, når adgangsforholdene ændres

2.1. Norsk ret

2.1.1. Overkørselstilladelser og hel eller delvis ophævelse af sådanne tilladelser

Overkørsel til offentlig vej må ikke etableres uden tilladelse fra vejbestyrelsen, med mindre dette er forudsat efter plan- og bygningslovgivningen, jf. norsk vejlov § 40, stk. 1 og stk. 2. Bestemmelsen fandtes ikke i ældre norsk vejlovgivning (vejlovene af 1824, 1851 og 1912).

Vejbestyrelsen kan kræve en lovlig etableret overkørsel flyttet eller ændret, begrænse brugen af overkørslen og nedlægge overkørslen, jf. § 41, stk. 1 og 2. I disse tilfælde kan den private grundejer kræve nødvendige udgifter til omlægning af overkørslen og til omlægning af privat vej frem til den ændrede overkørsel erstattet, jf. § 41, stk. 3 (med ændret formulering, dateret 13. maj 1997). Vejvæsenet kan også selv retablere egnede overkørselsforhold til ejendommen på et areal. I givet fald må vejbestyrelsen afholde de nødvendige udgifter til arealerhvervelse på fremmed ejendom - men ikke på grundejerens ejendom. Fordele modregnes i eventuelle erstatningsbeløb, lige som der i denne situation kan blive tale om, at den private refunderer nogle af vejvæsenets anlægsudgifter til de ændrede overkørselsforhold, fx hvis grundejeren sparer at anlægge den oprindelig forudsatte adgangsvej til den offentlige vej.

Norsk rets opfattelse af grundejernes ret til at anvende bestående overkørsler synes at fremgå af den såkaldte Finadom, Rt. 1982.1601, der handlede om en virksomhed med bilhandel og benzinsalg. Her udtalte førstvoterende dommer:

"Et pålæg fra vejmyndighederne om omlægning af en overkørsel er (..) noget andet end ekspropriation af en ret.

Det indgreb, som sker ved regulering af en overkørsel, adskiller sig også fra det, man ellers tænker på ved rådighedsindskrænkninger over fast ejendom. Der gribes ikke ind i ejerens rådighed over hans egen ejendom, men i hans adgang til den offentlige vej, som går forbi denne. For så vidt kan vejmyndigheden siges kun at foretage en regulering på eget område. I henseende til virkninger har en

overkørselsregulering imidlertid fællestræk med de ordinære rådighedsbegrænsninger.

Som udgangspunkt er en overkørselsregulering hverken en ekspropriationslignende foranstaltning eller en begrænsning i rådigheden over privat ejendom, men en regulering på det offentlige eget område, nemlig vejen. Spørgsmålet om analog anvendelse af grundlovens § 105 kan stille sig noget anderledes her end ved andre rådighedsindskrænkninger. Ved vurderingen af (erstatnings)spørgsmålet lægger jeg imidlertid vægt på forudsætninger i forarbejderne (for vejloven) (..) om at der i visse tilfælde kan blive spørgsmål om erstatning "efter grundloven".

De øvrige dommere var enige med førstvoterende.

Nødvendige bygningsmæssige ændringer, fx ombygning af garage, kunne tidligere næppe kræves dækket af vejbestyrelsen, jf. den såkaldte Klara Sandvik-dom, afsagt af norsk højesteret (Rt. 1988.51). I forbindelse med omlægning af overkørsler krævede grundejeren erstatning for udgifter til flytning, ombygning af garage, flytning af hegn og portstolper, beplantning samt retablering af have på det nedlagte overkørselsareal. Førstvoterende udtalte herom bl. a.:

"Når ejendommens overkørsel er ændret, skyldes dette hensynet til trafikikkerheden. Sådanne ændringer er en typisk følge af den øgede biltrafik og sker i byområder overalt i landet. Med den beliggenhed, ejendommene havde i Tromsøområdet, var en sådan regulering noget, ejerne måtte være forberedt på. De ulemper, der er tale om, er sådanne, som er typiske i forbindelse med regulering af overkørsler. Efter den beskrivelse af ejendommene og tabsposterne, som er anlagt af underretten, mener jeg at Højesteret har tilstrækkeligt materiale til at fastslå, at der her ikke er grundlag for erstatningskrav efter analogi fra grundlovens § 105. De poster, som er betydelige, skyldes opførelse, flytning eller ændring af garage. Det drejer sig her om sædvanlige følger af overkørselsregulering."

Med en ændring af den norske vejlov i 1996 er det blevet præciseret, at udgifter til flytning, ombygning eller ændring af anlæg, nødvendiggjort af de ændrede adgangsforhold, skal erstattes.

Såfremt der ikke kan tilvejebringes egnede overkørselsforhold til ejendommen, har ejeren antagelig krav på overtagelse efter en analogi af den norske grundlovs § 105.

Med den formulering, der findes i den norske vejlovs bestemmelser om nedlæggelse og ændring af overkørsler, er de private grundejere i Norge og Danmark forholdsvis ens stillet på den omhandlede punkt.

2.1.2. Erstatning for forlænget kørevej

Spørgsmålet om konsekvenserne af forlænget adgangsvej til offentlig vej, bebyggelse og lokaliteter er ikke omhandlet i norsk vejlovgivning. Emnet har dog været behandlet i retspraksis på grundlag af en fortolkning af ejendomsrettens indhold og grænser. Det er praktisk talt udelukket for ejere af beboelsejendomme at opnå erstatning i denne situation. Om ejeren af en erhvervsjendom, herunder en landbrugsejendom, kan fremsætte berettiget krav om erstatning i denne anledning er vel næppe principielt udelukket. Men så må der i hvert fald foreligge helt ekstraordinære omstændigheder, og så kan der højst blive tale om erstatning for tab, der overstiger, hvad den pågældende måtte påregne at skulle tåle under hensyn til den almindelige udvikling.

Man må gå ud fra, at mulighederne for at afkræve vejvæsenet erstatning for tab i de tilfælde, hvor den længere kørevej skyldes andre omstændigheder (ændringer i vejsystemet, færdselsreguleringer), er endnu mere begrænsede.

Konkluderende må det fastslås, at der synes at være ret god overensstemmelse mellem dansk og norsk ret på dette område. Særreglen i dansk vejlov § 69, stk. 2, kan dog tænkes at afskære domstolene fra at yde erstatning i de ganske ekstraordinære tilfælde, som i norsk ret teoretisk set kan udløse erstatning.

2.1.3. Tab ved øgede udgifter til vedligeholdelse mv. af privat vej

Vejloven indeholder ikke oplysninger om, hvordan der skal forholdes med øgede udgifter til vedligeholdelse mv. Af forarbejderne fremgår, at der "i visse tilfælde" kan opstå erstatningskrav for skade og ulempe, selv om udgifter til selve ændringen af overkørselsforholdene erstattes. På den anden side forudsættes det, at der for de ejere eller brugere, der i forbindelse med overkørselstiladelse har forpligtet sig til at respektere eventuelle ændringer i overkørselsforholdene, ikke kan blive tale om vederlag for udgifter til flytning eller ændring af overkørsel.

Ifølge fast højesteretspraksis i Norge gives der imidlertid ikke erstatning for sådanne øgede vedligeholdelsesudgifter, påført en

grundejer som følge af vejbestyrelsens administration af vejnettet.

Højesteretsdom Rt 1967.1365:

Under udbedring af rigsvej sløjfede vejvæsenet en del overkørsler til bolighuse langs vejen. Til brug for husejerne anlagde vejvæsenet i stedet to samleveje til rigsvejen og en fylkevej. Husejerne krævede erstatning for udgifter til vedligeholdelse og snerydning af samlevejene, men fik ikke medhold. Ulemperne ved det nye arrangement var ikke større end det, husejerne i udviklingens medfør måtte regne med at finde sig i. Det princip, at der ved ekspropriation skal gives erstatning for ulemper, som påføres restejendomme, kunne ikke finde anvendelse i sagen. Erstatningskravene var foranlediget af nedlæggelsen af overkørslerne, ikke af ekspropriationsindgrebet.

I højesteretsdommens præmisser afvises underrettens betragtninger om særrret - allemandsret, herunder, at grundlaget for overkørselstilladelserne ikke er klarlagt. Førstvoterende lægger til grund, at der er tale om lovlige overkørsler og udtaler herefter:

"Tilbage står spørgsmålet, om nedlæggelsen og flytningen af overkørslerne i sig selv - bortset fra ekspropriationen - medfører erstatningspligt for udgifterne til snerydning og vedligeholdelse af de nye adgangsveje. Disse nye veje og deres tilslutning til offentlig vej er som nævnt i deres helhed bekostet af det offentlige, og det er blot vedligeholdelses- og snerydningsudgifterne, der er spørgsmål om, eller mere præcist: de forøgede udgifter til snerydning og vedligeholdelse, som ændringerne medfører, idet forbindelserne til den offentlige vej er blevet længere.

Jeg har fundet det her nævnte spørgsmål tvivlsomt, men er kommet til samme resultat som lagmandsretten.

Jeg lægger til grund, at alle ankende parter i sagen har lovlig overkørsel, men når jeg alligevel mener, at de ikke kan kræve, at det offentlige skal bære adgangen til deres boliger vedligeholdt og sneryddet, så er det fordi de ulemper, der er påført ved forbedringen af rigsvejen forbi deres ejendomme ikke er andre eller større, end de som følge af udviklingen måtte regne med og finde sig i.

Når det gælder trafikken og trafikmidlerne befinder vi os på et særligt ekspansivt område, hvor udviklingen så at sige hver dag skaber nye situationer. Det er ikke muligt at gøre alle ulemper til genstand for erstatningspligt. Erstatning i vort tilfælde ville efter min mening føre til skævhed i retstilstanden. Gælder det således etablering af overkørsel fra ny af (for en ny bolig), må boligejeren finde sig i, at overkørslen lægges der, hvor vejvæsenet af trafikale grunde finder det hensigtsmæssigt, selv om adgangen bliver lang. Ingen har nemlig krav på at få overkørsel på et bestemt sted. Drejer det sig dernæst om allerede etablerede overkørsler, som trafikudviklingen gør det nødvendigt at omlægge, vil det efter min mening betyde en ubegrundet privilegering af disse indehavere, såfremt de skulle kunne kræve erstatning for enhver ulempe udover det, som vejlovens § 41 udtrykkelig hjemler. Til sammenligning vil jeg også nævne, at ingen kan kræve erstatning, såfremt en offentlig vej bliver nedlagt eller flyttet til et nyt sted, jf. således Andøddommen Rt 1961.459."

De øvrige dommere var i det væsentlige enige med førstvoterende.

På dette punkt synes der således at være fuld overensstemmelse mellem dansk og norsk ret.

2.1.4. Afskæring af kundekreds

Ifølge fast praksis gives der ikke erstatning for det tab, der opstår for en erhvervsjendom, der afskæres fra sin kundekreds ved omlægning af ejendommens adgangsforhold. Så meget mindre gives der erstatning, når disse problemer opstår i forbindelse med generelle vejomlægninger og trafikreguleringer. Også her er præmisserne i den tidligere nævnte Finadom, Rt. 1982.1601, oplysende:

"Erstatningskrav fra Norske Fina A/S og A/S Bil-Service er hovedsagelig begrundet med, at selskaberne på grund af overkørselsreguleringen lider tab i fremtidig fortjeneste. Et sådant tab står efter min opfattelse klart i en anden stilling end de direkte udgifter, en grundejer kan få påført, ekstraomkostninger på grund af besværligere transportforhold, tab ved, at investeringer bliver unyttige mv.

Norske Fina A/S' og A/S Bil-Services tab af fortjeneste skyldes i alt væsentligt, at de ikke længere kan drage fordel af det kundeunderlag, som biltrafikken ad de to veje forbi ejendommene repræsenterede. Tab af fortjeneste, som er af denne art og som forårsages af en lovhjemlet og saglig begrundet regulering af overkørslen, kan der efter min opfattelse ikke være grundlag for at erstatte. Jeg vil pege på, at det så vidt jeg kan se hverken i lovforarbejderne eller i Højesterets domme på dette område er noget, som tyder på, at man har tænkt på erstatning også for den type tab. Jeg peger yderligere på, at forventning om fortjeneste af vejtrafikken er uden beskyttelse, hvis årsagen til tabet er, at selve vejen omlægges, jf. Rt. 1970.254. Der ses ikke at være nogen reel grund til, at en erhvervsdrivende skal stå i en anden erstatningsretlig situation med hensyn til tabt indtægt af vejtrafikken, når hans adgang til vejen afskæres, end når selve vejen omlægges."

Højesteret synes dog ikke helt at udelukke muligheden for at få erstattet et direkte tab som følge af investeringer, der bliver overflødige, fordi en forretningsejendom må indstille. Det var der dog ikke tale om i Fina-sagen, fordi virksomhederne på ejendommen var blevet drevet i mange år, og fortsat kunne drives i en vis periode, og fordi lejer og forpagter af anlægget havde haft betydelig tid til at udnytte anlæggene.

Der kan tillige henvises til nedenstående højesteretsdom, Rt 1958.646:

Ved anlæg af et nyt jernbanespor blev en offentlig vej afbrudt, og en købmandsforretning kom ikke længere til at ligge ved en gennemgangsvej. Isoleret set kunne dette ikke føre til, at købmanden fik krav på ekspropriationserstatning. At der samtidig blev eksproprieret areal fra forretningsejendommen kunne ikke ændre dette resultat, fordi grundafståelsen efter sit omfang og formål ikke havde nogen indflydelse på ejendommens indtægtsmuligheder som handelsvirksomhed.

I den stadfæstede lagmandsdom udtaltes bl.a.:

"Det ses ikke, at den ankende har nogen særret til vejen. Herefter kan han ikke kræve erstatning, fordi vejen ikke er nogen gennemkørselsvej eller genvej. Vejen ligger, hvor den hidtil har ligget langs den tilbageværende del af ejendommen i det væsentlige som før, men den er lukket i nærheden af skæringen med det nye jernbanespor. I overensstemmelse med, hvad der antages at være sikker praksis i lignende forhold, finder lagmandsretten ikke, at der haves krav på erstatning for den fordel for forretningsvirksomhed på ejendommen, som vejens egenskab af forbindelsesvej har betydet."

Også på dette punkt synes der at være god overensstemmelse mellem dansk og norsk ret.

2.1.5. Erstatning for øget omvej mellem parceller af en ejendom i forbindelse med ændrede adgangsforhold

Retsstillingen synes ikke at være helt afklaret. Det er næppe udelukket, at der kan blive tale om erstatning på ekspropriationsretligt grundlag. Taksationspraksis er dog utilbøjelig til at give erstatning i den nævnte situation. En højesteretsdom (Rt. 1973.214) gav erstatning i anledning af, at en driftsvej, som tidligere havde krydset en rigsvej i niveau, blev omlagt til en underføring. Begrundelsen for erstatningen var, at krydsningen havde stået på i så lang tid, at der var etableret en ret til at krydse rigsvejen, og at driftsvejen ansås som led i den interne kommunikation på ejendommen. Vejdirektoratet i Norge har i et notat af februar 1992 om erstatning for omlægning af overkørsler udtalt forståelse for rettens synspunkt ud fra tankegangen om, at indgreb i interne driftsveje typisk sker i situationer, hvor problemet er forårsaget af et tidligere indgreb i ejendommen, mens indgreb i overkørsler beregnet på ekstern færdsel er mindre vidtgående, fordi disse overkørsler bygger på en tilladelse, som vejvæsenet har givet efter ansøgning fra grundejeren.

Danske grundejere har i den givne situation en klarere og bedre retsstilling end de tilsvarende norske.

2.1.6. Erstatning for øget omvej mellem parceller af en ejen-

dom som følge af foranstaltninger på det offentlige vejnet

Retstilstanden på området i den situation, at omlægninger og andre foranstaltninger på det offentlige vejnet medfører ulemper for driften af en ejendom, der består af flere parceller, er ikke helt afklaret. Det er dog næppe helt udelukket, at der kan blive tale om erstatning i de tilfælde, hvor den vej, der forlænges, var en del af ejendommens interne driftsvejnet, allerede før vejen fik status som offentlig vej.

Hvor sådanne foranstaltninger berører driften af flere ejendomme i samdrift, antages det, at der aldrig kan blive tale om erstatning for driftstab til de pågældende ejere.

Fælles for dansk og norsk ret er altså - bortset fra sidstnævnte situation - en vis usikkerhed om retstilstanden på området.

2.1.7. Sammenligning mellem norsk og dansk ret

Grundejernes retsstilling er meget ens i Danmark og Norge. På et enkelt punkt er situationen bedre for grundejerne i Danmark (omvej mellem lodder af en ejendom som følge af ændrede adgangsforhold).

2.2. Svensk ret

2.2.1. Overkørseltilladelser og hel eller delvis ophævelse af sådanne tilladelser

Ifølge den svenske vejlov fra 1971 (1971.948) må en privat overkørsel ikke tilsluttes offentlig vej uden vejbestyrelsens tilladelse, jf. § 39. Tilladelsen kan nægtes, hvis den har uheldige konsekvenser for trafiksikkerhed og fremkommelighed på den offentlige vej. Ifølge § 40 kan vejbestyrelsen af samme årsager kræve overkørslen lukket eller ændret, ligesom den efter § 41 kan indføre færdselsindskrænkninger ved overkørslen, fx forbud mod motorkøretøjer. §§ 39-41 finder dog ikke anvendelse i visse bymæssige områder, jf. § 42.

De nævnte bestemmelser suppleres af erstatningsbestemmelser i svensk vejlov §§ 58-60. Ejer og brugere af ejendommen har krav på erstatning, hvis beslutninger i medfør af §§ 39-41 medfører et *væsentligt* tab for de pågældende. Tabet kan være udgifter ved etablering af anden (forlænget) adgangsvej og udgifter ved omlægning af eksisterende adgangsvej og overkørsel. Vejbestyrelsen

kan efter § 60 selv sørge for at tilvejebringe alternativ adgangsvej, om fornødent ved ekspropriation. I givet fald kan der ikke kræves erstatning for tabt adgangsvej. Udgifter i forbindelse med nødvendige bygningsmæssige ændringer kan formentlig også kræves erstattet, jf. udtrykket i § 58 "annat avsevært men".

§ 59 indeholder en forpligtelse for vejbestyrelsen til i visse tilfælde at overtage ejendommen.

I forbindelse med nyanlæg af offentlige veje og ombygninger af bestående kan vejmyndighederne omlægge de private veje og private fællesveje, der hidtil har været forbindelse til det offentlige vejnet. Det sker ved ekspropriation. De gældende erstatningsbestemmelser fremgår af vejlovens § 55, der henviser til den almindelige ekspropriationslov (1972.719). Herefter skal nedgangen i handelsværdien erstattes. Normalt sørger vejvæsenet for at etablere alternative veje. I så fald bortfalder erstatningskravet på dette punkt.

Reglerne for tab i forbindelse med forlænget kørevej og øgede vejudgifter både i forbindelse med nyanlæg af veje/ombygning af bestående veje og i forbindelse med nedlæggelse mv. af overkørsler er omtalt i afsnit 2 nedenfor.

Som det fremgår, er der næppe afgørende forskelle på den private grundejers retsstilling mellem dansk og svensk ret, i hvert fald så længe man taler om reetablering af tilfredsstillende fysiske adgangsforhold, inklusive nødvendige bygningsmæssige ændringer fra den private ejendom til offentlig vej. I begge lande erkender man det offentliges forpligtelse til at sørge for fornøden, dvs. teknisk brugbare adgangsforhold mellem den private ejendom og det offentlige vejnet. Forskellen opstår først i den under afsnit 2 nævnte situation.

2.2.2. Erstatning for forlænget kørevej og øgede udgifter til vedligeholdelse mv. af privat vej/fællesvej

Ved nyanlæg af veje og ved ombygninger af bestående veje kan vejvæsenet som nævnt ovenfor kræve private veje og private fællesveje omlagt ved ekspropriation. Erstatningen udredes efter reglerne i svensk vejlovs § 55, der henviser til den almindelige ekspropriationslovgivnings bestemmelser. Tabet kan omfatte såvel øgede rejseudgifter (på privat og offentlig vej) som øgede ved-

ligeholdelses- og snerydningsudgifter (kun på privatvej/privat fællesvej). Rejseudgifterne beregnes på grundlag af "nyttosor", fx rejser til arbejdssted og servicelokaliteter, samt direkte kørselsudgifter, men ikke efter tidsforbrug. Det sidste kan dog blive aktuelt i forbindelse med erhvervsvirksomheder. Fordele, der øger ejendommens værdi, fx sikrere trafikale forhold, modregnes.

Efter svensk vejlovs § 58, der forudsætter, at vejbestyrelsen har afslået tilladelse til en overkørsel, krævet den nedlagt eller ændret og begrænset brugen af overkørslen, skal vejbestyrelsen erstatte grundejeren *væsentlige* tab, der kan opstå i forbindelse med de nævnte beslutninger, herunder også for øgede kørselsudgifter samt udgifter til vedligeholdelse af privat vej/privat fællesvej. Domstolspraksis synes dog at være tilbageholdende med at yde erstatning i disse tilfælde. I 1983 oplyste Statens Vägverk til det danske Trafikministerium, at der i domstolspraksis hidtil ikke var givet erstatning for sådanne forhold, jf. følgende afgørelser:

Skåne og Blekinge Hovrätts dom af 4. oktober 1967.

I forbindelse med omlægning af vejen Klippan-Øster Ljungby i 1958 besluttede länsstyrelsen at lukke en eksisterende overkørsel. Adgangsvejen blev forlagt og fik tilslutning til en offentlig vej 85 m sydligere.

Dommen stadfæstede Norra Åsbo Domsagas Ägodelingsrätts dom af 8. juli 1966. Efter denne dom blev vejræsenet frifundet for detaljerede krav om erstatning for kapitaliserede merudgifter til erhvervsmæssig og privat transport til og fra ejendommen samt forøgede vedligeholdelsesudgifter vedrørende privat vej med den begrundelse, at tabet hverken i forhold til landbrugsejendommens driftsomkostninger eller dens værdi kan anses for væsentlig (avsevård).

NJA 1990.676

Vejræsenet nedlagde overkørslen til en ejendom langs en rigsvej. Ejeren var ansat ved en entreprenørvirksomhed og parkerede jævnlig virksomhedens materiel på sin ejendom. Han overvejede at starte egen virksomhed og begyndte at anskaffe entreprenørmaskiner og opføre bygninger på ejendommen. På grund af problemerne med adgangsforholdene blev sagen dog stillet i bero. Han havde en alternativ adgangsmulighed til ejendommen, men denne vej var uegnet til kørsel med tunge køretøjer. I stedet for at investere i en udbygning af denne adgangsvej valgte han at erhverve et areal på vejens modsatte side, hvor der var udkørsel. Her placerede han sine maskiner. Han krævede en erstatning på 55.000 kr. for tab af overkørsel.

Underretten fandt det ikke tilstrækkelig godtgjort, at der var tale om en erhvervsvirksomhed og afviste erstatning med henvisning til, at nedlæggelsen af overkørsel ikke var til hinder for brugen af ejendommen til beboelse.

Hovretten lagde til grund, at grundejeren havde taget skridt til at etablere en erhvervsvirksomhed på ejendommen og fandt, at han havde krav på at få sine udgifter, som retten skønnede rimelige, dækket af vejvæsenet efter bestemmelsen i lovens § 58.

Højesteret lagde ligeledes til grund, at der var tale om en ejendom, der skulle anvendes til erhvervsvirksomhed. Retten (tre dommere) afviste imidlertid erstatning, fordi kravet dækkede omkostningerne ved at erhverve en anden ejendom, og dermed ikke faldt ind under erstatningsbestemmelsen i § 58, der alene dækker merudgifterne ved at bruge en alternativ vej til den ejendom, der mistede sin overkørsel. Retten fandt det irrelevant, at grundejeren kunne have fået en væsentlig større erstatning, hvis han havde investeret i at forbedre den eksisterende, utilstrækkelige adgangsvej til selve ejendommen. To af rettens dommere ville tilkende erstatning, fordi grundejerens foranstaltninger var en økonomisk rimelig løsning på det problem, der var opstået på grund af nedlæggelsen af overkørslen, men havde efter de nedlagte påstande ikke anledning til at fastsætte dennes størrelse.

Bestemmelsen i § 58 gælder dog kun i forbindelse med nedlæggelse af overkørsler på bestående vej. Hvis omlægningen af en offentlig vej medfører, at de ejendomme, som tidligere har haft adgang til denne, bliver nødt til at udbygge deres private veje, for at de kan bevare tilslutningen til den offentlige vej, påhviler omkostningerne grundejerne selv. Ordningen gælder heller ikke, når der sker generelle omlægninger af vejnettet, der ikke umiddelbart influerer på ejendommens adgangsforhold, uanset om de måtte påføre grundejerne udgifter til merkørsel og øgede vedligeholdelsesudgifter. I de sidstnævnte tilfælde opfattes grundejerne som trafikanter på linie med alle andre trafikanter, der må bruge det vejnet, som til enhver tid står til rådighed for den almene færdsel.

Svensk ret stiller med disse regler den private grundejer i Sverige noget bedre end den tilsvarende danske.

2.2.3. Afskæring af kundekreds

Forretningsvirksomheder, der på grund af omlægninger af det offentlige vejnet mister størstedelen af deres kundekreds, fx når en ny omfartsvej bygges uden om en by, har ikke krav på erstatning. Hvis virksomheden i forbindelse med et ekspropriativt indgreb på ejendommen får forringede muligheder for at betjene kunderne, har den - som i dansk ret - krav på erstatning. Der er dog formentlig kun tale om erstatning, hvis der ikke etableres *anden fornøden adgang*.

Som i dansk ret kan der også i svensk ret i særlige tilfælde blive tale om erstatning for midlertidige ulemper under et vejarbejde, jf. Högsta Domstolens dom af 1. november 1996 (NJA 1996.634). Dommen tilkendte erstatning til en kiosk som følge af et betydeligt tab af omsætning på grund af et kommunalt vejarbejde med tilhørende afspærring af gadeareal. Retten lagde til grund, at forholdet var omfattet af miljøskadelovens bestemmelser.

Herudover foreligger der ikke oplysninger om svensk retspraksis på området.

Grundejerens retsstilling på området er stort set den samme i Danmark og Sverige.

2.2.4. Erstatning for øget omvej mellem parceller af en ejendom i forbindelse med ændrede adgangsforhold

Der betales erstatning efter svensk vejlovs § 55, i hvert fald hvis forbindelsen mellem matriklerne består af privat vej eller privat fællesvej, og der i øvrigt afstås areal fra ejendommen. Ordningen gælder såvel landbrugsejendomme som andre ejendomme med tilsvarende problemer, fx teglværksejendomme.

Det afgørende er *brugsenheden*. Det betyder, at der også betales erstatning, selvom indgrebet vedrører flere selvstændige ejendomme eller ejendomme i forpagtning (arrendering), såfremt de drives sammen, i hvert fald under den foran angivne forudsætning.

Der synes at være nogenlunde overensstemmelse mellem dansk og svensk ret på dette område, selv om praksis tilsyneladende hverken i Sverige eller i Danmark er særlig entydig. I Sverige er grundejernes retsstilling dog lidt ringere end i Danmark, fordi omvejerstatningen er betinget af, at der samtidig sker ekspropriation fra ejendommen.

2.2.5. Erstatning for øget omvej mellem parceller af en ejendom som følge af foranstaltninger på det offentlige vejnet

Der betales ikke erstatning i de nævnte tilfælde. Ejeren af den berørte ejendom opfattes ikke som grundbesidder i den foreliggende situation, men som almindelig trafikant uden særlig retsbeskyttelse.

2.2.6. Sammenligning mellem svensk og dansk ret

Grundejerens retsstilling er - med den usikkerhed der er gældende om omfanget af retsbeskyttelsen - på visse punkter bedre i Danmark end i Sverige, og på andre punkter, specielt for så vidt angår øgede udgifter til vedligeholdelse af alternativ adgangsvej og afsides beliggenhed, ringere i Danmark end i Sverige.

2.3. Tysk ret

2.3.1. Overkørseltilladelser og hel eller delvis ophævelse af sådanne tilladelser

De væsentligste bestemmelser om adgangsforholdene til offentlige veje findes i Bundesfernstrassengesetz (lov af 19. april 1994) § 8 a. Disse regler er nærmere uddybet i retningslinierne for den juridiske behandling af overkørsler og overgange til forbundsveje af 1. januar 1990.

I tysk ret skelnes der mellem adgangsforholdene på de bymæssige dele af vejnettet, der er specielt beregnet til at betjene ejendommene langs vejen, og strækningerne udenfor.

På de førstnævnte strækninger, hvor vejen er indrettet til at betjene ejendommene, opfattes adgangen til den offentlige vej som almen brug af vejnettet, som ikke kræver tilladelse fra det offentlige.

På strækningerne uden for disse områder må grundejeren søge om en særlig tilladelse, hvis han ønsker at slutte sin ejendom til den offentlige vej. Overkørsler og overgange til hovedlandeveje (Bundesstrassen) må ikke etableres eller ændres uden vejmyndighedernes samtykke. En ændring foreligger, når en overkørsel eller overgang fremtidig skal betjene en væsentlig mere omfattende trafik eller en trafik af anden karakter end hidtil. Der kræves dog ikke tilladelse, når anlæg af nye adgange eller ændret benyttelse af eksisterende adgange sker i forbindelse med byggeri, hvor vejbestyrelsen har givet dispensation fra byggeliniebestemmelser, eller sker i forbindelse med jordfordeling i forbindelse med planlægning af veje og vandløb.

En sådan særtilladelse er i princippet en begunstigende forvaltningsakt, der ikke kan tilbagekaldes uden erstatning, med mindre der er taget forbehold herom i selve tilladelsen. Adgangstillad-

delser kan således gøres betingede, fx gøres tidsbegrænsede eller forsynes med et generelt forbehold om tilbagekaldelse. Dette indebærer, at de kan tilbagekaldes uden erstatning, når tilbagekaldelsen sker i overensstemmelse med de betingelser, der er stillet i forbindelse med tilladelsen.

Vejbestyrelsen har således pligt til kompensere en ejer for tabet af en overkørsel i følgende situationer:

- a. Når overkørslen har kunnet etableres lovligt uden særtilladelse (på de foran omtalte bymæssige strækninger).
- b. Når der efter tidligere lovgivning er meddelt grundejeren tilladelse til overkørsel/overgang til den offentlige vej.
- c. Når overkørslen er etableret på grundlag af en tilladelse, der er meddelt uden forbehold.
- d. Når tilbagekaldelsen sker uden for rammerne af tilladelsens forbehold, fx. før den frist, der er angivet i tilladelsen.

Hvis ejendommen i forvejen har anden fornøden adgang til det offentlige vejnet, eller omkostningerne ved at sikre sådan adgang er beskedne, bortfalder vejbestyrelsens forpligtelser. I alle andre tilfælde skal vejbestyrelsen sikre ejendommen anden fornøden adgang, om nødvendigt ved at etablere adgangsvej over naboejendommen(e). Såfremt det ikke er muligt at sikre ejendommen anden fornøden adgang til det offentlige vejnet eller omkostningerne herved er for store, jf. nr. 29-31 i overkørselsretningslinierne, påhviler det vejbestyrelsen at erstatte ejerens tab. Erstatning beregnes på grundlag af ejendommens værditab og andre følgeskader, fx behovet for at flytte en erhvervsvirksomhed. Ved erstatningsfastsættelsen fradrages eventuelle fordele for ejendommen.

2.3.2. Erstatning for forlænget kørevej og øgede udgifter til vedligeholdelse mv. af privat vej/fællesvej

I det omfang vejbestyrelsen har pligt til at yde erstatning i forbindelse med etablering af ændrede adgangsforhold, påhviler der vejbestyrelsen en pligt til at erstatte øgede udgifter til vedligeholdelse af privat vej/privat fællesvej. Det sker normalt ved en kapitalisering af merudgiften, jf. overkørselsretningslinierne pkt. 31, (6).

2.3.3. Afskæring af kundekreds

Som det fremgår af afsnit 2.3.1, har vejbestyrelsen i visse tilfælde pligt til at kompensere ejeren af en ejendom, når ejendommen mister sine hidtidige adgangsforhold til offentlig vej. Enten skal der sikres ejendommen anden forbindelse til offentlig vej, eller udredes en erstatning, der principielt beregnes efter *ejendommens* handelsværdi før og efter indgrebet. Vejvæsenets forpligtelser over for ejeren inddræbter sig dermed antagelig til at sikre ejendommen *teknisk egnede* adgangsforhold.

To domme, afsagt af forbundsdomstolene vedrørende problemer omkring erhvervsdrivendes rettigheder over for vejvæsenet, vedrører situationer, hvor de pågældendes adgangsforhold til en offentlig vej kun indirekte blev berørt af omlægninger af det offentlige vejnet. dommene indeholder nogle principielle betragtninger om emnet kundekreds.

BGHZ bd. 48, side 58 (1967).

Grundejeren ejede en kro ved en hovedlandevej langs Rhinen. Kunder var overvejende forbipasserende turister i bil, båd og til fods. Ved en ombygning af landevejen blev denne udvidet og forlagt nærmere mod flodbredden i en afstand af 15 m fra ejendommen. Det fremtidige vejniveau lå 1,80 m over den gamle hovedlandevej, der blev lokalgade. Virksomheden mistede sin forbindelse til flodtrafikken, bilisterne på den nye vej kunne vanskeligt komme ned på lokalgaden, og virksomheden måtte lukke på grund af faldende omsætning. Erstatning for det deraf følgende tab blev afvist af domstolen. I dommens præmisser hedder det bl.a.:

"Ganske vist hører der til en erhvervsvirksomhed alt det, som tilsammen udgør dens erhvervsmæssige værdi, og ganske særligt for erhvervsdrivende langs vejene også den særlige beliggenhed ved offentlig vej, den såkaldte "kontakt udadtil", som gør det muligt for indehaveren at påvirke den forbipasserende trafik og lejlighedskunder, og som giver virksomheden adgang til vejen og gør virksomheden tilgængelig fra denne.

Men denne særlige forbindelse med vejen er kun en særlig værdi, for så vidt den erhvervsdrivende kan være sikker på, at denne tilstand varigt vil blive opretholdt. Den almene brug af vejen er ikke et sådant retsgode, og ikke en formueret, som kan være genstand for ekspropriation. Nogen rettighed af anden art bestod der ikke for sagsøgeren. Sagsøgeren kunne følgelig kun støtte sine forventninger om opretholdelsen af de fordelagtige vejforhold på den almene benyttelse af vejen. De tilgrænsende grundejere har imidlertid ikke noget krav på opretholdelsen af fordele, der knytter sig til den almene benyttelse af vejen og dermed til en bestemt trafiksituation til et bestemt tidspunkt. Den almene brug af vejen er bestemt af vejens indretning og formål, og her spiller tidspunktet og de stedlige forhold en rolle. De tilgrænsende grundejere har del i den almene

brug af den offentlige vej og deler dermed i en vis henseende skæbne med vejen, som på sin side er underkastet stadige forandringer. Vejen er et offentligt anlæg, der tjener trafikken, og grundejerne må acceptere vejforholdene, som de er, eller som de ændres. Grundejeren kan kun udøve sin almindelige brug af vejen inden for rammerne af de muligheder, der foreligger til enhver tid. Han må acceptere andres brug af vejen og tåle de normale indskrænkninger i trafikken, som følger af en trafikregulering eller et sagligt påkrævet anlægsarbejde, så længe vejen opretholdes som trafikåre."

Dommen siger endvidere:

"I den foreliggende sag er gaden og ejendommens overkørselsforhold opretholdt uforandret, idet den gamle hovedlandevej endnu eksisterer. Som lokalgade står den i forbindelse med den nye hovedlandevej. Ved nyanlægget af hovedlandevejen er der ikke sket indgreb i sagsøgerens ejendom, fordi hverken ejerens stilling som ejer af erhvervsvirksomheden eller som grundejer er beskyttet imod, at trafikken ved nyanlæg fjernes fra erhvervsvejendommen. Retstilstanden må vurderes på samme måde, som når der anlægges en omfartsvej, og den gennemkørende trafik derved forsvinder fra den oprindelige vej, som bevares uforandret. Heller ikke i disse tilfælde har en grundejer ved den gamle vej krav på ekspropriationserstatning for ulemper for hans erhvervsvirksomhed."

BHGZ bd. 55, side 26 (1971)

Sagsøgeren var ejer af en restaurant, der lå ved en boliggade. Da virksomheden åbnede, havde gaden tilslutning i en afstand af 70 m fra restauranten til en større vej med forbindelse mod øst til en hovedlandevej og mod vest til en stor kaserne og et boligområde. Der etableredes en facadeløs omkørselsvej i umiddelbar nærhed af restaurantens grund og i lavere niveau end denne. Restauranten kom herved til at ligge i en blind gade, og adgangen til denne medførte en ret betydelig omvej for trafikanterne fra den større vej. Sagsøgeren fremsatte krav om erstatning for omsætningsnedgang, idet besøget fra kasernen udeblev. Erstatningen blev afvist ud fra samme synspunkter som den foregående dom. I præmisserne fremhæves det, at vejvæsenet principielt har en forpligtelse til at sikre, at en erhvervsvirksomhed ikke udsættes for risiko for nedlæggelse, når dette kan ske for en forholdsvis beskedne indsats. I den foreliggende sag var en sådan afhjælpning ved etablering af en fodgængerbro til ejendommen hverken trafikalt ønskelig eller økonomisk forsvarlig, og vejmyndigheden havde derfor ikke tilsidesat sine forpligtelser på dette punkt.

Hvad angår midlertidige gener i forbindelse med vejarbejder har vejbestyrelsen ifølge overkørselsretningslinierne pkt. 35 pligt til at betale erstatning til erhvervsvejendomme, der lider et eksistenstruende tab i forbindelse med langvarige vejarbejder. Erstatningen skal fastsættes på en sådan måde, at virksomheden kan fortsætte sin eksistens.

2.3.4. Erstatning for øget omvej mellem parceller af en ejendom i forbindelse med ændrede adgangsforhold

Der ydes erstatning for omvejskørsel til ejeren af en landbrugs-ejendom, når en offentlig vej anlægges tværs over ejendommen, når eksisterende overkørsler til offentlig vej nedlægges, og når private driftsveje mellem ejendommens lodder afbrydes. Der er tale om erstatning til *virksomheden* og ikke til grundejeren.

2.3.5. Erstatning for øget omvej mellem parceller af en ejendom som følge af foranstaltninger på det offentlige vejnet

Der ydes ikke omvejserstatning for kørsel mellem parceller af en ejendom som følge af foranstaltninger på det offentlige vejnet, såfremt omlægningen ikke direkte berører ejendommens eksisterende adgange til offentlig vej.

2.3.6. Sammenligning mellem tysk og dansk ret

Der synes at være god overensstemmelse mellem tysk og dansk ret på området. På et enkelt punkt er den tyske grundejer lidt bedre stillet end den danske. En tysk grundejer har således i visse tilfælde krav på at få tilkendt erstatning for øgede udgifter til vedligeholdelse af en adgangsvej, der er etableret i stedet for ejendommens oprindelige adgangsforhold til offentlig vej.

3. Udvalgets overvejelser

3.1. Almindelige betragtninger

Den kritik, der er rejst mod den nuværende formulering af vejlovens § 69, stk. 2, omfatter som tidligere nævnt følgende synspunkter:

1. Det er urimeligt, at der ikke betales erstatning, når et vejanlæg, et jernbaneanlæg eller nedlæggelse af en jernbaneoverkørsel pådrager en grundejer øgede udgifter til vedligeholdelse og snerydning af privat fællesvej eller påfører ham andre ulemper i denne forbindelse, fx tvistigheder med andre brugere om udgiftsfordeling eller om vejens standard.
2. Det er utilfredsstillende, at bestemmelsen afskærer erstatning, hvis ændrede forhold i forbindelse med omlægninger af offentlige vejforhold giver en ejendom en mere afsides beliggenhed i forhold til offentlig vej, til en bebyggelse eller en lokalitet, herunder længere vej til naboer, skole og arbejdspladser.
3. Der blev på initiativ af de handlendes organisationer i 1982/83 i Folketinget rejst kritik af § 69, stk. 2, 2. pkt., fordi bestemmelsen afskærer erstatning for tab, der knytter sig til, at en forretningsejendom som følge af ændrede adgangsforhold får afskåret sin hidtidige kundekreds. Folketinget besluttede dog at afvise kritikken og fastholde den gældende formulering af § 69.
4. Der hersker nogen uklarhed om spørgsmålet om erstatning for driftstab i forbindelse med omvejskørsel mellem parceller, der henhører under en enkelt ejendom, og omvejskørsel mellem selvstændige ejendomme, der ejes af samme person eller forpagtes sammen med andre ejendomme. Landbrugsorganisationerne har i høj grad været opmærksomme på disse problemer i forbindelse med konkrete sager.

Udvalget har fundet det naturligt at overveje samtlige de her omtalte problemer med henblik på at finde frem til en formulering af § 69, der på den ene side kan tilgodese berettigede ejerinteresser, og på den anden side er juridisk, økonomisk og administrativt forsvarlig og hensigtsmæssig.

Som tidligere nævnt er § 69 udtryk for en almindelig regulering af ejendomsrettens grænser. Reglen er formuleret med inspiration fra og i overensstemmelse med ældre erstatningspraksis og angiver, at grundejere erstatningsfrit i forbindelse med nyanlæg af veje og ombygninger af bestående veje må acceptere visse ændringer i deres adgangsforhold. Som tidligere nævnt fandt det udvalg, der forberedte vejbestyrelsesloven af 1957, og dermed den omhandlede bestemmelse, at den nævnte praksis, som var bestemmelsens basis, ikke ydede grundejerne tilstrækkelig beskyttelse. Udvalget havde den opfattelse, at grundejerne burde have krav på adgangsforhold af en vis kvalitet og indførte i denne forbindelse begrebet "fornøden adgang". Hvis en grundejer ikke får "fornøden adgang" i forbindelse med en omlægning af adgangsforholdene til deres ejendomme, har han krav på erstatning eller på overtagelse af ejendommen.

Med den gældende formulering af § 69 har grundejere i visse situationer et lovfæstet krav mod det offentlige, såfremt der sker en omlægning af adgangsforholdene, der ikke sikrer *fornødne adgangsforhold*. I visse andre situationer opfattes de ikke som *ejere*, men som *almindelige brugere* af det offentlige vejnet. Dermed deler de skæbne med andre trafikanter, der må acceptere ændringer af forholdene uden at kunne påregne erstatning.

Som anført i kapitel 2 placerer dansk ret, inklusive bestemmelsen i vejlovens § 69, sig i forholdsvis god overensstemmelse med udenlandsk ret, med mindre afvigelser både i retning af lidt bedre grundejerbeskyttelse og lidt ringere beskyttelse. Det forhold, at praksis på området stort set har været stabil i en meget lang årrække, tyder på, at systemet næppe lider af væsentlige mangler. Det udelukker naturligvis ikke et behov for at justere de erstatningsregler, der gælder her i landet, på nogle af de punkter, hvor de er blevet kritiseret, eller hvor de er uklare. Overvejelser herom er emnet for de følgende betragtninger.

Når man gør sig overvejelser om ændringer i vejlovens regler om grundejernes rettigheder i forbindelse med omlægning af adgangsforhold, må man gøre sig klart, at enhver ændring, der åbner mulighed for erstatning i videre omfang end hidtil, vil få betydelige økonomiske konsekvenser. Det er en følge af, at hele dette felt både vedrører ejendomme, der berøres af omlægninger af vejnettet, der sker ved anlægsarbejder og færdselsreguleringer,

og ejendomme, hvorfra der sker ekspropriation. Grundejerne har krav på ligelig behandling. Hermed minder problemstillingen om det tilsvarende problem omkring erstatning for vejstøj, hvor Højesteret i to domme af 1. december 1998 fastslog, at lighedssynspunkter ikke gjorde det rimeligt at lægge vægt på, om der var sket ekspropriation fra ejendommene eller det ikke var tilfældet. Vurderingen af, om der skulle tillægges en ejendom erstatning for vejstøj, burde derfor ske på samme måde i begge tilfælde.

Udvalget finder, det er væsentligt at sikre, at grundejere, hvis adgangsforhold ændres, behandles ligeligt, uanset det formelle grundlag for foranstaltningerne.

Uanset om man vælger at bibeholde den nugældende formulering af § 69, stk. 2, eller vælger en ændret formulering, der under visse omstændigheder åbner mulighed for erstatning, ønsker udvalget at understrege, at domstolene altid vil have mulighed for at tilkende erstatning med henvisning til grundlovsbestemmelsen i § 73 om fuld erstatning i forbindelse med ekspropriative indgreb.

3.2. Erstatning for forringelse af ejendommens værdi (afsides beliggenhed, øgede udgifter til vedligeholdelse af private veje/private fællesveje)

Værdien af en ejendom afhænger i et vist omfang af dens beliggenhed nær sædvanlige trafikmål (arbejdspladser, institutioner, butikker og andre servicevirksomheder) og dens placering ved eller tæt ved offentlig vej, og deraf følgende beskedne udgifter til vejvedligeholdelse, herunder snerydning.

Ejendomsværdien kan nedsættes, når ejendommen får øgede vejudgifter, fx hvis den hidtidige private adgangsvej til ejendommen forlænges som følge af vejbestyrelsens dispositioner på det offentlige vejnet, eller hvis ejendommens hidtidige offentlige adgangsvej erstattes af en privat fællesvej/privat vej. Det samme kan være tilfældet, når en kort forbindelsesvej, det være sig en offentlig eller privat fællesvej fra ejendommen til arbejdssted, institutioner og indkøbscentre erstattes af en længere forbindelsesvej. Dermed følger øgede udgifter til kørsel og øget tidsforbrug.

Ved omlægninger i vejsystemet, fx en vejlukning eller afbrydelse af en offentlig vej eller privat fællesvej som følge af nedlæggelse af en niveauoverkørsel for jernbane, kan bestemte ejendommers

forbindelse til skole, arbejdspladser og serviceinstitutioner blive væsentlig forringet. Det kan undertiden afbødes ved etablering af fodgænger- eller cykeltunnel. I mange tilfælde vil sådanne foranstaltninger kunne opfattes som økonomisk urealistiske. Trafikale ulemper, der opstår som en konsekvens af denne type dispositioner på vejarealet, kan efter gældende ret ikke kræves kompenseret af det offentlige.

Modsvarende kan værdien af ejendommen øges, hvis dens private adgangsvej overtages som offentlig vej, og hvis omlægninger af vejsystemet nær ejendommen indebærer kortere afstand til rejsemålene, hvis færdselsforholdene omkring en ejendom bliver mere trygge eller hvis veje af lav standard afløses af veje af høj trafik standard, typisk motorveje og lignende højklassede veje, der forkorter rejsen til arbejdspladser i oplandet.

Den opfattelse, der har ligget til grund for udformningen af § 69 samt for retspraksis, har været, at grundejeren ikke har kunnet få erstattet tab, der er forbundet med ringere vejforhold, men omvendt har kunnet indkassere den fulde værdiforøgelse af forbedrede vejforhold.

Som nævnt blev § 69, stk. 2, 2. pkt. gennemført på baggrund af Højesterets dom af 12. november 1973 (U 1974.30), hvor spørgsmålet bl. a. var, om vedligeholdelsesomkostningerne til en privat fællesvej, som skulle anvendes som ny adgangsvej til ejendommen, skulle erstattes.

Retten præciserede, "at vejbestyrelsen må være pligtig at erstatte den forringelse af ejendommen, der er en følge af de dermed forbundne væsentlige udgifter, som findes at overstige, hvad appellanten med rimelighed kan antages at skulle bære."

Trafikministeriet kunne konstatere, at denne dom - trods dens forsigtige formulering - blev taget til indtægt for en mere generel ændring af erstatningspraksis på området. Derfor tog ministeriet initiativ til den lovændring, der præciserede, at eventuelle værditab, knyttede til øgede vedligeholdelsesudgifter, mere afsides beliggenhed (og afskæring af kundekreds) ikke kan begrunde erstatning.

Vejlovgivningen har som udgangspunkt, at en grundejer nok har krav på adgang til offentlig vej, men at vejbestyrelsen suverænt

bestemmer, på hvilken måde ejendommen skal vejbetjenes, jf. de nærmere regler i vejlovens kap. 6. Heri ligger, at den grundejer, der søger adgangstilladelse til offentlig vej, ikke kan påregne den adgangsløsning, der er mest værdifuld for ejendommen, fx adgang direkte ud til en vej, der vedligeholdes af det offentlige og på det sted, hvor det er lettest muligt at etablere en intern forbindelse fra bebyggelsen til det offentlige vejnet. En grundejer kan dermed altid risikere at få anvist adgang til det offentlige vejnet ad en privat adgangsvej, der er mere bekostelig at anlægge eller besværlig at vedligeholde, end hvad han umiddelbart havde forestillet sig. Det er også normalt, at grundejere får anvist adgang ad en privat fællesvej, selv om det kan medføre udgifter til vedligeholdelse, herunder snerydning, og mulighed for diskussioner med de øvrige vejbrugere om vejens standard.

Bestemmelserne i vejlovgivningen indgår i et samspil med planlovens lokalplanbestemmelser, (jf. lovens § 15, stk. 2, nr. 4), der giver kommunalbestyrelsen hjemmel til at fastsætte retningslinier om vej- og stiforhold og andre forhold af færdselsmæssig betydning, herunder om adgangsforholdene til færdselsarealer, når ejendomme udstykkes eller overgår til anden anvendelse. Her er det altså kommunalbestyrelsen som planlægningsmyndighed, der bestemmer over ejendommenes adgangsforhold.

Vejlovens kap. 6 giver vejbestyrelsen hjemmel til at ændre adgangsforholdene til en ejendom i forbindelse med nyanlæg af veje eller ombygning af bestående veje, eller ved nedlæggelse af ejendommens hidtidige overkørsler. Sådanne ændringer sker normalt ud fra et ønske om at forbedre de trafikale forhold, typisk for at øge trafiksikkerheden eller for at øge den trafikale fremkommelighed. Disse foranstaltninger kan påvirke værdien af de berørte ejendomme både positivt og negativt. Netop af denne grund har der - bortset fra højesteretsdommen fra 1973 - ikke været tale om erstatning i sådanne tilfælde.

Tilsvarende forbedringer af færdselsforholdene i et område kan også ske i form af færdselsreguleringer, fx vejlukninger og trafiksaneringer. Det har hidtil været uomtvistet, at spørgsmålet om erstatning i disse situationer ikke har kunnet komme på tale, så meget mere som det er meget svært at opgøre de samlede fordele og ulemper for den enkelte ejendom. Tilmed afhænger den af ejendommens aktuelle brug af ejendommen.

Problemet med ændrede adgangsforhold til en ejendom kan også ses i sammenhæng med vejlovgivningens regler om op- og nedklassificering af veje. Efter vejlovens §§ 14, 21 og 23 har vejbestyrelsen hjemmel til henholdsvis at optage private fællesveje som offentlige og nedklassificere offentlige veje til private fællesveje eller private veje, altsammen med de økonomiske rettigheder eller forpligtelser, disse dispositioner indebærer for de private grundejere. Det er i høj grad et spørgsmål om det kommunale serviceniveau. Det er hidtil antaget, at ændringer af dette niveau i den ene eller den anden retning ikke kan begrunde erstatning for den enkelte grundejer.

Vejbestyrelsen kan endvidere sløjfe vejarealet helt, når blot der sørges for anden vejadgang (med mindre vejen er af vigtighed for ejendommen), jf. nærmere vejlovens § 90. Det fremgår af § 90, stk. 7, at beslutning om, at en offentlig vej skal nedlægges og overgå til privat, ikke kan begrunde erstatningskrav over for vejbestyrelsen. På tilsvarende måde kan en kommune som vejmyndighed for private fællesveje under tilsvarende betingelser beslutte at nedlægge en privat fællesvej, jf. nærmere privatvejslovens § 53. Den skal blot sørge for anden (fornøden) vejadgang. Når en sådan er etableret, er der ikke grundlag for erstatning.

Grundejeren må således acceptere de adgangsforhold, der er blevet ændret, enten fordi den tidligere offentlige vej er blevet nedklassificeret til privat fællesvej, eller fordi det færdselsareal, der hidtil har været ejendommens forbindelse til offentlig vej, er blevet erstattet af et nyt, *egnet* færdselsareal. Han kan ikke påregne erstatning, selv om han hidtil har haft fordele af beliggenheden ved en offentlig vej og fremtidig må deltage i vedligeholdelsen af det færdselsareal, der fremtidig bliver ejendommens adgangsvej. Den nye vej kan enten være en helt privat vej eller en privat fællesvej, dvs. en vej med mindst to vejberettigede. Ikke mindst i landområder kan der foreligge interessemodsætninger mellem de vejberettigede, der kan have forskellige meninger om, hvordan vejen skal holdes. Dermed kan der selvsagt opstå tvistigheder både om vedligeholdelsesstandard og om fordelingen af udgifterne. Disse problemer løses efter lov om private fællesveje af vedkommende vejmyndighed (kommunen). Ingen af disse ulemper kan efter den gældende vejlovgivning begrunde nogen erstatning til de berørte grundejere.

På denne baggrund finder udvalget, at det principielle udgangspunkt fortsat bør være, at en grundejer heller ikke kan forvente erstatning for de værdiforringelser, der måtte opstå i forbindelse med nyanlæg af veje, ombygning af bestående veje, færdselsreguleringer eller i forbindelse med ekspropriation af overkørsler, så længe ejendommen fortsat har en brugbar alternativ forbindelse til det offentlige vejnet.

På den anden side finder udvalget, at der kan være anledning til at overveje, om det er muligt at supplere de gældende regler med en form for beskyttelse af grundejere, hvis ejendom i *ganske særlig grad* udsættes for værdiforringelse. I forvejen indeholder vejlovens kapitel 6 om adgangsforhold til offentlig vej en særregel for grundejere, der som følge af vejbestyrelsens beslutninger og bestemmelser om ejendommens adgangsforhold afskæres fra en økonomisk rimelig forsvarlig udnyttelse af deres ejendomme, jf. overtagelsesbestemmelsen i vejlovens § 78.

Når de lokale vejbestyrelser/vejmyndigheder foretager omlægninger af vej- og færdselsforholdene i et område, sker det efter politiske vurderinger af konsekvenserne for ejendommene i området. I disse tilfælde vil der typisk blive taget hensyn til den enkelte grundejer, således at man undgår meget vidtgående indgreb i enkelte ejendommers vejforhold. Det er ikke altid muligt at tage samme individuelle hensyn til grundejerne i forbindelse med fx nyanlæg af højklassede veje, hvor vejbestyrelsen i højere grad er bundet af hensynet til selve vejanlæggets udformning. Udvalget kan ikke se bort fra, at der typisk i disse tilfælde kan foreligge situationer, hvor omlægning af en ejendoms adgangsforhold kan medføre et indgreb i ejendommen, der er så uforudseeligt og medfører et så stort indgreb i ejendommens handelsværdi, at det kan være rimeligt, at det offentlige i et vist omfang holder ejeren skadesløs for indgrebet.

Udgangspunktet for sådanne overvejelser må dog fortsat være, at en grundejer til enhver tid må være indstillet på, at værdien af hans ejendom vil kunne forringes som følge af lokale og sædvanlige omlægninger af vejforholdene i forbindelse med vejlukninger, nedklassificering af offentlige veje og i forbindelse med egentlig nedlæggelse af veje i lokalområdet. Med andre ord: Der bør kun blive tale om erstatning for øgede udgifter til vejvedligeholdelse i ganske specielle situationer, hvor ejeren får et helt uforudseeligt

værditab, typisk fordi ejendommen får en meget væsentlig forøgelse af ejendommens byrder til vejvedligeholdelse mv., og/eller fordi den får en meget afsondret beliggenhed. Samtidig må det understreges, at der højst kan blive tale om erstatning for nedgang i ejendommens værdi i handel og vandel. Derfor må der - som tilfældet normalt er i ekspropriationspraksis - ses bort fra den aktuelle ejers personlige brug af ejendommen.

Følgende eksempler fra praksis belyser nogle af de problemer, som en grundejer kan risikere at komme ud for:

Ekspropriation af overkørsler i Romalt



I forbindelse med anlæg af en ny omfartsvej syd om Assentoft var det forudsat, at der på den bestående hovedlandevej vest for Assentoft gennemførtes en sanering af adgangsforholdene. Dermed kunne der etableres en næsten 10 km lang sammenhængende facadeløs strækning med en deraf følgende væsentlig forbedring af trafiksikkerheden på hovedlandevejen. Overkørslerne, i alt 10, lå i landsbyen Romalt og blev eksproprieret i medfør af vejlovens § 43, idet der ikke blev foretaget andre anlægsarbejder på vejen end fjernelse af overkørslerne. Ejerne fik anvist en alternativ vejadgang i form af private, delvis nyanlagte fællesveje.

Blandt de berørte ejere var ejeren af et mindre beboelseshus med en ejendomsvurdering på 410.000 kr. Han fik tilkendt vejadgang over tre naboejendomme ad en nyanlagt privat fællesvej, der havde tilslutning til den eksisterende private fællesvej Stribsig Husevej.

Sidstnævnte vej udmundede i en kommunevej med tilslutning til hovedlandevejen. Den alternative adgang til det offentlige vejnet

indebar en forlængelse af den hidtidige direkte adgang til hovedlandevejen på ca. 500 m. Ejeren krævede erstatning for udgifter til vedligeholdelse af den private vejstrækning sommer og vinter, samt for ekstra kørsel, da der blev længere til arbejdspladsen. I en kendelse af 9. april 1997 afgjorde taksationskommissionen sagen efter vejlovens § 69, stk. 2, og fastslog, at der ikke var grundlag for at tillægge lodsejeren hel eller delvis erstatning.

Udvalget finder, at omstændighederne i den foreliggende sag fortsat ikke bør kunne begrunde erstatning, uanset at de ændrede forhold nedsætter værdien af ejendommen i et vist omfang. Overkørslen ud til en højklasset vej med kraftig og hurtig trafik er lige så farlig for ejendommens brugere som for hovedlandevejstrafikken, og nedlæggelsen af overkørslen indebærer dermed også en fordel for ejeren. I det hele taget ligger de ændrede adgangsforhold inden for, hvad grundejeren må påregne som konsekvens af ejendommens beliggenhed ud til en højklasset vej.

Som en ekstra gevinst for ejendommen indebar lukningen af den eksisterende overkørsel, som ejendommen delte med en landbrugsejendom, at ejeren slap for gener fra færdsel til landbrugsejendommen.

Nedlæggelse af baneoverkørsel i Alsbro

En sag fra Alsbro, omtalt i KFE 1998.271, handlede om et parcelhus i landzone. I forbindelse med nedlæggelse af en baneoverkørsel fik ejendommen vejadgang ad en ny privat fællesvej, hvorved afstanden til offentlig vej forøgedes fra 300 m til 700 m, jf. nedenstående rids.

Ekspropriationskommissionen afgjorde sagen med henvisning til vejlovens § 69, som blev opfattet som udtryk for et almindeligt retsprincip i forbindelse med ændrede adgangsforhold, herunder også ved nedlæggelse af baneoverkørsler. Kommissionen fandt, at den nye adgangsvej til offentlig vej var fornøden vejadgang i vejlovens forstand. Uanset, at de nye adgangsforhold medførte en vis forringelse af værdien af ejendommen, fandt kommissionen, at der hverken var grundlag for at tillægge ejeren erstatning eller overtage hele ejendommen mod erstatning.

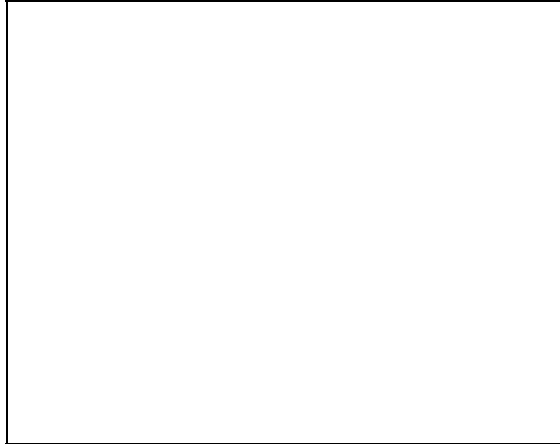
Taksationskommissionen fastslog, at den nyanlagte vej stort set ville blive vedligeholdelsesfri og uden øgede udgifter til vedlige-

holdelse, at den ikke var særlig udsat for gener om vinteren, og at den nye forbindelse til det overordnede vejnet ville være væsentlig sikrere at bruge for ejeren og - i modsætning til den oprindelige adgangsvej - være uden gener i form af indblik i ejerens bolig. Kommissionen skønnede, at den nye vejføring ikke indebar noget værdiforringelse for ejendommen, og afviste ejerens erstatningskrav.

Ejeren indbragte sagen for Vestre Landsret. Efter domsforhandling den 25. februar 2000 tilkendegav retten, at princippet i vejlovens § 69, stk. 2, fandt anvendelse i den foreliggende sag. Der var imidlertid ikke tilvejebragt fornøden forbindelse til offentlig vej, idet kvaliteten efter rettens opfattelse var for ringe til at opfylde dette krav, ligesom der manglede 3-4 m af fællesvejen ved nordskellet af sagsøgerens ejendom. Af denne grund ville retten tilkende ejeren en erstatning, der skønsmæssigt blev ansat til 45.000 kr.

Sagen forligtes på dette grundlag.

Efter udvalgets opfattelse kan sagen ikke opfattes som et eksempel af en type, som bør inddrages under nye erstatningsregler. Selv om ekspropriationskommissionen måtte have ret i sine betragtninger om, at ejendomsværdien blev forringet i et vist omfang, fx som følge af at ejendommen i fremtiden skulle dele adgangsvej med landbrugsejendomme med andre forventninger til vejens standard end ejeren af parcelhuset eller på grund af, at den bliver afsondret i forhold til naboer, ligger omlægning af ejendommens adgangsforhold fra adgang ad én privat fællesvej til en anden privat fællesvej inden for de muligheder, som en ejer må acceptere, når de sker i forbindelse med omlægninger af det lokale vejsystem. Både afsondret beliggenhed og private vejadgangsforhold af denne karakter er ikke usædvanlige for ejendomme i det åbne land.



Sulsted-sagen

I forbindelse med anlægget af motorvejen Aalborg-Hjørring blev der eksproprieret et areal fra en mindre landbrugsejendom i Sulsted. Ejendommen havde vejadgang ad en privat fællesvej mod øst over en ubevogtet jernbaneoverskæring til kommunevejen Byrholtvej med tilslutning til Sulsted landevej. Anlægget afbrød den private fællesvej.

Ejeren krævede denne forbindelse erstattet med en ny privat vej parallelt med motorvejen til en nærliggende landevej syd for ejendommen. Denne løsning afvistes af ekspropriationskommissionen, fordi den ville betyde et yderligere indgreb mod ejendomme, der i forvejen var kraftigt berørt af motorvejsanlægget. I stedet fik ejeren tilbudt en ad-



gangsvej mod vest til kommunevejen Elkærvej. Den oprindelige adgangsvej mellem ejendommen og nærmeste offentlige vej var 600 m, den tilbudte vejforbindelse var 1100 m til nærmeste offentlige vej.

Ejeren havde dagligt ærinde i Aalborg, og med den tilbudte løsning ville afstanden fra hans ejendom til det sted, hvor han tidligere var kørt ind på hovedlandevejen til Aalborg, blive 4-5 km længere.

Efter aftale med ejeren valgte myndighederne i forbindelse med en jordfordeling i området at ekspropriere ejendommen i sin helhed. Den blev tillagt en naboejendom, og det var forudsat, at bygningerne skulle rives ned. Den nye ejer valgte imidlertid at overtage disse bygninger og leje dem ud. Køberen forpligtede sig

til selv at anlægge vej, og prisen for ejendommen blev ansat under hensyn hertil.

Sagen blev omtalt i den lokale presse som eksempel på, at anvendelsen af § 69 medførte urimelige og utilsigtede problemer for en grundejer. Udvalget finder dog, at der næppe bør være grundlag for erstatning i et tilsvarende tilfælde. Ejendommens adgang til offentlig vej passerede en ubevogtet jernbaneoverskæring, således at det var påregneligt for ejeren, at det af hensyn til trafik-sikkerheden kunne blive aktuelt at lukke overkørslen. Hertil kommer, at almindelig erstatningspraksis lægger vægt på *ejendomsforringelsen*, og ikke en forringelse af en aktuel grundejers situation. Afstanden fra ejendommen til bebyggelserne i området blev ikke forlænget i noget væsentligt omfang.

Motorvejsanlægget i Kliplev

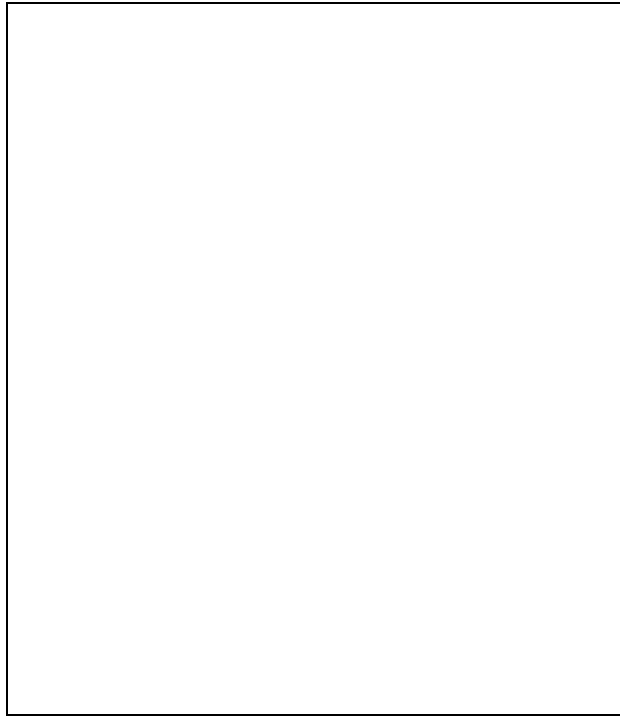
I forbindelse med anlægget af motorvejen Grænsen-Rise Hjarup blev kommunevejen Potterhusvej, der danner forbindelse mellem Kliplev og hovedlandevejen Åbenrå-Tinglev ved Ensted Kirke, afbrudt af det nye vejanlæg.

Kommunevejen blev retableret øst for den nye motorvej. En mindre landbrugsejendom, som anvendtes som beboelse for en lastbilchauffør, havde haft adgang til Kliplev ad Potterhusvej før indgrebet. Ejendommen blev afskåret fra denne forbindelse som følge af motorvejsanlægget. Ejendommens fremtidige forbindelse til offentlig vej blev en kommunevej med et forløb fra Potterhusvej (oprindelige linieføring) og 250 m mod vest, og derfra ad en anden kommunevej mod nord til den nævnte hovedlandevej ved landsbyen Torp.

Der blev etableret en cyklist- og gangtunnel under motorvejen til Potterhusvej ud for ejendommen. Et ønske om adgang til at benytte tunnellen som adgang for kørende trafik til ejendommen blev afvist af fredningsmyndighederne, der havde bidraget økonomisk til underføringen.

Ejeren anførte bl.a., at ejendommen efter vejoplægningen var blevet totalt isoleret. De handlende ville ikke levere varer på adressen. Ejendommen lå nu ved en blind vej, der nok var offentlig, men kun betjente nogle få ejendomme og var af ringe standard. Kommunevejen i Torp lå ca. 2 km fra ejendommen. Afstan-

den til ejerens arbejdsplads i Tinglev forøgedes med sammenlagt 15 km. Ejendommens landbrug var forpagtet ud til en landmand med jorder øst for den nye motorvej. Da arealerne blev afskåret fra landmandens ejendom, var forpagtningsaftalen blevet sagt op. Ejeren havde vanskeligt ved at finde en ny forpagter vest for motorvejen, idet hans ejendom var omgivet af plantage.



Taksationskommissionen konstaterede, at der var tale om en betydelig vejforlængelse, og at det ville have været en fordel for ejeren, hvis han kunne have fået lov af fredningsmyndighederne til at benytte stitunnellen for kørende adgang. Den afviste imidlertid erstatning til den pågældende og anførte, at der var etableret fornøden adgang til ejendommen, jf. § 69.

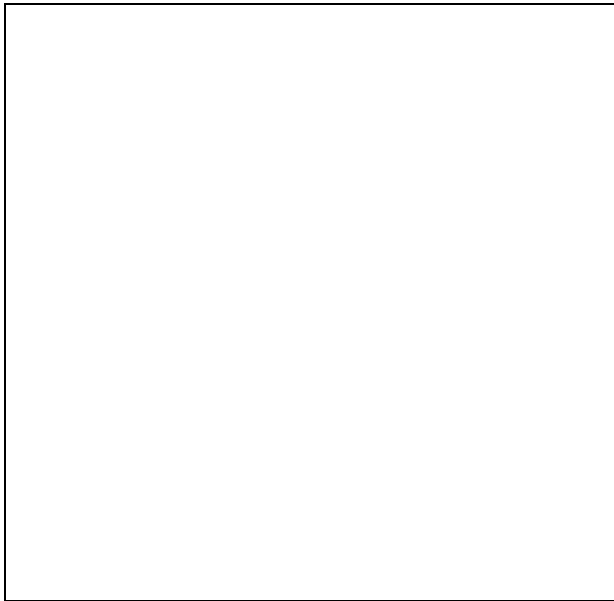
Kommissionen afviste ejerens krav om erstatning for tab i forbindelse med den nu opsagte forpagtningsaftale. Den påpegede, at ejeren trods gentagne opfordringer ikke havde givet en nærmere dokumentation for sit tab.

Efter udvalgets opfattelse er forholdet i denne sag af en sådan art, at der ikke er behov for en særlig beskyttelse af ejeren. De problemer, der er opstået, er overvejende knyttet til ejerens individuelle trafikbehov og ikke til ejendommen som sådan.

Hertil kommer, at den samtidigt etablerede tunnel for gående og cyklister fortsat sikrer en forbindelse til offentlig transport og til lokalområdet.

Nedlæggelse af jernbaneoverføring for Tørveslettevej i Pederstrup.

I forbindelse med etablering af S-banen til Frederikssund nedlagde DSB i 1987 overkørslen for den private fællesvej Tørveslettevej i Pederstrup. Umiddelbart op til banen og ca. 100 m fra den offentlige vej Lindbjergvej lå en ejendom, placeret i landzone og med tilladelse til erhverv, fx. værksted og vognmandsforretning. Med nedlæggelsen af overkørslen mistede ejendommen sin hidtidige forbindelse mod nord til offentlig vej. I stedet fik den tillagt vejret mod syd ad Tørveslettevej til den offentlige vej Skebjergvej. Afstanden til offentlig vej blev dermed forøget med mere end 1,5 km.



Under en taksationsforretning anførte ejeren, at ejendommen ifølge en ejendomsmæglererklæring mistede ca. 300.000 kr. i værdi. Der var tre erhvervslejemål på ejendommen til en samlet årlig bruttoindtægt på 80-90.000 kr., og disse erhvervslejere kunne forventes at opsiges deres lejemål på grund af de ændrede adgangsforhold til ejendommen.

Kommissionen afviste erstatningskravet med henvisning til, at der var etableret fornøden vejadgang til ejendommen, jf. vejlovens § 69.

I sagen fra Pederstrup burde der efter udvalgets opfattelse være en mulighed for at tilkende grundejeren erstatning eller mulighed for at få ejendommen overtaget af det offentlige. Ejendommen har med stor sandsynlighed har mistet en meget væsentlig del af sin værdi, dels på grund af de stærkt ændrede og uhenigtsmæssige adgangsforhold i forhold til den oprindelige situation, dels på grund af dens særlige indretning som erhvervsejendom.

Medens der således kunne have været grundlag for at give grundejeren i Pederstrup-sagen en bedre retsbeskyttelse, synes forholdene i de øvrige nævnte sager ikke at være af en sådan art, at de kan begrunde erstatning for øgede udgifter til vedligeholdelse af privat vej/privat fællesvej eller afsides beliggenhed.

Med udgangspunkt i de konkrete omstændigheder i nogle af disse sager vil det imidlertid være muligt at konstruere tilfælde, hvor der efter udvalgets opfattelse burde være muligheder for at få tilkendt erstatning eller for at få ret til at kræve ejendommen overtaget mod erstatning.

Romalt-sagen vedrørte omlægning af adgangsforholdene for en mindre beboelsesejendom med en ejendomsvurdering på 410.000 kr. Såfremt de ændrede adgangsforhold ikke ville indebære nogen form for fordele for ejendommen og udgifterne til vedligeholdelse af den alternative adgangsvej og/eller de øgede kørselsudgifter fra offentlig vej til ejendommen var af en sådan størrelsesorden, at ejendommen blev mere eller mindre usælgelig, kunne der efter udvalgets opfattelse være anledning til at foreslå, at grundejeren fik en bedre beskyttelse.

I den ovenfor omtalte *Alsbro-sag* kunne de konkrete forhold have været således, at udgifterne til vejvedligeholdelse havde været væsentlig mere byrdefulde og stået i misforhold til ejendommens værdi og ikke medført fordele for ejendommen, der i nogen grad kunne opveje ulemperne. Under sådanne omstændigheder burde en grundejer antagelig have krav på en bedre retsbeskyttelse.

Det samme gælder sagerne fra Sulsted og Klipleve, hvis ejendommen efter de ændrede adgangsforhold havde fået en så afsides beliggenhed i forhold til normale rejsemål, at ejendommen var blevet usælgelig til de priser, der er normale i det pågældende område.

De konkrete sager, der har været fremme i debatten om de gældende erstatningsregler, har efter de for udvalget foreliggende oplysninger ikke haft en sådan karakter, at de i sig selv kan begrunde en ændring af de gældende bestemmelser i vejlovens § 69.

Såfremt de konkrete omstændigheder i disse sager havde været lidt anderledes, ville der have foreligget situationer, hvor den konsekvente brug af de gældende regler i § 69 efter udvalgets opfattelse ville have ført til urimelige resultater.

At sådanne situationer rent faktisk også kan forekomme, synes dokumenteret i Pederstrup-sagen.

På denne baggrund finder udvalget, at der foreligger et - begrænset - behov for at give grundejerne en bedre retsbeskyttelse.

Hvis dette behov skal imødekommes, bør der imidlertid foreligge ganske specielle omstændigheder, førend der kan blive tale om erstatning eller overtagelse af ejendomme som følge af øgede udgifter til vejvedligeholdelse eller tab som følge af afsides beliggenhed.

Det må forudsætte vejbyggeri af en karakter, der går væsentligt ud over, hvad grundejere på det pågældende sted må påregne i medfør af udviklingen, typisk meget store infrastrukturprojekter. Der må være tale om indgreb, der nedsætter ejendommens værdi til et urimelig lavt niveau og om byrder, der overstiger, hvad der måtte påregnes som følge af udviklingen i øvrigt, herunder typisk omlægninger af det lokale vejnet, færdselsreguleringer på vejene og mulige nedklassificeringer af disse ("tålegrænsen").

De lovtekniske muligheder for at finde en løsning på det pågældende problem, enten ved ophævelse af bestemmelsen i § 69, stk. 2, 2. pkt., eller ved en tilføjelse, der angiver, at en grundejer i ganske særlige tilfælde bør have mulighed for at få erstattet tabet ved en ejendomsforringelse, eller ved regler om ejendoms- overtagelse, såfremt de ændrede adgangsforhold på helt afgørende måde forringer ejendommens værdi, er taget op til behandling under afsnit 3.7.

Med en udvidet adgang til erstatning eller krav på overtagelse af ejendommen i tilfælde, hvor ejeren af en ejendom udsættes for en ændring i adgangsforholdene til offentlig vej, lokalitet eller bebyggelse, der er så indgribende for ejendommen og dens værdi, og

ligger så langt uden for, hvad man kunne have forestillet sig som en konsekvens af den almindelige udvikling, tilnærmer man sig både svensk og norsk ret. I disse retssystemer foreligger der visse erstatningsmuligheder i den foreliggende situation, i norsk ret "i ganske særlige tilfælde", i svensk ret i et noget videre omfang end i de øvrige lande, jf. nærmere afsnit 2.2.2. Også tysk ret har visse erstatningsmuligheder på området.

3.3. Erstatning som følge af afskæring af kundekreds?

Kritikpunkt 3 handler om den forretningsmæssige udnyttelse af beliggenheden ved den offentlige vej og dermed afhængigheden af et kundeunderlag af en vis størrelse. Selv om vejbestyrelsen opfylder sin hovedforpligtelse efter § 69, stk. 1, til at tilvejebringe adgangsf forhold til virksomheden, som sikrer, at ansatte, kunder og leverandører fortsat kan komme til og fra denne, kan virksomheden lide et tab. Problemet opstår, hvis adgangsf forholdene nok er forsvarlige, set som en forbindelse mellem den offentlige vej og virksomheden, men ikke længere er attraktive nok for kundekredsen. Hvis kundekredsen synes, at det er for besværligt at finde frem til virksomheden, berøres virksomhedens indtjeningsmuligheder.

Set fra den enkelte forretningsdrivendes side opstår det økonomiske tab som en konsekvens af de ændrede adgangsf forhold. For ham er det ikke tilstrækkeligt, at de såkaldt teknisk fornødne adgangsf forhold til ejendommen også fremtidig er til stede. Han vil også mene, at han har krav på erstatning, hvis kunderne ikke længere kan finde frem til virksomheden, fx hvis et tankanlæg fremtidig kommer til at ligge for enden af en blind vej langt fra den gennemgående færdsel. For ham drejer det sig om ejendommens samlede tab.

Vejvæsenets teoretiske udgangspunkt vil være, at virksomheden har baseret sin eksistens på tilstedeværelsen af trafikanter, dvs. på en kreds af personer, hvis brug af vejen i sig selv ikke er beskyttet af ejendomsretten. Vejbestyrelsen har normalt ikke grundlag for at modsætte sig, at forretningsvirksomheder udnytter deres beliggenhed ved en offentlig vej. På den anden side må vejbestyrelsen forbeholde sig ret til at ændre de trafikale forhold, fx ved færdselsreguleringer, ombygning af den bestående vej, afspærring af denne vej eller forlægning af vejen. Det er simpelt-

hen vejbestyrelsens opgave at sikre, at trafikken til enhver tid kan afvikles på en hensigtsmæssig og sikker måde. De nævnte dispositioner er udtryk for vejvæsenets normale råden over vejarealerne og kan ikke udløse økonomiske forpligtelser for vejvæsenet, selv om de påfører den forretningsdrivende et omsætningsstab. Vejvæsenet har nok en forpligtelse til at sørge for ejendommens forbindelse til offentlig vej og yde erstatning, hvis den ikke er fornøden. Men vejvæsenet har ikke pligt til at bevare færdselsforholdene uændrede.

Som anført i afsnit 1.1 fremhævede Højesteret i to domme af 1. december 1998 (U 1999.353 og 361) om erstatning for støjulempen fra trafikken på en offentlig vej, at sådanne spørgsmål ud fra *lighedssynspunkter* burde løses efter samme kriterier, uanset om der var foretaget ekspropriation fra de pågældende ejendomme eller det ikke var tilfældet. Tilsvarende lighedsovervejelser ligger bag årtiers erstatningspraksis omkring adgangsforhold til ejendomme og den nuværende formulering af vejlovens § 69, stk. 2, hvorefter ændrede adgangsforhold, der afskærer en ejendom fra dens hidtidige kundekreds, i sig selv ikke udløser erstatning. Teorien har været, at grundejerne bør behandles erstatningsretligt ens, når kriterierne i øvrigt er de samme, uanset om der sker ekspropriation fra deres ejendomme, eller om deres adgangsforhold omlægges uden ekspropriation, eller om de berøres af andre forhold på det offentlige vejnet.

De omsætningsmæssige konsekvenser, der kan opstå for en forretningsejendom i forbindelse med en i øvrigt forsvarlig forlægning af ejendommens adgangsforhold, må sammenholdes med en række andre situationer, hvor en virksomheds kundeunderlag påvirkes som følge af vejvæsenets dispositioner.

Disse dispositioner omfatter følgende tilfælde:

- a. Færdselsreguleringer på den offentlige vej, jf. færdselslovens § 92, herunder parkerings- og stopforbud, ensretninger, forbud mod visse færdselsarter (tung trafik, motorkørsel, cyklende og gående trafik), afspærring og etablering af midterrabat.

Eksempler: En slagterforretning, der lå ved Herlev Ringvej, blev som følge af en lukning af en overkørsel for en privat fællesvej afskåret fra det bagvedliggende parcelhuskvarter og mistede dermed størstedelen af sin kundekreds. En kiosk i en mindre provinsby mistede sit salg af aviser

og tobak til langturschauffører som følge af parkeringsforbud ud for ejendommen, nødvendiggjort af den stærke erhvervstrafik på hovedlandevejen. Spørgsmålet om erstatning har ikke været rejst.

b. Anlægsforanstaltninger, fx etablering af viadukt, der indebærer afspærring af den offentlige vej uden omlægning af ejendommens adgangsforhold.

U 1914.47 H: I forbindelse med ombygning af en station i Odense blev en gade afspærret i den ene ende og mistede dermed forbindelsen til den sydvestlige del af byen. Dermed mistede en forretningsejendom (en manufakturhandler) en stor del af sin kundekreds. Retten tillagde ikke erstatning i den nævnte situation.

c. Ombygning af bestående vej uden omlægning af ejendommens adgangsforhold, herunder udbygning til større kapacitet, etablering af cykelstier, etablering af gågade. Sådanne foranstaltninger vil typisk ske i forbindelse med de under a omtalte færdselsreguleringer, fx parkerings- og stopforbud, lukning af sideveje.

De nævnte indgreb vil ofte umuliggøre drift af visse butikstyper, der er afhængig af kundeparkering på det offentlige vejnet. Etablering af gågader vil omvendt favorisere typer af forretninger, der ikke er afhængig af sådan parkering, fx tøjsalg og restauranter. I KFE 1990.88 afviste en overtaksationskommission et krav om erstatning fra et værtshus, som efter etablering af gågade ikke længere kunne betjenes af taxi, uanset at stamkunderne var ældre mennesker, der satte pris på dette befordringsmiddel. Restauratøren erkendte i øvrigt, at gågaden var en fordel, fordi han i sommermånederne kunne stille borde ud på gadearealet.

d. Etablering af ny offentlig vej - den hidtidige vej bibeholdes som lokalgade. Adgangsforhold og parkeringsforhold for de eksisterende forretninger på den gamle vej vil typisk blive forbedret. Til gengæld vil den nye vej - fx Lyngbyvej - typisk udgøre en barriere mellem forretningerne på den oprindelige vej og kundeområdet på den modsatte side af den nye vej.

Eksempel: I forbindelse med en hovedlandevejsforlægning i Frederikshavn bevarede en benzinstation ved hovedlandevejen sine adgangsforhold til vejen. Hovedlandevejen blev nedklassificeret og fik status som blind vej med tilslutning til den nye hovedlandevej langt fra benzinstationen, der mistede størstedelen af sit kundeunderlag. Spørgsmålet om erstatning blev ikke rejst.

e. Etablering af en omfartsvej til aflastning af den bestående offentlige vej. Ved forlægningen er virksomhedens adgangs-

forhold teknisk set de samme som hidtil. Men kundeunderlaget fra den gennemgående færdsel er forsvundet.

Eksempel: De gamle privilegerede kroer ligger i dag typisk langt væk fra den trafik, de i sin tid blev anlagt til at betjene. Deres tidligere opgaver varetages til dels af motorvejenes sideanlæg.

De situationer, der er beskrevet foran, har typisk lige så indgribende konsekvenser for driften af forretningsvirksomheder som den situation, som er omtalt i § 69. Forskellen består i, at omsætningstab i § 69-situationen udløses *samtidig med* omlægningen af virksomhedens adgangsforhold. Men i alle de tilfælde, der er eksemplificeret foran, er der tale om ensartede situationer, hvor indehaveren af forretningsejendomme lider et økonomisk tab som følge af vejvæsenets ejerretlige dispositioner. Det grundlæggende synspunkt på området har hidtil været, at vejbestyrelsens dispositioner ikke går ud over, hvad den grundejer, der grænser til den offentlige vej, må være indstillet på med sin beliggenhed. Derfor bør *lighedssynspunkter* føre til, at der heller ikke kan blive tale om erstatning til forretningsejendomme, der i forbindelse med ekspropriation eller på anden måde får omlagt deres adgangsforhold, selv om de *samtidig hermed* afskæres helt eller delvis fra deres kundekreds. Erstatning må efter udvalgets opfattelse være udelukket i samtlige disse tilfælde, hvor vejvæsenets dispositioner påfører de erhvervsdrivende et omsætningstab - så længe dette tab ikke er forårsaget af *teknisk* utilstrækkelige adgangsforhold.

Efter udvalgets opfattelse bør der derfor skelnes mellem den erhvervsdrivende som nabogrundejer og den erhvervsdrivende som en person, der udnytter de kommercielle muligheder, der er knyttet til forretningens beliggenhed ved den offentlige vej. Som nabogrundejer har han et i vejloven tilsikret krav på en teknisk *fornøden adgang* til sin ejendom. Som forretningsmand har han ret til at udnytte de muligheder, der ligger i forretningens beliggenhed ved vejen, men vel at mærke så længe disse muligheder eksisterer. Grundejerens dygtighed som forretningsmand vurderes netop efter hans evne til at forudse de muligheder og farer, der ligger i udviklingen. Det er ikke vejvæsenets opgave at ændre på disse konkurrencevilkår. Denne forretningsmæssige udnyttelse af en ejendoms beliggenhed ved offentlig vej afviger grundlæggende fra de situationer, der er beskrevet ovenfor under 3.2 og

3.3. Beliggenheden ved vejen er "en mulighed og en chance" for den forretningsdrivende, som kan udnyttes, så længe forholdene er uforandrede. Risikoen for, at de ændres, vil altid være til stede.

Udvalget kan herved støtte sig til udenlandsk ret, der anlægger samme principielle betragtninger. De anvendes uden forbehold både i Sverige og Norge - samt i en række andre lande omkring os, jf. nærmere kapitel 2. Som det er udtrykt i en norsk højesteretsdom (Rt. 1964.256):

"Jeg tilføjer, at jeg heller ikke finder det urimeligt, at den økonomiske risiko for næringstab ved en mulig flytning som følge af vejudvidelse væltes over på (grundejeren) i et tilfælde som dette, hvor det netop er beliggenheden ved vejen, som bestemmer både næringsinteressen og risikoen for, at den kan blive nødt til at flytte."

Erstatning til forretningsdrivende for midlertidige gener

Som anført i afsnit 1.5.7 har vejbestyrelsen pligt til at betale erstatning til erhvervsdrivende for omsætningstab, der skyldes særlig omfattende og langvarige vejarbejder, der vanskeliggør driften af de pågældende forretninger.

Det anføres undertiden, at denne forpligtelse gør det naturligt at antage, at vejbestyrelsen så meget mere har pligt til at erstatte den erhvervsdrivendes tab, når permanente ændringer i området umuliggør drift af forretningsvirksomheden. Der er imidlertid en afgørende forskel mellem de to situationer.

Et vejarbejde indebærer fysiske aktiviteter på vejarealet med typiske følgevirkninger som støj, forurening og besværlige adgangsforhold. Dermed er der tale om klassiske naboretlige ulemper. Disse ulemper har karakter af midlertidige problemer for driften af en forretning. Ejendommens adgangsforhold til den offentlige vej er efter arbejdets gennemførelse i princippet de samme som forud for arbejdets påbegyndelse. Forretningsvirksomheden er principielt lige så værdifuld forud for vejarbejdet som efter vejarbejdet. Det er kun i en periode, at indehaveren risikerer en så voldsom omsætningsnedgang, at han kan risikere at måtte lukke. Derfor må anlægsmyndigheden erkende, at ejerens virksomhed har en sådan status, at den har krav på beskyttelse efter naborettens regler. Den indebærer, at en grundejer kan kræve erstatning, hvis naboens dispositioner går væsentligt ud over, hvad

man normalt måtte kunne påregne på det pågældende sted, og hvis disse dispositioner påfører ham et tab af en vis størrelse.

Problemet er ganske anderledes, når det ikke er selve vejarbejdet, der forstyrrer forretningens drift, men den omlægning af vejforholdene, som vejvæsenet gennemfører som led i en overordnet planlægning af vejforholdene i området. Her er det altså det offentlige planlægningsvirksomhed, og ikke den fysiske aktivitet, der gør det urealistisk at drive denne virksomhed på stedet. Det er et forhold, der principielt falder uden for naboretsbegrebet.

Som det fremgår af afsnit 1.5.4 og 1.5.5 skabtes der usikkerhed om rækkevidden af dette princip i Højesterets dom af 12. november 1973 (U 1974.30), idet retten tillagde erstatning, fordi adgangen til en tankstation var blevet besværliggjort. Erstatningen for tabet var dog forholdsvis beskeden, nemlig i alt 25.000 kr., der udgjorde godtgørelse for øgede vedligeholdelsesudgifter og omsætningstab. Ejers krav lød på 110.000 kr. Dommen efterlader uklarhed på et meget væsentligt punkt. Det kan efter dommens formulering ikke med sikkerhed fastslås, om det var rettens hensigt at statuere, at tankanlæggets tab af kundekreds kunne berettigede til erstatning, eller om det var de teknisk forringede tilkørselsforhold for større køretøjer, der begrundede erstatningen. Med den efterfølgende ændring af § 69 blev det indtil da gældende synspunkt i hvert fald slået fast som grundprincip.

I forbindelse med drøftelserne i Folketinget i 1982/83 i anledning af den under afsnit 3.1pkt. 3, omtalte kritik, skitserede Trafikministeriet i en redegørelse til Folketinget forskellige muligheder for en ændret affattelse af § 69 på det pågældende punkt. Det fremgik af materialet, at de forskellige formuleringer nok løste visse af problemerne. Men samtidig skabte de helt nye problemer. De var i strid med grundlæggende lighedsbetragtninger. De foreslåede regler indebar en ulogisk forskelsbehandling mellem de handlende, idet nogle kunne påregne erstatning, mens andre ikke kunne forvente kompensation fra det offentlige. Forskelsbehandlingen kunne ikke forklares ud fra simple og logiske principper. Kun et princip viste sig at være logisk og uigendriveligt: Princippet om, at en ejendoms beliggenhed ved en vej principielt kun er en chance og mulighed, der kun kan udnyttes, så længe forholdene er uforandrede. Trafikministeriet henviste endvidere til, at også norsk, svensk, tysk og engelsk ret var baseret på dette

klare princip. Folketinget tiltrådte Trafikministeriets argumentation, og den eksisterende formulering af § 69 bibeholdtes.

På baggrund af de nævnte overvejelser ønsker udvalget ikke at foreslå øgede erstatningsmuligheder i anledning af tab af kundekreds i forbindelse med ændrede adgangsforhold. Domstolene vil naturligvis fortsat have mulighed for at yde erstatning i denne situation, hvis de finder, at der ud fra grundlovens § 73 bør tillægges den erhvervsdrivende erstatning.

Men med det foreliggende teoretiske udgangspunkt vil sådan erstatning kun kunne komme på tale i ganske særlige situationer. Hvis ejeren af en ejendom har foretaget betydelige investeringer i ejendommen, fx for at indrette en rideskole eller en planteskole, rettet mod en kundekreds i et bestemt område, og forbindelsen hertil bliver afbrudt af en bane eller en motorvej på en måde, der er helt upåregnelig for ejeren, vil tabet af kundekredsen kunne forringe værdien af ejendommen på så afgørende måde, at der eventuelt vil være erstatningspligt efter grundlovens §73.

Sådanne problemer ville dog efter omstændighederne kunne løses med en særlig erstatnings- eller overtagelsesmulighed som følge af tab ved afsides beliggenhed, jf. afsnit 3.2.

3.4. Omvejerstatning?

Omvejerstatning kommer på tale, når en ejendom, der er opdelt i flere lodder uden indbyrdes grænser, efter vejvæsenets dispositioner på det offentlige vejnet nok kan drives som en samlet ejendom, men kun på bekostning af de øgede driftsudgifter, der knytter sig til nødvendig omvejskørsel mellem lodderne. Problemet er typisk aktuelt for landbrugsejendomme, men kan også foreligge for andre ejendomme, fx. teglværksejendomme.

Spørgsmålet om omvejerstatning havde antagelig større betydning under ældre driftsformer. I dag foregår dyrkning ved hjælp af maskiner, der udfører flere driftsopgaver på én gang, hvad der reducerer behovet for udkørsler. På den anden side medfører øgede miljøkrav til driften også behov for mere kørsel, fx mht. spredning af gylle.

Erstatningspraksis kan resumeres således (under den generelle forudsætning, at der skal være tale om et *ikke ubetydeligt* tab (forarbejderne til vejlovsændringen fra 1974 taler om *et væsent-*

ligt tab), og at ejeren ikke *selvforskyldt* har pådraget sig sit problem, fx ved tilkøb af ejendom på et tidspunkt, hvor han var eller burde have kendt vejbestyrelsens planer):

a. Når ejendomme gennemskæres af en ny offentlig vej, ydes der ulempeerstatning for øgede driftsudgifter til omvejskørsel. Her har det offentlige opdelt en samlet ejendom i to og dermed skabt selve omvejsproblemet.

b. Når forbindelsen mellem en ejendoms lodder er sikret ved privat vej/-privat fællesvej, og denne vej afbrydes af ny offentlig vej, ydes der omvejsstatning.

c. Når vejbestyrelsen nedlægger eksisterende driftsoverkørsler, enten for at forbedre færdselssikkerheden på eksisterende vej, eller i forbindelse med nyanlæg af veje eller ombygning af bestående veje, betales der erstatning for omvejskørsel, i hvert fald når denne kørsel finder sted inden for samme ejendom.

d. Når vejbestyrelsen foretager foranstaltninger på det offentlige vejnet, der påfører ejeren af en landbrugsejendom eller lign. væsentlig omvejskørsel, har retstilstanden hidtil været uklar. Der er dog enighed om, at en grundejer har krav på ulempeerstatning som følge af omvejskørsel, når han i forbindelse med et tidligere indgreb har fået en stiltiende eller direkte tilkendegivelse om vejforholdene mellem ejendommens lodder, og forudsætningerne ændres i forbindelse med vejlukninger eller andre former for færdselsregulering. Der tales i denne forbindelse om *opsat erstatning*. Der er i taksationspraksis givet erstatning også i andre tilfælde, idet de erstatningsfastsættende myndigheder har ment, at offentlige veje i visse situationer *også* kan betragtes som nødvendige driftsveje for en bestemt ejendom. I taksationspraksis synes tendensen at være, at krav om omvejsstatning imødekommes, når omvejen ikke er ubetydelig og den offentlige vej igennem lang tid har været anvendt som driftsvej mellem lodder af samme ejendom.

I Vilstrup-dommen af 31. januar 2000, omtalt i afsnit 1.5.6.1, har Vestre Landsret fastslået, at der ikke er grundlag for at antage, at ejeren af en landbrugsejendom har en sådan adkomst til at benytte offentlige veje som driftsveje i situationer, hvor selve forbindelsen mellem ejendommen og den offentlige vej lades uberørt

af vejbestyrelsen. Spørgsmålet om "opsat erstatning" forelå ikke i sagen.

Vejbestyrelsens udgangsposition er klar. Den må hævde, at grundejeren benytter det offentlige vejareal som enhver anden trafikant. Han må derfor som alle andre acceptere vilkårene på dette vejnet, også selv om en bestemt strækning heraf spærres, ombygges med bump og andre chikaner, omlægges eller nedlægges. Den trafikale udvikling gennem de sidste 40 år har gjort det åbenbart for alle, at landbrugskørsel på det offentlige vejnet er uhensigtsmæssig både for trafikanterne og for landbruget selv. Specielt kan vejbestyrelsen pege på, at de senere års udvikling i landbruget, der tillader samdrift og dermed driftskørsel over endog meget store afstande, gør det endnu mere urimeligt at tale om omvejerstatning, i særdeleshed når vejbestyrelserne ikke har hjemmel til at modsætte sig denne trafikalt set uheldige udvikling, så længe der ikke sker en sammatrikulering af ejendommene. Endelig kan vejvæsenet henvise til, at det har en dispositionsret til vejarealet, der må udelukke, at andre har særlige rettigheder til at bruge vejen til andet end normale trafikale formål. Kun hvor synspunktet *opsat erstatning* kan bringes i anvendelse, kan der blive tale om omvejerstatning.

For grundejeren, typisk landmanden, tager situationen sig anderledes ud. Hans udgangsposition er, at vejene mellem hans ejendoms lodder er driftsveje, uanset om de har status af private eller offentlige veje. Han kan herved henvise til lang tids tradition. I ældre tid fandtes sondringen offentlig vej/privat fællesvej ikke. Vejene var almene, og blev både anvendt som driftsveje for bestemte ejendomme og som veje for offentlig færdsel. Den senere udvikling medførte en sondring mellem offentlige veje og private fællesveje, "til hvis Brug flere ere udelukkende berettigede". At en vej blev optaget som offentlig indebar, at den (også) kunne benyttes af almenheden, og at det offentlige derfor skulle påtage sig vedligeholdelsen.

Den ældre vejlovgivning indeholdt faktisk bestemmelser, der klart antydede, at vejene fortsat *tillige* var driftsveje for landbruget¹.

¹ Vejforordningen af 13. dec. 1793 § 84 angav, at der fremtidig ikke måtte opsættes bomme og led på landevejene (dvs. hovedlandeveje og landeveje), og at de led, der i forvejen fand-

Landmanden kan også pege på, at en hel eller delvis afspærring af en offentlig vej indebærer en reel nedlæggelse af vejen. Hvis vejen var blevet nedlagt efter de regler, der er foreskrevet for vejnedlæggelser i vejlovens kap. 9, ville han som konsekvens af reglerne i lov om offentlige veje § 90, stk. 2, have haft krav på at overtage færdselsarealet som privat vej eller privat fællesvej, såfremt det fortsat er af vigtighed for hans ejendom. Hvis han ikke kan få lov til at overtage den nedlagte vej til sit formål, har han krav på erstatning. Efter grundejerens opfattelse bør vejbestyrelsen ikke kunne unddrage sig denne forpligtelse ved at benytte sig af den uformelle fremgangsmåde, som vej- og færdselslovgivningen åbner for, når en vej skal afspærres, og som ikke indeholder de garantier, som findes i vejlovens nedlæggelsesregler. For ham er realiteten den samme.

Som nævnt har taksationspraksis på forskellig måde antaget, at der i et vist omfang bør ydes erstatning for omvejskørsel mellem flere landbrugsparceller, der drives af samme ejer. Dermed har de erstatningsfastsættende myndigheder søgt at tilvejebringe et kompromis mellem vejbestyrelsernes og de private grundejeres modsatrettede synspunkter.

Vestre Landsret har med Vilstrupdommen af 31. januar 2000 fastslået, at der ikke er holdepunkter for at antage, at grundejeren har adkomst til at anvende det offentlige vejnet som driftsveje i situationer, hvor der ikke er gjort indgreb i ejendommens overkørselsforhold til offentlig vej.

Udvalget har dog fundet anledning til at overveje, om det er muligt ved en lovændring at angive visse erstatningsmuligheder i forbindelse med omvejskørsel som følge af foranstaltninger på det offentlige vejnet på en måde, som både kan imødekomme parternes berettigede synspunkter og administreres i praksis.

Udvalget kan forestille sig to mulige løsninger på problemet.

tes, skulle fjernes inden en af "General-Vejkommissionen foreskreven tid". § 11, stk. 1, i lov af 21. juni 1867 om bestyrelsen af det danske vejvæsen - som principielt var gældende indtil vejlovsreformen af 1957 - fastslog, at de nævnte led skulle være fjernet fra landevejene inden et år fra lovens ikrafttræden. § 11, stk. 2, angav, at amtsrådet kunne bestemme, at led på biveje (de nuværende kommuneveje) skulle fjernes. I så fald kunne der blive tale om erstatning til grundejeren. Hvis enkelte led desuagtet skulle opretholdes, påhvilede det ejeren at have mandskab til stede døgnet rundt, der kunne lukke leddene op for de rejsende.

a. Erstatningsregel, baseret på synspunktet "opsat erstatning"

Det er muligt at forestille sig en løsning, baseret på det almindeligt anerkendte synspunkt, at grundejeren i den foreliggende situation kan kræve udgifter til væsentlig omvejskørsel godtgjort, hvis der er tale om *opsat erstatning*. Dette synspunkt gøres typisk gældende, hvis det fx i forbindelse med en tidligere ekspropriation er lagt til grund, at en offentlig vej kan anvendes som driftsvej, og det senere viser sig, at denne forudsætning ikke længere kan opfyldes. Men det kan - som det også er sket i taksationspraksis - også gøres gældende i de tilfælde, hvori der er tale om en privat fællesvej, der er blevet optaget som offentlig vej, og såfremt grundejeren tidligere har haft en egentlig ret til at benytte den private fællesvej som driftsvej mellem lodder af sin ejendom.

Private fællesveje kan efter vejlovens § 23 optages som offentlige. Selv om vejloven tier om emnet, er det almindeligt antaget, at overtagelse af private fællesveje som offentlige er et ekspropriativt indgreb, der kan udløse erstatningskrav fra brugernes side, hvis de kan godtgøre et tab. Typisk lider de ikke noget tab, fordi det er en økonomisk fordel for dem, at det offentlige afholder de fremtidige udgifter ved vejens vedligeholdelse og istandsættelse. Det er formodentlig yderst sjældent, at spørgsmålet om vejbestyrelsens ret til at hindre eller vanskeliggøre brugen af sådanne veje som driftsveje og de erstatningsretlige konsekvenser heraf har været fremme i forbindelse med overtagelsen. Vejbestyrelsen har sjældent på forhånd planer om sådanne indgreb i færdselsmulighederne på vejen. Det er jo tværtimod hensigten at åbne vejen for mere trafik. Den private vejbruger kan sjældent forestille sig, at vejen ikke også fortsat vil kunne anvendes som driftsvej. Hvis det ikke er tilfældet, kunne parterne have afklaret erstatningsspørgsmålet på forhånd.

Vejbestyrelsen kan afvise et krav om omvejs'erstatning ved at fremkomme med oplysninger om konkrete aftaler med grundejeren om hans adgangsforhold og mulighed for at benytte det offentlige vejnet, fx aftaler og forudsætninger i forbindelse med de ekspropriationer, der måtte være foretaget i forbindelse med vej-anlægget. Det kan også ske ved oplysninger om, at vejen på intet tidspunkt har tjent som egentlig driftsvej for ejendommen, men

er anlagt med andre formål for øje, fx fordi vejen er anlagt som omfartsvej eller som udstykningsvej for et boligområde.

Undertiden har vejen tidligere har været en privat fællesvej, der har været benyttet som driftsvej, og er efterfølgende er blevet overtaget som offentlig vej. Typisk vil denne overtagelse ske, uden at hverken landmanden eller vejbestyrelsen har tænkt på, at vejen på et senere tidspunkt kunne blive lukket. Her kunne grundejeren gøre gældende, at han nok har accepteret det offentlige overtagelse af vejarealet, men ikke herved forudsat, at han ville miste den som driftsvej, og at spørgsmålet om erstatning for tabet af denne mulighed derfor nu bør behandles.

Da tidsfølgen mellem ejendommens etablering og eventuelle tilkøb af arealer og vejens overtagelse er af betydning for synspunktet "opsat erstatning", vil det være nødvendigt at foretage undersøgelser om, hvornår vejen er blevet optaget som offentlig. Her vil arkiverne ofte vise sig at være mangelfulde.

Udvalget har overvejet at foreslå en ny regel om omvejerstatning i forbindelse med ændringer på det offentlige vejnet, baseret på synspunktet opsat erstatning, men fundet det rettest at overlade rækkevidden af princippet til domstolene. Det vil sandsynligvis være vanskeligt at administrere, fordi anvendelsen af det forudsætter arkivundersøgelser om ejendoms- og vejforhold, som i praksis ofte vil være umulige at gennemføre.

b. Pragmatisk erstatningsregel

I stedet for at benytte princippet "opsat erstatning", kunne man forestille sig en løsning, der delvis er baseret på de samme teoretiske overvejelser, men - justeret i forhold til det praktisk administrerbare - går videre end, hvad disse kan begrunde.

Man kan således forestille sig en ny erstatningsbestemmelse, baseret på den praksis, som er udviklet i de statslige ekspropriationskommissioner i Jylland. En sådan regel lægger til grund, at landbruget typisk har ret til at anvende offentlige veje som driftsveje, men kun mellem lodder af *samme* ejendom. Derfor har ejeren af en landbrugsejendom, der er opdelt på denne måde, krav på omvejerstatning i forbindelse med færdselsindskrænkninger på det offentlige vejnet, der i væsentlig grad medfører ulemper for landbrugsdriften.

En sådan løsning kan i et vist omfang støtte sig dels på de juridiske overvejelser om "opsat erstatning", der er foretaget ovenfor under a, dels på, at det er ubestridt, at der kan blive tale om omvejerstatning for kørsel på det offentlige vejnet, når der sker indgreb i selve overkørslerne. Men af praktiske grunde går den videre, for så vidt som den accepterer landmandens faktiske brug af offentlige veje inden for de rammer, som færdselslovgivning og miljølovgivning sætter. Det gælder også offentlige veje, der er anlagt til betjening af et udstykningsområde. Her har vejbestyrelsen næppe kunnet forestille sig, at de skulle indgå som driftsveje for landbruget med en dertil hørende retsbeskyttelse.

Som nævnt har Vestre Landsret i Vilstrup-dommen af 31. januar 2000 fastslået, at private ikke har adkomst til at benytte det offentlige vejnet som driftsveje mellem en ejendoms lodder, medmindre der sker indgreb i ejendommens overkørsler. Retten har dog ikke haft anledning til at beskæftige sig med princippet om "opsat erstatning".

Den "pragmatiske" erstatningsregel må derfor opfattes som et forsøg på at imødekomme hensynet til grundejerne, på samme måde som kommissionerne hidtil har tilstræbt det i deres praksis.

En sådan regel må ses på baggrund af de gældende regler i landbrugslovgivningen. Ifølge landbrugsloven (lovbekg. nr. 598 af 15. juli 1999) § 13, stk. 2, kan landbrugsministeren tillade sammenlægning af landbrugsarealer, hvis de ligger hensigtsmæssigt for samlet drift fra ejendommens bygninger, ved dyrkningsjorder inden for en vejafstand af 2 km. Ifølge lovens § 9, kan landbrugs-ejendomme, der tilhører samme ejer, og landbrugsejendomme, der forpagtes, drives sammen, hvis afstanden mellem ejendommenes jorder ikke overstiger 15 km. Der findes dog visse dispensationsmuligheder for så vidt angår denne regel.

Den "pragmatiske" erstatningsregel lægger alene vægt på den faktiske brug af den offentlige vej og eliminerer dermed helt behovet for undersøgelser om retsgrundlaget for grundejerens brug af det offentlige vejnet. Løsningen begrænser sig til kørsel mellem lodder fra en i matrikulær henseende samlet ejendom.

Det skal bemærkes, at den ovennævnte 2 km-grænse er den nu-gældende grænse for sammatrikulering af ejendomme. Fra ældre

tid findes der landbrugsejendomme med lodder, der ligger betydeligt længere væk fra hovedejendommen. Men hvis afstandene mellem lodderne i forvejen er store, bliver det vanskeligt for ejeren at godtgøre, at der er tale om *væsentlig* omvejskørsel.

Der er som regel tale om forholdsvis beskedne erstatningsbeløb i de enkelte sager.

c. Samdriftsproblemet

Som nævnt har retspraksis fastslået, at der kan ydes erstatning for omvejskørsel i forbindelse med gennemskæring af ejendomme både for kørsel mellem de afskårne dele af hovedejendommen og for omvejskørsel mellem hovedejendommen og selvstændige ejendomme, der ejes af ejeren af hovedejendommen og indgår i samdrift med denne, såfremt ejendommene grænser umiddelbart op til hinanden, jf. VLD 29. juni 1979.

Den nævnte dom angiver ikke nogen løsning på omvejskørsel i den situation, hvor de ejendomme, der indgår i samdriften, vejbetjenes ved hjælp af private fællesveje, der gennemskæres af en ny offentlig vej. Efter udvalgets opfattelse bør der gælde de samme erstatningsretlige konsekvenser, som hvis ejendommene havde ligget i umiddelbar forbindelse med hinanden.

Som nævnt finder udvalget, at omvejerstatning uden for den ovenfor omtalte gennemskæringssituation ikke kan komme på tale, såfremt offentlige veje anvendes som driftsveje mellem individuelle og selvstændige ejendomme i *samdrift*, uanset om ejendommene grænser op til hinanden eller ligger adskilt fra hinanden. Hermed støtter udvalget sig til principperne i Østre Landsrets dom af 21. august 1997 (Tørvegyde-sagen), omtalt i afsnit 1.5.6.1. Dette synspunkt gælder både, når vejbestyrelsen begrænser mulighederne for at bruge offentlige veje som driftsveje ved foranstaltninger på disse veje, og i forbindelse med omlægning af ejendommenes overkørsler, isoleret set eller i forbindelse med nyanlæg af offentlige veje og ombygning af en bestående vej.

I overensstemmelse hermed forudsætter udvalget, at den model, der er beskrevet nedenfor, alene kommer til at omfatte omvejerstatning til lodder af samme matrikulære enhed.

3.5. Processuelle regler

Gennem de seneste år har retspraksis skabt øgede erstatningsmuligheder for så vidt angår erstatning for indgreb fra det offentlige. Det gælder indgreb, der ikke kun hviler på ekspropriationsretlige synspunkter, men også på synspunkter af mere naboretlig karakter. Som det fremgår af udvalgets delbetænkning 1, er det tilfældet, for så vidt angår erstatningskrav for vejstøj. Som det påvises i delbetænkning 2 foreligger der allerede i dag en række vejbestyrelsesdispositioner, der påvirker grundejeres adgangforhold på en sådan måde, at de kan medføre berettigede krav om erstatning også uden for de egentlige ekspropriationssituationer. Såfremt udvalgets forslag om øget retsbeskyttelse i disse situationer gennemføres, opstår der efter udvalgets opfattelse yderligere behov for at give grundejerne ret til at få disse sager indbragt for taksationsmyndighederne også i tilfælde, hvor der ikke allerede er nedsat en taksationskommission, ligesom der er behov for regler, der angiver en bestemt frist for fremsættelse af erstatningskravet.

På denne baggrund har udvalget foreslået ændringer i den gældende bestemmelse i vejlovens § 56, jf. nærmere afsnit 3.7.4.

Henvisningen i § 56 til §§ 51-55 indebærer bl.a. en henvisning til reglen i § 51, stk. 3. Efter denne bestemmelse kan en grundejer i forbindelse med en delekspropriation kræve ejendommen overtaget i sin helhed, hvis den skønnes ikke på hensigtsmæssig måde at kunne bevares som selvstændig ejendom eller udnyttes på rimelig måde. Denne mulighed findes således også, når indgrebet i ejendommen er begrundet i naboretlige betragtninger, og dermed også, selv om der ikke er tale om delekspropriation.

Synspunktet har fundet anvendelse i praksis (KFE 1976.73) i forbindelse med den tilsvarende henvisning til §§ 51-55 i § 69. I den pågældende sag fik ejeren medhold i, at han kunne kræve sin ejendom overtaget af det offentlige, fordi den ikke kunne udnyttes på rimelig måde.

Med en tilsvarende henvisning til bestemmelsen i § 51, stk. 4 må det ligeledes antages, at vejbestyrelsen i sådanne sager også har hjemmel til at kræve en ejendom overtaget i sin helhed, når erstatningen for dens værdiforringelse må skønnes at komme til at stå i åbenbart misforhold til restejendommens værdi.

3.6. Mulige forslag til ændringer af vejlovens § 69.

I forbindelse med en ændring af vejlovens § 69 kan det være naturligt at tydeliggøre, at bestemmelsen har karakter af almindelig regulering af ejendomsrettens grænser i en speciel situation, nemlig hvor vejvæsenet omlægger en ejendoms adgangsforhold i forbindelse med nyanlæg af veje og ombygning af eksisterende veje. Hertil kommer, at bestemmelsen er blevet formuleret, før bilismen for alvor blev den dominerende trafikform. I dag, godt 40 år senere, foretager vejbestyrelserne en række andre dispositioner på vejnettet, der kan sidestilles med ombygning af veje, fx etablering af facadeløse vejstrækninger og etablering af gågader. I sådanne situationer har de erstatningsfastsættende instanser benyttet en analogi af § 69. Det kunne være naturligt at inddrage disse områder under lovens ordlyd.

Et forslag til en ændret ordlyd af § 69, stk. 1, med tilhørende bemærkninger foreligger i afsnit 3.7.1.

Som anført ovenfor er antallet af sager, hvor det er åbenlyst at de begrænsede erstatningsmuligheder i bestemmelsen har skabt urimelige problemer for grundejerne, næppe særlig stort.

Udvalget vil dog på den anden side ikke udelukke, at der kan opstå situationer, hvor grundejernes problemer er så store, at det offentlige burde have kunnet løse dem ved en form for økonomisk kompensation. Derfor kan det efter udvalgets opfattelse overvejes at etablere en form for sikkerhedsventil i § 69, således som der ofte findes i andre lovbestemmelser, der regulerer ejendomsrettens grænser. Det er kernen i de forslag, som er uddybet i afsnit 3.6.1 - 3, og omtalt i afsnit 3.7.2.1-2.

Udvalget har endvidere prøvet på at finde frem til en rimelig løsning på det særlige problem, der er forbundet med kørsel mellem en ejendoms isolerede lodder. Det er omtalt i afsnit 3.7.3.1-2.

Udvalget har overvejet muligheden af at ophæve § 69 i sin helhed. Herved ville man overlade spørgsmålet om vejvæsenets forpligtelser over for grundejerne til de erstatningsfastsættende instansers vurdering af, i hvilket omfang grundejernes rettigheder på området er retsbeskyttede.

Som det fremgår af beskrivelsen foran, har grundejere, hvis adgangsforhold berøres af vejvæsenets dispositioner på vejnettet

langt fra altid krav på erstatning fra det offentlige. Før vejbestyrelsesloven af 1957 blev erstatningsspørgsmålet behandlet af retspraksis. Erfaringerne herfra viste, at der kun i begrænset omfang blev tillagt erstatning for ændrede adgangsforhold til ejendommene, hvis vejvæsenet havde sørget for, at ejendommene også efter omlægningen havde fornøden adgang til det offentlige vejnet, i det mindste, hvor overkørslerne ikke var blevet nedlagt ved ekspropriation.

Som omtalt må § 69 opfattes som en bestemmelse, der angiver, i hvilket omfang vejbestyrelserne i forbindelse med varetagelse af deres overordnede ansvar for trafikafviklingen erstatningsfrit kan regulere ejendommens adgangsforhold, og dermed, hvilke ulemper, grundejerne må acceptere i denne anledning. En ophævelse af bestemmelsen indebærer dermed den ændring, at spørgsmålet om vejbestyrelsens forpligtelser over for grundejerne overlades til de erstatningsfastsættende myndigheders overvejelser om, hvor langt vejbestyrelsernes forpligtelser over for grundejerne går, og i hvilket omfang ejendommenes adgangsforhold kan siges at være en del af ejendomsretten.

Udvalget finder det fortsat ønskeligt at beholde en bestemmelse i vejloven om problemet, der udtrykkeligt fastslår vejbestyrelsens pligt til at etablere en alternativ vejadgang af fornøden kvalitet, og præciserer, i hvilket omfang grundejerne har mulighed for at få erstatning, når deres adgangsforhold omlægges i forbindelse med nyanlæg af veje og tilsvarende omlægninger af vejforholdene i et område. Der er tale om en afvejning af almenhedens interesser i forhold til den enkelte grundejers interesser, som naturligt hører hjemme i lovgivningen.

Opgaven bliver herefter at finde frem til formuleringer, der på det bestående grundlag kan løse problemerne for grundejere, der i særlig grad belastes i forbindelse med omlægning af deres adgangsforhold.

Udvalget har koncentreret sig om tre forskellige modeller.

3.6.1. Model 1: Ophævelse af bestemmelsen i § 69, stk. 2, 2. pkt.

I grundejerkredse opfattes § 69, stk. 2, 2. pkt., der blev indført i 1975, som en anstødssten, fordi den blokerer for retten til at opnå

erstatning for afsides beliggenhed, erstatning for tab af kundekreds og erstatning for øgede udgifter til istandsættelse og vedligeholdelse af vej. Derfor er det nærliggende at forestille sig en løsning, der ophæver bestemmelsen.

En ophævelse alene af § 69, stk. 2, 2. pkt., indeholder imidlertid uklare signaler. Det vil ikke være umiddelbart indlysende, hvilke konsekvenser de erstatningsfastsættende instanser skal drage af bestemmelsens ophævelse. Er det hensigten at vende tilbage til den erstatningspraksis på området, der var gældende før 1975? I Dansk Miljøret IV pag 220 antyder dr. jur. E. A. Abitz, at Trafikministeriet med sit initiativ i 1975 overreagerede ved at indføre nye erstatningsbestemmelser på baggrund af en enkelt domstolsafgørelse, der måtte anses som udtryk for et *særligt undtagelsestilfælde*. Der bestod ingen fare for, at der ville blive tale om erstatning i meget videre omfang end hidtil. Hvis denne vurdering fortsat står ved magt, vil ophævelsen af § 69, stk. 2, 2. pkt., kun få beskedne konsekvenser. Der vil fortsat normalt ikke blive tale om erstatning i de situationer, der er omtalt i § 69, stk. 2, 2. pkt., med mindre tålegrænsen er overskredet, således som Højesteret var inde på i dom af 12. november 1973 (U 1974.30). Grundejerne vil næppe kunne forvente erstatning i meget videre omfang end hidtil.

Eller er det hensigten at angive, at en mere afsides beliggenhed, tab af kundekreds og merudgifter til vedligeholdelse mv. af alternativ privat vej/privat fællesvej er omstændigheder, der i videre omfang end hidtil skal begrunde erstatning, selv om grundejerne fortsat har fornøden adgang til det offentlige vejnet? § 69 gælder efter sin ordlyd i forbindelse med nyanlæg og ombygning af vej, men anvendes som nævnt analogt i en række andre tilfælde. Bestemmelsens principper finder også anvendelse, når vejvæsenet på anden måde ændrer forholdene på vejnettet uden at anfægte grundejernes overkørsler direkte. Det kan fx være tilfældet ved vejlukninger, ændret placering af gennemgående veje, ved etablering af uigennemfærdelige midterrabatter og ved nedklassificering af offentlige veje til private. I disse tilfælde antages det, at grundejerne har fornøden vejadgang, uanset de stedfundne forringelser af deres forhold. Hvis det er hensigten at udvide vejvæsenets ansvar til at omfatte alle disse situationer, bliver konsekvenserne af lovændringen uoverskuelige.

En blot og bar ophævelse af § 69, stk. 2, 2. pkt., vil dermed skabe usikkerhed om hensigten med en sådan ophævelse, ikke alene inden for det område, som bestemmelsen formelt dækker, men også for den generelle erstatningspraksis vedrørende ejendommens adgangsforhold.

Som nævnt i afsnit 3.2 - 3.4 ønsker udvalget at fastholde det grundlæggende princip om, at omlægninger af en ejendoms adgangsforhold i de situationer, der er omtalt i § 69, principielt ikke bør udløse erstatning, selvom en ejendoms værdi forringes på grund af øgede udgifter til vejvedligeholdelse, afsides beliggenhed, og tab af kundekreds. Udvalget ønsker alene at foreslå en form for sikkerhedsventil i bestemmelsen, der sikrer den grundejer, hvis ejendom får en ganske særlig værdiforringelse i forbindelse med omlægning af adgangsforholdene. Derfor vil det være nødvendigt at klargøre hensigten med en eventuel lovændring på området i lovens bemærkninger, suppleret med nødvendige vejledninger til vejbestyrelser og grundejere. Det må præciseres, at meningen alene er at fremhæve, at vejbestyrelsen i forbindelse med dispositioner, der berører grundejernes adgangsforhold, fremtidig underkaster sig retspraksis på området i tillid til, at denne følger sin hidtidige, meget restriktive linie, men med adgang til at tilkende erstatning for ændrede adgangsforhold, "når ganske særlige forhold gør sig gældende" eller de såkaldt "sære og skæve tilfælde", typisk når udgifterne til fremtidig vejvedligeholdelse eller afsondret beliggenhed i ganske særlig grad påvirker en ejendoms handelsværdi. Dermed åbnes der formelt set også mulighed for at opnå erstatning for tab af kundekreds, uanset at denne situation efter udvalgets opfattelse næppe bør være grundlag for erstatning, jf. afsnit 3.3. Højesteretsdommen i Viborg-sagen (U 1974.30), omtalt i samme afsnit, giver som tidligere nævnt ikke nogen klar antydning af, om retten var parat til at fastsatte erstatning for omsætningstab alene på grundlag af tab af kundekreds, og dermed er det et åbent spørgsmål, om der kan blive tale om erstatning i denne situation.

Det vil dog være vanskeligt for de myndigheder, der skal administrere den ændrede § 69, at forklare de berørte grundejere, at lovændringen ikke betyder væsentligt øgede erstatningsmuligheder, og at ændringen fortrinsvis er udslag af teoretisk/juridiske overvejelser uden større praktiske konsekvenser. De vil antagelig

yderligere føle det som et tab i det praktiske liv, at de skal give afkald på bestemmelsen i § 69, stk. 2, 2. pkt., der - medmindre de erstatningsfastsættende myndigheder ændrer den hidtidige praksis - er udtryk for sædvanlig praksis. Bestemmelsens pædagogiske betydning bør ikke overses.

Der synes at ske en udvikling i retning af at pålægge de offentlige myndigheder erstatningspligt i videre omfang end hidtil, inden for områder, der er beslægtet med den klassiske naboret: Trafikstøj, ulemper fra højspændingsledninger, dominans fra større offentlige anlæg. Derfor er det rimeligt at antage, at en tilsvarende udvikling vil ske i forhold til det her foreliggende sagsområde.

Den omtalte løsning vil selvsagt indebære administrative omkostninger i forbindelse med de erstatningsfastsættende instansers arbejde med at udfylde den pågældende regel. Men med den usikkerhed, der er forbundet med at beskrive hensigten med bestemmelsen, bliver det vanskeligt på forhånd at vurdere de reelle økonomiske konsekvenser af en lovændring efter model 1. De afhænger af retsudviklingen på området.

Udvalget kan ikke anbefale den nævnte løsning og har af samme årsag ikke fundet anledning til at detaillere den i form af et lovudkast.

3.6.2. Model 2: Ændret formulering af § 69, stk. 2, suppleret med en erstatningsmulighed.

Udvalget har overvejet helt at omformulere bestemmelsen i § 69, stk. 2. Med udgangspunkt i det centrale begreb *fornøden adgang*, kunne man præcisere, at selv om en ejendom har fornøden vejadgang, kan ejeren af ejendommen desuagtet *i ganske særlige tilfælde* påregne erstatning for ejendomsforringelse i forbindelse med de ændrede adgangsforhold. Med denne løsning vil det være lettere at forklare hensigten med lovændringen end med den løsning, der er omtalt under 3.6.1.

De nævnte ganske særlige tilfælde kunne omfatte situationer, hvor en ejendom mere eller mindre bliver usælgelig, fordi foranstaltningerne på det offentlige vejnet påtvinger den en meget af-sides beliggenhed i forhold til offentlig vej, til en bebyggelse eller en lokalitet, eller fordi der pålægges ejendommen særlig byrde-

fulde udgifter til fremtidig vejvedligeholdelse. Sådanne synspunkter kan selvsagt også gøres gældende i forhold til erhvervs-ejendomme, hvis deres værdi reduceres på grund af afsondret beliggenhed i forhold til sædvanlige rejsemål eller stærkt øgede udgifter til vejvedligeholdelse. Derimod forestiller udvalget sig ikke, at der kan blive tale om erstatning i anledning af, at en ejendom afskæres fra sin kundekreds, jf. nærmere betragtningerne under afsnit 3.3.

Som anført i afsnit 3.6.3 er det sjældent, at lovbestemmelser, der regulerer ejendomsrettens grænser, er suppleret med bestemmelser, der giver grundejeren mulighed for erstatning. Det typiske er muligheden for at få sin ejendom overtaget af det offentlige. I den nu ophævede lov nr. 275 af 28. november 1928 om byggelinier ved gader og veje er der dog en regel om erstatning. Loven indeholdt i § 2, stk. 5, en bestemmelse om, at der kunne ydes en ejer erstatning for en byggelinieservitut, hvis ejendommen blev så lille eller således beskaffen, at den ikke hensigtsmæssigt kunne anvendes til bebyggelse, og han kunne godtgøre, at dette forhold ville påføre ham påviselige tab. Baggrunden for bestemmelsen var, at byggeliniepålægget i de fleste tilfælde ikke påførte ejerne tab, samt at ejerne til gengæld for de fordele, der er knyttet til ejendommens beliggenhed ved offentlig vej, måtte tåle visse ulemper. Denne bestemmelse blev erstattet med den nugældende overtagelsesregel i vejlovens § 38. Vejlovsudvalget af 1951, der tog initiativ til ændringen, noterede bl.a., at ejeren i visse tilfælde både kunne oppebære erstatning i forbindelse med byggeliniepålægget og i forbindelse med en senere ekspropriation af ejendommen.

Denne risiko er selvsagt mindre udtalt i § 69-situationen.

Det vil formentlig være nødvendigt i bemærkninger til et lovforslag, baseret på den nævnte løsning, at angive konkrete eksempler på, hvornår der kan blive tale om erstatning i anledning af ændrede adgangsforhold. Men det er en vanskelig opgave, netop fordi reglen skal dække atypiske tilfælde. Hertil kommer problemerne med erstatningsudmålingen. En bestemmelse, der har karakter af en almindelig regulering af ejendomsrettens grænser, angiver jo netop, at grundejeren - i lighed med støjerstatningssagerne - må tåle et vist tab, således at erstatningen formentlig kun skal dække forskellen mellem en tålegrænse og det faktiske tab.

Det må antages, at grundejerne vil være mindre tilbageholdende med at kræve erstatning end med at forlange overtagelse af deres ejendomme på grund af værditab ved ændrede adgangsforhold, og at der dermed vil blive rejst et større antal sager med deraf følgende administrative omkostninger. Selv om det tydeliggøres i bemærkningerne, at der bør være forholdsvis snævre grænser for erstatningsmulighederne, vil de økonomiske konsekvenser af erstatningsmodellen specielt af denne grund være større end ved overtagelsesmodellen, og i øvrigt være vanskelige at opgøre, både på kort sigt, dvs. i den periode, hvor de erstatningsfastsættende instanser får lagt sig fast på erstatningsprincipperne, og på langt sigt, dvs. med hensyn til omfanget af sager.

3.6.3. Model 3: Ændret formulering af § 69, stk. 2, suppleret med overtagelsesmulighed

En ændret formulering af § 69, stk. 2, kan bygge på, at grundejeren under de nærmere omstændigheder, der er beskrevet i bestemmelsen, kan kræve sin ejendom overtaget af det offentlige.

Som tidligere anført er bestemmelsen i § 69 udtryk for en almindelig regulering af ejendomsrettens grænser.

En række andre bestemmelser af denne type, fx planlovens reguleringer og bestemmelserne i vejlovens §§ 34 og 35 om byggelinier er suppleret med en sikkerhedsventil i form af en adgang for grundejeren til at kræve sin ejendom overtaget under visse nærmere betingelser. Det kan derfor være en nærliggende tanke at udbygge § 69 med den løsning, der i almindelighed gælder for ejendomme, der rammes uforholdsmæssig hårdt af sådanne reguleringer, nemlig i de situationer, hvor ejeren afskæres fra en rimelig udnyttelse af ejendommen. Bestemmelserne giver ejeren ret til at kræve sin ejendom overtaget, hvis den afskæres fra en økonomisk rimelig og forsvarlig udnyttelse under hensyn til dens beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende og omliggende arealer. Tanken er så meget mere nærliggende, som vejloven i forvejen har en overtagelsesbestemmelse i kapitel 6 om adgangsforhold af denne type, nemlig § 78, der gælder for beslutninger, truffet i medfør af lovens §§ 70-73.

Det må erkendes, at § 69 fortrinsvis gør indgreb i en bestående ejendom med en given anvendelse og dermed ikke uden videre

kan sammenlignes med planlægningsmæssige regler, der angiver rammer for en ejendoms fremtidige anvendelse. I de sidstnævnte sager vil der endvidere ikke sjældent være tale om en situation, hvor man kan forudse, at ejendommen senere vil blive erhvervet af det offentlige, fx ved byggelinieservitutter, pålagt for at sikre muligheden for en vejudvidelse.

På den anden side kan der muligvis også tænkes eksempler på beslutninger, truffet i medfør af vejlovens §§ 70-73, der gør indgreb i en bestående virksomheds forhold, og desuagtet kan give anledning til overtagelse efter vejlovens § 78. Udvalget er dog ikke bekendt med sådanne eksempler fra praksis.

En løsning, baseret på overtagelse, indskrænker mulighederne for økonomisk kompensation i forbindelse med ændrede adgangsforhold til begrænsede og atypiske tilfælde, sådan som tilfældet er med den nuværende overtagelsesbestemmelse i § 78. Der kan selvsagt være store udgifter i forbindelse med overtagelsen af en ejendom, idet sådanne ejendomme sjældent kan sælges uden betydelige tab.

Der vil dog antagelig kun blive tale om overtagelse i forholdsvis få tilfælde. Dermed bliver de økonomiske konsekvenser ved reglen til at overskue.

3.7. Forslag til ændringer af vejlovens § 69

3.7.1. Modernisering af hovedbestemmelserne i § 69

§ 69. Ved nye vejanlæg og ved ombygning af bestående veje skal vejbestyrelsen træffe bestemmelse om, hvorvidt og i bekræftende fald i hvilket omfang der kan tillades adgang til vejen fra de tilgrænsende ejendomme. Endvidere kan en ejendoms hidtidige adgang til offentlig vej ændres ved ekspropriation, jf. § 43, stk. 2.

Stk. 2. Ved omlægninger af vejnettet, herunder ved nyanlæg af veje, ombygninger af bestående veje, nedlæggelse af overkørsler og overgange på sammenhængende vejstrækninger samt indretning af gågader og lignende, har vejbestyrelsen alene pligt til at sikre, at berørte ejendomme fortsat har fornøden forbindelse til offentlig vej, jf. dog stk. 5.

Stk. 3. Etableres der ikke fornøden forbindelse til offentlig vej har ejendommens ejer eller bruger ret til erstatning efter reglerne i §§ 51-58.

Stk. 4. Afskæres enhver adgang til ejendommen eller en del af denne, uden at der tilvejebringes anden adgang til offentlig vej, påhviler det vejbestyrelsen at overtage ejendommen helt eller delvis mod erstatning efter reglerne i §§ 51-58.

Bemærkninger:

Forslaget til nyt stk. 1, 1. pkt., svarer til den nuværende formulering af § 69, stk. 1, 1. pkt. Samtidig præciseres det i forslaget 2. pkt., at overkørsler og overgange også kan nedlægges efter § 43, stk. 2, der bl.a. indeholder hjemmel til at nedlægge overgange og overkørsler ved ekspropriation. Denne tydeliggørelse fandtes i den tidligere vejbestyrelseslov, men blev slettet i forbindelse med formuleringen af den nuværende § 69.

Når overgange og overkørsler nedlægges ved ekspropriation, finder lovens formelle bestemmelser om åstedsforretning mv. anvendelse. Loven indeholder ikke særlige bestemmelser om fremgangsmåden ved nedlæggelse af overkørsler og overgange i forbindelse med anlæg af nye veje eller ombygning af eksisterende veje. Det er imidlertid i de fleste tilfælde nødvendigt at ekspropriere areal mv. til gennemførelse af sådanne arbejder. I givet fald er det almindelig praksis at indkalde ejere af ejendomme, der ikke berøres af selve ekspropriationen, til åstedsforretning, hvis arbejdet indebærer en ændring af den pågældende ejendoms adgangsforhold.

For andre arbejder, der kan gennemføres uden ekspropriation, fx mindre sortpletarbejder eller indretning af vej til gågade gælder alene forvaltningslovens regler om partshøring og retten til at udtale sig, inden en afgørelse træffes. Disse regler er tilstrækkelige til at sikre ejere og brugeres rettigheder i forbindelse med ændringer af ejendommens adgangsforhold.

Forslaget til nyt stk. 2 erstatter nuværende § 69, stk. 1, 2. pkt. Med den ændrede formulering søges det tydeliggjort, at § 69 er udtryk for en almindelig regulering af ejendomsrettens grænser. Vejbestyrelsen har således alene pligt til at sørge for, at ejendommene også efter omlægning af det offentlige vejnet har fornøden adgang til dette.

Dette minimumskrav må antages at have gyldighed også uden for de situationer, der er beskrevet i stk. 2, fx ved ekspropriation af en enkelt overkørsel.

Bestemmelsen om "fornøden adgang" indebærer fortsat en forpligtelse for vejbestyrelsen til at erstatte omkostningerne ved nødvendige interne omlægninger på en ejendom, der er en følge af, at ejendommens adgangsforhold ændres.

Med forslaget moderniseres den hidtidige bestemmelse i § 69, stk. 1, i overensstemmelse med den praktiske udvikling på vejområdet og opfattelsen i retspraksis. Praksis har således hidtil anvendt reglen analogt, når vejvæsenet foretager foranstaltninger, der helt må sidestilles med nyanlæg og ombygninger af veje, herunder fx etablering af gågader og sikring af overordnede veje som facadeløse, og som har tilsvarende indgribende betydning for ejendommenes forbindelse til det offentlige vejnet. Det foreslås, at bestemmelsen nu udtrykkeligt medtager sådanne foranstaltninger.

Som nævnt gælder den særlige begrænsning af vejbestyrelsens pligt til at betale erstatning til grundejerne kun i de situationer, hvor der er tale om omlægninger af vejnettet.

Hvor overkørsler og overgange nedlægges uden samtidig vejomlægning er det derfor formelt set ikke udelukket at give erstatning, såfremt der foreligger omstændigheder, der taler for at tilkende erstatning, selv om ejendommen også efter indgrebet har "fornøden adgang".

Med den ændrede formulering i stk. 1 og stk. 2 er der tale om en tydeliggørelse af gældende ret og en præcisering af bestemmelsens anvendelsesområde, således som retspraksis har opfattet den.

Forslaget til nyt stk. 3 svarer til den nuværende formulering af § 69, stk. 2, 1. pkt.

Det nye stk. 4 er identisk med gældende § 69, stk. 3.

3.7.2. Forbedring af grundejernes retsstilling i særlige tilfælde (ændring af gl. § 69, stk. 2).

3.7.2.1. Alternativ 1: Ny bestemmelse: Øgede erstatningsmuligheder i særlige tilfælde

Stk. 5. I særlige tilfælde, hvor foranstaltninger som nævnt i stk. 2 medfører, at ejendommen får en afsides beliggenhed i forhold til offentlig vej, til en bebyggelse eller en lokalitet, eller medfører forøgede udgifter til istandsættelse, vedligeholdelse og renholdelse af vej, således at ejendommens værdi derved forringes i et omfang, som det er åbenbart urimeligt, at ejeren skal bære, har ejeren krav på erstatning for dette tab, uanset om der er etableret fornøden forbindelse til offentlig vej.

Bemærkninger:

Bestemmelsen i stk. 5 giver ejeren krav på erstatning i særlige tilfælde. Særlige tilfælde omfatter situationer, hvor foranstaltninger af den i § 69, stk. 2 nævnte art har medført, at ejendommen har fået en afsides beliggenhed i forhold til offentlig vej, til en bebyggelse eller en lokalitet, eller forøgede udgifter til istandsættelse, vedligeholdelse og renholdelse af vej og dermed har forringet ejendommens værdi i et omfang, som det er åbenbart urimeligt, at ejeren skal bære. Denne bestemmelse gælder således, selv om ejendommen også fremtidig har fornøden forbindelse til offentlig vej i lovens forstand.

Der kan alene kræves erstatning for den del af værditabet, som det er åbenbart urimeligt, at ejeren skal bære. Den del af værditabet, som ligger inden for, hvad ejere og brugere i almindelighed må påregne i forbindelse med ændringer i vejsystemet, skal ikke erstattes.

Med udtrykket "særlige tilfælde" er det tilkendegivet, at erstatning som følge af afsides beliggenhed eller nye forpligtelser til istandsættelse mv. kun helt undtagelsesvis kan forekomme. Bestemmelsen tilsigter kun at supplere den gældende retstilstand med en sikkerhedsventil, som kan opfange nogle få urimelige situationer.

Der bør foreligge ganske specielle omstændigheder, førend der kan blive tale om erstatning som følge af øgede udgifter til vejvedligeholdelse eller tab som følge af afsides beliggenhed. Det må forudsætte, at der er tale om ændringer af adgangsforholdene af en karakter, der går væsentligt ud over, hvad grundejere på det pågældende sted må påregne som følge af udviklingen. Dette vil især kunne være tilfældet ved meget store infrastrukturprojekter. Der må være tale om indgreb, der nedsætter ejendommens værdi til et urimelig lavt niveau og om byrder, der overstiger, hvad der måtte påregnes som følge af udviklingen i øvrigt. Som eksempel på omstændigheder, der ligger inden for "tålegrænsen", kan nævnes omlægninger af det lokale vejnet, færdselsreguleringer på vejene og mulige nedklassificeringer af disse fra offentlige veje til private fællesveje.

Fra praksis kan nævnes en sag, hvor en erhvervsejendom, der lå i umiddelbar nærhed af offentlig vej i et byområde, kun adskilt fra denne ved en jernbaneoverkørsel, i forbindelse med lukning af overkørslen fik en alternativ forbindelsesvej på godt 1,5 km ad snoede private fællesveje i et landligt område. Hvis ejendommen ikke længere vil kunne sælges til erhvervsformål, og den med sin særlige indretning vanskeligt kan anvendes til fx boligformål, vil ejeren lide et meget betydeligt tab. Den foreslåede undtagelsesregel vil efter omstændighederne kunne sikre ejeren en bedre retsstilling i situationer af denne art.

Tab af kundekreds vil efter den angivne formulering fortsat ikke kunne erstattes. Her har virksomheden baseret sine indtægter på den aktuelle trafik på den offentlige vej, og dermed på forhold, der efter gældende opfattelse ikke kan anses som omfattet af den pågældendes ejendomsret. Beliggenheden ved den offentlige vej er en mulighed og en chance for forretningsdrift, men også en risiko. Derfor indgår tab som følge af mistet kundekreds ikke i bestemmelsen.

Det er en selvfølge, at bestemmelsen ikke er til hinder for, at domstolene kan tilkende erstatning direkte på grundlag af grundlovens § 73.

3.7.2.2. Alternativ 2: Ny bestemmelse: Overtagelse i særlige tilfælde

Stk. 5. Overtagelse kan også finde sted i de særlige tilfælde, hvor foranstaltninger som nævnt i stk. 2 medfører, at ejendommen får en afsides beliggenhed i forhold til offentlig vej, til en bebyggelse eller en lokalitet, eller medfører forøgede udgifter til istandsættelse, vedligeholdelse og renholdelse af vej, således at ejendommens værdi derved forringes i et omfang, som det er åbenbart urimeligt, at ejeren skal bære, uanset om der er etableret fornøden forbindelse til offentlig vej.

Bemærkninger:

Bestemmelsen i stk. 5 giver ejeren krav på overtagelse af ejendommen i særlige tilfælde. Særlige tilfælde omfatter situationer, hvor foranstaltninger af den i § 69, stk. 2 nævnte art har medført, at ejendommen har fået en afsides beliggenhed i forhold til offentlig vej, til en bebyggelse eller en lokalitet, eller forøgede udgifter til istandsættelse, vedligeholdelse og renholdelse af vej og dermed har forringet ejendommens værdi i et omfang, som det er åbenbart urimeligt, at ejeren skal bære. Denne bestemmelse gælder således, selv om ejendommen også fremtidig har fornøden forbindelse til offentlig vej i lovens forstand.

Med udtrykket "særlige tilfælde" er det tilkendegivet, at overtagelse som følge af afsides beliggenhed eller nye forpligtelser til istandsættelse mv. kun helt undtagelsesvis kan forekomme. Bestemmelsen tilsigter kun at supplere den gældende retstilstand med en sikkerhedsventil, som kan opfange nogle få urimelige situationer.

Der bør foreligge ganske specielle omstændigheder, før end der kan blive tale om overtagelse af ejendomme som følge af øgede udgifter til vejvedligeholdelse eller tab som følge af afsides beliggenhed. Det må forudsættes, at der er tale om ændringer af adgangsforholdene af en karakter, der går væsentligt ud over, hvad grundejere på det pågældende sted må påregne som følge af udviklingen. Dette vil især kunne være

tilfældet ved meget store infrastrukturprojekter. Der må være tale om indgreb, der nedsætter ejendommens værdi til et urimelig lavt niveau og om byrder, der overstiger, hvad der måtte påregnes som følge af udviklingen i øvrigt. Som eksempel på omstændigheder, der ligger inden for "talegrænsen", kan nævnes omlægninger af det lokale vejnet, færdselsreguleringer på vejene og mulige nedklassificeringer af disse fra offentlige veje til private fællesveje.

Fra praksis kan nævnes en sag, hvor en erhvervsjendom, der lå i umiddelbar nærhed af offentlig vej i et byområde, kun adskilt fra denne ved en jernbaneoverkørsel, i forbindelse med lukning af overkørslen fik en alternativ forbindelsesvej på godt 1,5 km ad snoede private fællesveje i et landligt område. Hvis ejendommen ikke længere vil kunne sælges til erhvervsformål, og den med sin særlige indretning vanskeligt kan anvendes til fx boligformål, vil ejeren lide et meget betydeligt tab. Den foreslåede undtagelsesregel vil efter omstændighederne kunne sikre ejeren en bedre retsstilling i situationer af denne art.

Tab af kundekreds vil efter den angivne formulering fortsat ikke kunne begrunde overtagelse af en ejendom. Her har virksomheden baseret sine indtægter på den aktuelle trafik på den offentlige vej, og dermed på forhold, der efter gældende opfattelse ikke kan anses som omfattet af den pågældendes ejendomsret. Beliggenheden ved den offentlige vej er en mulighed og en chance for forretningsdrift, men også en risiko. Derfor indgår tab som følge af mistet kundekreds ikke i bestemmelsen.

Det er en selvfølge, at bestemmelsen ikke er til hinder for, at domstolene kan tilkende erstatning direkte på grundlag af grundlovens § 73.

3.7.3. Spørgsmålet om omvejerstatning

3.7.3.1. Alternativ 1: Ændret formulering af bestemmelsen om omvejerstatning

Stk. 6. En grundejer har krav på erstatning, når ændring af overkørsler til offentlig vej medfører væsentlig omvejskørsel mellem dele af samme ejendom.

Bemærkninger:

Efter den nuværende § 69 har en grundejer krav på erstatning, hvis vejanlægget afbryder en ejendoms hidtidige adgang til en *del* af ejendommen, jf. formuleringen i § 69, stk. 1, 2. punktum: "afbryder vejanlæggets hidtidige adgang til en del af ejendommen." Forudsætningen er dog, at der sker indgreb i ejendommens overkørsler, samt at de ændrede forhold medfører en væsentlig omvej mellem hovedejendommen og selvstændigt beliggende lodder af samme ejendom.

Hensigten med at omtale reglen i et særskilt stykke er at præcisere, at der her er tale om en regel, der ikke umiddelbart vedrører det spørgsmål om "fornøden adgang" til offentlig vej, der behandles i paragraffens øvrige bestemmelser.

Uanset formuleringen af den nuværende bestemmelse i § 69, stk. 1, 2. pkt. og denne bestemmelses forudsætning om, at den kun gælder, såfremt der sker indgreb i ejendommens overkørsler til offentlig vej, er det antaget i taksationspraksis, at der kan blive tale om erstatning for væsentlig omvejskørsel mellem en ejendoms selvstændigt beliggende lodder på grund af vejlukninger, indretning af uigennembrydelige midterrabatter og lignende på offentlig vej, såfremt det i forbindelse med en tidligere ekspropriation er forudsat, at grundejeren havde ret til at benytte det offentlige vejnet som intern driftsvej ("opsat erstatning"). Det kan i denne forbindelse bemærkes, at overtagelse af en privat fællesvej, der tidligere er benyttet som driftsvej, også er et ekspropriativt indgreb.

I tidligere taksationspraksis er der i en række tilfælde derudover givet erstatning for væsentlig omvejskørsel i forbindelse med vejlukninger mv. på offentlig vej. I en dom, afsagt af Vestre Landsret den 31. januar 2000, har retten dog fundet, at der ikke var påvist en sådan fast praksis, at der på dette grundlag kunne tilkendes erstatning i den pågældende sag, hvor ejendommens overkørsler ikke var berørt af indgrebet. Dommen er indbragt for Højesteret.

Ved "ejendommen" forstås - i overensstemmelse med udstykningslovens § 2 - en samlet fast ejendom, som efter omstændighederne kan bestå af flere matrikelnumre, men som ikke kan opdeles uden udstykning. Dermed gælder bestemmelsen ikke for kørsel til erhvervede ejendomme og forpagtede arealer.

Uanset den ændrede formulering af bestemmelsen overlades det fortsat til retspraksis at afgøre spørgsmålet om erstatning for omvejskørsel, der er en følge af foranstaltninger truffet på offentlig vej.

3.7.3.2. Alternativ 2: Ny bestemmelse om omvejerstatning

Stk. 6. En grundejer har krav på erstatning, når ændring af overkørsler til offentlig vej medfører væsentlig omvejskørsel mellem dele af samme ejendom. Det samme gælder, såfremt omvejskørslen er forårsaget af andre anlægsforanstaltninger og færdselsreguleringer på offentlig vej.

Bemærkninger:

Efter den nuværende § 69 har en grundejer krav på erstatning, hvis vejanlægget afbryder en ejendoms hidtidige adgang til en *del* af ejendommen, jf. formuleringen i § 69, stk. 1, 2. punktum: "afbryder vejanlæggets hidtidige adgang til en del af ejendommen." Forudsætningen er dog, at der sker indgreb i ejendommens overkørsler, samt at de ændrede forhold medfører en væsentlig omvej mellem hovedejendommen og selvstændigt beliggende lodder af samme ejendom.

Hensigten med at omtale reglen i et særskilt stykke er at præcisere, at der her er tale om en regel, der ikke umiddelbart vedrører det spørgsmål om "fornøden adgang" til offentlig vej, der behandles i paragraffens øvrige bestemmelser.

I forslaget til stk. 6, 2. pkt., foreslås der en noget videregående mulighed for at tilkende erstatning i forbindelse med omvejskørsel, i vidt omfang baseret på taksationspraksis.

Selv om der ikke sker indgreb i ejendommens overkørsler til offentlig vej, er det antaget i taksationspraksis, at der kan blive tale om erstatning for væsentlig omvejskørsel mellem en ejendoms selvstændigt beliggende lodder på grund af vejlukninger, indretning af uigennembrydelige midterrabatter og lignende på offentlig vej, såfremt det i forbindelse med en tidligere ekspropriation er forudsat, at grundejeren havde ret til at benytte det offentlige vejnet som intern driftsvej ("opsat erstatning"). Det kan i denne forbindelse bemærkes, at overtagelse af en privat fællesvej, der tidligere er benyttet som driftsvej også er et ekspropriativt indgreb.

I tidligere taksationspraksis er der i en række tilfælde derudover givet erstatning for væsentlig omvejskørsel i forbindelse med vejlukninger mv. på offentlig vej. I en dom, afsagt af Vestre Landsret den 31. januar 2000, har retten dog fundet, at der ikke var påvist en sådan fast praksis, at der på dette grundlag kunne tilkendes erstatning i den pågældende sag, hvor ejendommens overkørsler ikke var berørt af indgrebet. Dommen er indbragt for Højesteret.

Det foreliggende forslag bygger på den nævnte taksationspraksis, som tilsyneladende har søgt at finde et kompromis i den uundgåelige konflikt mellem typisk landbrugets behov for en hensigtsmæssig drift af store sammenhængende eller spredte markarealer og almenhedens behov for et hensigtsmæssigt og trafiksikkert vejnet.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 6, 2. pkt., giver på den ene side ejeren af en ejendom, der er opdelt i flere særskilt beliggende lodder en noget bedre beskyttelse mod konsekvenserne af en besværliggørelse af driften i anledning af omlægninger af det offentlige vejnet. Forslaget indebærer, at grundejeren får erstatning for væsentlige driftstab på

grund af omlægning af en offentlig vej, som benyttes som driftsvej mellem en ejendoms lodder. Erstatningsmulighederne går dermed videre end den erstatningspraksis, som er baseret på synspunktet "opsat erstatning".

På den anden side præciserer bestemmelsen, at beskyttelsen kun gælder for *ejendommen*, og dermed ikke for kørsel til erhvervede og forpagtede ejendomme, der indgår i samdrift med ejendommen.

En sådan præcisering er nødvendig også set i sammenhæng med de ændrede regler i landbrugslovgivningen, der tillader samdrift af ejendomme i en afstand af op til 15 km.

Ved "ejendommen" forstås - i overensstemmelse med udstykningslovens § 2 - en samlet fast ejendom, som efter omstændighederne kan bestå af flere matrikelnumre, men som ikke kan opdeles uden udstykning.

Det fremgår af den gældende landbrugslovgivning, at landbrugsarealer kun kan sammenlægges til én landbrugsejendom, hvis afstanden maksimalt udgør 2 km. Fra ældre tid findes der dog landbrugsejendomme med større afstand mellem ejendommens lodder.

3.7.4. Forslag til ny § 56

§ 56 affattes således:

§ 56. Rejses der i forbindelse med gennemførelse af en ekspropriation krav om erstatning (+ eventuelt krav om overtagelse) fra nogen, som ikke er omfattet af ekspropriationen, eller opstår der senere spørgsmål om erstatning, som ikke har været behandlet af vejbestyrelsen eller taksationsmyndighederne i forbindelse med ekspropriationen, skal vejbestyrelsen i mangel af mindelig overenskomst forelægge sagen for taksationskommissionen. Begæring herom skal fremsættes inden et år efter, at det pågældende vejanlæg er taget i brug. Kommissionen kan optage sagen til påkendelse, hvis den finder sagen egnet til behandling for kommissionen.

Stk. 2. Hvis sagen optages til realitetsforhandling, finder bestemmelserne i §§ 51-55 anvendelse med de fornødne lempelser.

Bemærkninger:

Efter den nugældende formulering af bestemmelsen kan en ejer, hvis ejendom ikke berøres af en ekspropriation, alene kræve et erstatningsspørgsmål indbragt for en taksationskommission, hvis kommissionen i forvejen behandler andre ekspropriationssager i forbindelse med det pågældende anlæg. Vejbestyrelsen har således ikke pligt til at forelægge disse sager for en særskilt nedsat taksationskommission og dermed

pligt til at afholde de udgifter, der er forbundet med en særskilt taksationssag.

Retssikkerhedsmæssige hensyn og et nærliggende ønske om at stille ekspropriater ens, hvad enten der er tale om kommunale eller statslige anlæg, taler imidlertid for, at grundejerne får ret til at få sager af denne art indbragt for taksationskommissionerne, dvs. også selv om disse ikke behandler andre erstatningsspørgsmål i forbindelse med anlægget.

Der er tale om en kompetenceregulering, der som hidtil giver borgerne en mulighed for at benytte taksationssystemet frem for domstolene. Denne ordning er gratis for borgerne, men medfører selvsagt udgifter for vejbestyrelsen i det omfang, der ikke i forvejen er nedsat en kommission til behandling af erstatningsspørgsmål i forbindelse med vejanlægget.

Den foreslåede ændring vil således forhøje antallet af taksationssager ud over den stigning, der er en følge af de foreliggende øgede muligheder for erstatning i forbindelse med nyanlæg af større veje.

Det følger af den nuværende indskrænkning i kommissionernes kompetence, at sager, der ikke behandles i taksationssystemet, i givet fald skal behandles ved de ordinære retter. Dette medfører selvsagt udgifter for grundejeren, men er heller ikke omkostningsfrit for vejbestyrelsen. De meromkostninger for vejmyndighederne, der er forbundet med at få nedsat taksationskommissioner alene til behandling af de nævnte sager, modsvares dermed i et vist begrænset omfang af besparelser, fordi der bliver færre retssager om emnet.

Formuleringen i stk. 1 er en sammenskrivning af de tilsvarende bestemmelser i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (statsekspropriationsloven) §§ 20 og 21. Bestemmelsen skal sikre, at erstatningskrav fra ejere, der er begrundet i ejendomsindgreb uden egentlig ekspropriation, fx krav om erstatning for støjgener, krav om erstatning/overtagelse som følge af ændrede adgangsforhold til offentlig vej og spørgsmål om omvejerstatning, bliver fremsat og behandlet i tilslutning til de erstatningskrav, der i øvrigt rejses over for anlægsmyndigheden. Bestemmelsen dækker såvel ejere, som berøres af ekspropriationsindgreb i forbindelse med anlægsarbejdet som ejere, der berøres af ejendomsgener uden formelig ekspropriation. Hvis der ikke kan opnås en mindelig aftale om erstatning/overtagelse, påhviler det vejbestyrelsen at forelægge spørgsmålet for taksationsmyndighederne.

Samtidig indføres der en frist på et år til fremsættelse af eventuelle krav.

Stk. 2 svarer i princippet til det sidste punktum i den nuværende § 56.

Henvisningen i § 56 til §§ 51-55 indebærer bl.a. en henvisning til reglen i § 51, stk. 3. Efter denne bestemmelse kan en grundejer i forbindelse med en delekspropriation kræve ejendommen overtaget i sin helhed, hvis den skønnes ikke på hensigtsmæssig måde at kunne bevares som selvstændig ejendom, eller udnyttes på rimelig måde. Denne mulighed findes således også, når indgrebet i ejendommen er begrundet i nabo-retlige betragtninger, og dermed også, selvom der ikke er tale om delekspropriation.

Synspunktet har fundet anvendelse i praksis (KFE 1976.73) i forbindelse med den tilsvarende henvisning til §§ 51-55 i § 69. I den pågældende sag fik ejeren medhold i, at han kunne kræve sin ejendom overtaget af det offentlige, fordi den ikke kunne udnyttes på rimelig måde.

4. Udvalgets konklusion

4.1. Enighed og uenighed i udvalget

Udvalget er på visse punkter nået til enighed om en fælles indstilling, herunder om at modernisere den nugældende § 69, således at hensigten med bestemmelsen tydeliggøres, og foreslå en ændret formulering af § 56, der giver grundejerne en bedre retsbeskyttelse.

Med hensyn til spørgsmålet om udformning af nye erstatningsregler i anledning af øgede udgifter til vedligeholdelse af privat vej eller på grund af afsides beliggenhed deler udvalget sig i et flertal og et mindretal.

Det samme er tilfældet for så vidt angår spørgsmålet om erstatning for driftstab for kørsel mellem lodder af samme ejendom som følge af omlægning af offentlig vej.

4.2. Modernisering af § 69

På baggrund af de foranstående overvejelser anbefaler udvalget, at vejlovens § 69 moderniseres og tydeliggøres i overensstemmelse med de forslag, der er omtalt i afsnit 3.7.1 og at vejlovens § 56 ajourføres i overensstemmelse med det forslag, der er omtalt i afsnit 3.7.4.

4.3. Forbedring af grundejernets retsstilling i forbindelse med ændrede adgangsforhold til offentlig vej

4.3.1. Flertallets indstilling

Vedrørende udvidede erstatningsmuligheder i forbindelse med omlægning af adgangsforholdene til en ejendom anbefaler et flertal i udvalget bestående af formanden, professor Orla Friis Jensen, professor Bo von Eyben, professor Karsten Revsbech, kommissarius Torben Bjerre, afdelingschef Kurt Lykstoft Larsen, Trafikministeriet, fuldmægtig Jens Røn, Justitsministeriet og fuldmægtig Tine Kjærulff, Miljø- og Energiministeriet, at § 69 suppleres med det forslag, der er omtalt som alternativ 1 i afsnit 3.7.2.1.

Dette indebærer, at der i ganske særlige tilfælde, hvor ændrede adgangsforhold i forbindelse med nyanlæg af veje og ombygning

ger af bestående veje mv. medfører en ejendomsforringelse som følge af afsides beliggenhed i forhold til offentlig vej eller som følge af forøgede udgifter til vejvedligeholdelse, som det er åbenbart urimeligt, at ejeren skal bære fuldtud, kan tilkendes ejeren erstatning for dette tab.

Det er herved forudsat, at ejere af ejendomme som hidtil må tale omlægning af deres adgangsforhold som følge af vejændringer, og derfor normalt ikke har krav på erstatning, uanset at de ændrede forhold medfører nogen forringelse af ejendomsværdien.

Flertallet lægger herved vægt på, at det foreliggende forslag alene har karakter af en sikkerhedsventil, der skal dække særligt grelle situationer, og at der ikke er tale om nogen principiel ændring i de hidtil gældende regler, hvorefter omlægning af ejendommens adgangsforhold normalt sker erstatningsfrit for det offentlige som led i en almindelig regulering af ejendomsrettens grænser.

4.3.2. Mindretalsindstilling

Et mindretal i udvalget, bestående af juridisk konsulent Birgitte Sørensen, Amtsrådsforeningen, fuldmægtig Christel Petersen, Kommunernes Landsforening, vicekontorchef Pia Mørkedal, Københavns Kommune og landinspektør Søren Baumgarten, Vejdirektoratet, anbefaler, at ændringen sker på grundlag af det forslag, der er omtalt som alternativ 2 i afsnit 3.7.2.2, og med følgende begrundelse:

Da gennemgangen af taksations- og domspraksis i betænkningen viser, at der ikke hidtil har foreligget sager, hvor der burde have været mulighed for udbetaling af erstatning for forringede adgangsforhold, mener mindretallet ikke, at der bør indføres en erstatningsregel, som foreslået af flertallet. Mindretallet vil på den anden side ikke udelukke, at der kan forekomme særlige tilfælde, hvor ændrede adgangsforhold - uanset at der er etableret fornøden forbindelse til offentlig vej - kan medføre, at ejendommen får en afsides beliggenhed i forhold til offentlig vej, eller medfører forøgede udgifter til vejvedligeholdelse, som forringer ejendommens værdi i et omfang, som det er åbenbart urimeligt, at ejeren skal bære. Såfremt man lovgivningsmæssigt ønsker at tage højde for disse helt specielle tilfælde, bør det efter mindretallets opfat-

telse ske ved, at der åbnes mulighed for, at ejeren kan kræve ejendommen overtaget af det offentlige.

Mindretallet lægger herved vægt på, at en sådan ordning er i overensstemmelse med en række andre bestemmelser i vej- og planlovgivningen, hvor konsekvenserne af en almindelige regulering af ejendommens grænser medfører urimelige konsekvenser for den enkelte grundejer. I disse tilfælde er der normalt kun en overtagelsesmulighed og ikke nogen mulighed for at få tilkendt erstatning for tabet.

Hertil kommer, at grundejerens ret til at kræve sin ejendom overtaget af det offentlige som følge af (stærkt) forringede adgangsforshold sandsynligvis kun vil blive aktuel i de helt specielle situationer, hvor indgrebet har uacceptable konsekvenser for ejendommens værdi.

4.4. Spørgsmålet om omvejerstatning

4.4.1. Flertalsindstilling

Med hensyn til spørgsmålet om omvejerstatning anbefaler et flertal i udvalget, bestående af afdelingschef Kurt Lykstoft Larsen, Trafikministeriet, fuldmægtig Jens Røn, Justitsministeriet, landinspektør Søren Baumgarten, Vejdirektoratet, juridisk konsulent Birgitte Sørensen, Amtsrådsforeningen, fuldmægtig Christel Petersen, Kommunernes Landsforening og vicekontorchef Pia Mørkedal, Københavns Kommune, at § 69 ændres i overensstemmelse med alternativ 1, omtalt i afsnit 3.7.3.1.

Flertallet mener således ikke, at der bør indføres særlige regler om erstatning for omvejskørsel i tilfælde, hvor omvejskørslen er forårsaget af foranstaltninger på det offentlige vejnet. Ejere af landbrugsejendomme mv. må efter flertallets opfattelse betragtes som almene brugere af det offentlige vejnet på linie med andre trafikanter. Det er derfor flertallets opfattelse, at kørsel på de offentlige veje ikke bør indebære særrettigheder for ejeren af landbrugsejendomme mv., med mindre der foreligger helt specielle omstændigheder (opsat erstatning).

Gennemførelse af det forslag, der er fremsat som alternativ 2 i afsnit 3.7.3.2, vil medføre, at ejere af landbrugsejendomme mv.,

der benytter offentlige veje som driftsveje - selv om vejene er anlagt til helt andre formål, fx til betjening af et udstykningsområde, jf. jf. afsnit 3.4 - vil kunne få omvejerstatning med ikke ubetydelige økonomiske konsekvenser til følge.

Henset til de ovennævnte grunde, og til at der heller ikke i norsk, svensk og tysk ret er regler, der giver adgang til omvejerstatning, jf. kapitel 2 i betænkningen, tager flertallet afstand fra, at der indføres en generel regel om omvejerstatning for kørsel mellem dele af en ejendom.

4.4.2. Mindretalsindstilling

Et mindretal, bestående af formanden, professor Orla Friis Jensen, professor Bo von Eyben, professor Karsten Revsbech, kommissarius Torben Bjerre, og fuldmægtig Tine Kjærulff, Miljø- og Energiministeriet, anbefaler det forslag, der er omtalt som alternativ 2 i afsnit 3.7.3.2.

Dette indebærer, at § 69 suppleres med en bestemmelse, der angiver visse begrænsede muligheder for erstatning som følge af omvejskørsel mellem lodder af en ejendom, når omvejskørslen skyldes foranstaltninger på det offentlige vejnet uden indgriben i ejendommens overkørselsforhold. Forslaget er formuleret i overensstemmelse med en forholdsvis omfattende taksationspraksis og vil bidrage til at afslutte en langvarig politisk og juridisk diskussion om emnet på en måde, som tilsigter et rimeligt kompromis.

De økonomiske konsekvenser vil være overskuelige, idet mindretallets forslag som det fremgår i det væsentlige svarer til hidtidig taksationspraksis.

4.5. Ændring af § 56

Det samlede udvalg anbefaler, at den nuværende § 56 i vejloven får en ny formulering i overensstemmelse med forslaget i afsnit 3.7.4.

Bestemmelsen indebærer, at grundejere, der ikke omfattes af ekspropriation til gennemførelse af et vejanlæg, får ret til at få eventuelle erstatningsspørgsmål påkendt af taksationsmyndighederne, såfremt deres krav rejses inden for en nærmere angivet frist. Denne ret er ikke som hidtil betinget af, at der i forvejen er

nedsat en taksationskommission i forbindelse med behandling af ekspropriationssager.

Denne ret for grundejerne vil have betydning i sager om erstatning for støjgener og sager, hvor der rejses krav om erstatning/overtagelse som følge af ændrede adgangsforhold.

Forslaget skaber dermed ligestilling mellem grundejere, der berøres af kommunale anlægsarbejder, og grundejere, der berøres af statsanlæg.

4.6. Erstatning for midlertidige ulemper i forbindelse med vejarbejder

Udvalget har ikke fundet grundlag for at foreslå særlige regler om erstatning for midlertidige ulemper i forbindelse med vejarbejder. Efter udvalgets opfattelse er det et emne, som ikke kun omfattes af vejlovens § 69, men også af videregående naboretlige principper. Dette synspunkt synes at være anerkendt i praksis, der i flere tilfælde har tilkendt virksomhedsindehavere erstatning i anledning af midlertidige ulemper ved anlægsarbejder, der er så langvarige, at virksomhedens eksistens står på spil, jf. nærmere afsnit 1.5.7.

4.7. Spørgsmålet om anvendelse af § 69 uden for vejområdet

Udvalget har noteret sig, at praksis anvender bestemmelsen i vejlovens § 69 analogt, hvor der er tale om nedlæggelse af baneoverkørsler over private veje, private fællesveje og offentlige veje. Udvalget er enig i, at det er naturligt at anvende bestemmelsen i disse situationer, hvor det kan diskuteres, om nedlæggelsen sker af hensyn til banetrafikken eller vejfærdslen. Det særlige forhold i disse sager er alene, at det er vedkommende banemyndighed og ikke vejbestyrelse eller vejmyndighed, der tager initiativet til færdselsindskrænkningerne og betaler eventuelle erstatninger. Udvalget finder ikke grundlag for at foreslå en formalisering af dette forhold med en særlig lovbestemmelse.

Udvalget har ikke anset det som sin opgave at vurdere, om andre myndigheder er berettiget til at anvende analogien af bestemmelsen på situationer, hvor de tager initiativ til ændrede adgangsforhold.

Udvalget finder dog anledning til at pege på, at bestemmelsen i den nuværende § 69, stk. 1, der er en form for erstatningsfri regulering, har sin baggrund i den nære sammenhæng mellem en hensigtsmæssig indretning af vejsystemet og en hensigtsmæssig udnyttelse af de private ejendomme.

Felt	Forklaring/kommentar
Titel	Erstatning for vejstøj og forringede adgangsforhold ved nyanlæg af veje mv.
Undertitel	Erstatning for vejstøj (Delbetænkning 1) Erstatning for forringede adgangsforhold ved nyanlæg af veje mv. (Delbetænkning 2)
Forfatter	Trafikministeriet
Anden bidrager	Bitsch, Carsten (ill.)
Udgiver/ forlægger	Trafikministeriet, Ekspertudvalget Statens Information
Ansvarlig institution	Trafikministeriet
Copyright	Trafikministeriet
Serietitel og -nummer	
Noter og andre oplysninger	
Emneord	støj, larm, anlæg, afsides beliggenhed, jernbaneoverskørsler, kompensation, erstatning, grundejere, kundekreds, værdiforringelse, udgifter, adgangsforhold, omvejretspraksis, domme, gener, lovgivning, erhvervsvirksomheder, indgreb, landbrugsejendomme, vejvedligeholdelse
Resumé	Ekspertudvalget har undersøgt dels omlægning af en ejendoms adgangsforhold, dels ulemper for nærhed til et anlæg, f.eks. støj. Betænkningen er opdelt i to delbetænkninger. Den ene vedrører støj og beskriver den seneste udvikling i retspraksis. Den anden vedrører adgangsforhold, der beskriver udvikling i retspraksis og lovgivning på området og analyserer behovet for at ændre den nugældende lovgivning på området. Den beskæftiger sig særligt med 3 emner, der er omtalt i vejlovens § 69, stk. 2: Afsides beliggenhed, øgede udgifter til vejvedligeholdelse samt afskæring af kundekreds.
Sprog	dan
ISBN	87-90262-97-2
Version	1.0
Versionsdato	20001130
Den trykte udgaves ISBN	87-90262-97-2

Kategori	
Sæt X	
X	Veje, køretøjer og trafiksikkerhed
	Miljø og trafikplanlægning
	Jernbaner
	Fasteforbindelser
	Havne, færgedrift og kystsikring
	Flytrafik, lufthavne og meteorologi
	Post
	Ministeren/ Departementet
	Alle kategorier