

VEJBYGGELINJER – hvorfor er de glemt?

v/landinspektør Hans Faarup, LE34-rådgivning, faa@LE34.dk

Det antydes i overskriften, at vejbyggelinjer er glemt i den almindelige vejplanlægning. Byggelinjer nævnes jo i høj grad i lokalplaner, men desværre er præcisionen i byggelinjebeskrivelsen uskarp, så det forholdsvis let kan konkluderes, at egentlige vejbyggelinjer efter vejlovens § 34 meget sjældent bringes i anvendelse i lokalplanlægningen. Ligeledes udelades vejbyggelinjerne ved den almindelige vejprojektering, som rådgivende ingeniørvirksomheder udfører for kommunerne. Vejbyggelinjer langs statsvejene er dog ikke glemt, og bliver så vidt ses pålagt helt konsekvent langs nye hovedlandevejsstrækninger.

1. Hvorfor vejbyggelinjer?

Byggelinjer, der pålægges med hjemmel i vejlovens § 34, har den betydning, at linjerne pålægges af hensyn til vejen. Dette står i kontrast til de fleste lokalplaners byggelinjer, der er bebyggelsesregulerende og pålægges af hensyn til bebyggelsen i planen. Vejbyggelinjerne er også regulerende for bebyggelsen, fordi der ikke på byggelinjearealet må etableres anlæg af blivende art, som det er nævnt i vejlovens § 34, stk. 3. Derudover pålægges byggelinjerne for at sikre en fremtidig udvidelse af vejen og for at sikre færdsels tarv. Disse byggelinjehensyn betyder, at kommunen kan betinge en tilladelse til en eventuel etablering af et anlæg af blivende art på byggelinjearealet med hensyn til vejens udvidelse.

Der kan altså fastsættes vilkår om, at byggeriet skal fjernes uden udgift for vejmyndigheden, hvis det viser sig nødvendigt at foretage en udvidelse af vejen. Der kan også fastsættes vilkår om, at det faste anlæg på byggelinjearealet ikke må fordyre et kommende vejanlægsarbejde. Det er disse deklARATIONER, der betegnes som fjernelsesdeklARATIONER og ikke-fordyrelsesdeklARATIONER.

2. Proceduren for byggelinjepålæg

Vejbyggelinjer pålægges efter proceduren i vejlovens § 37. Der er dog grund til at fremhæve, at der skal gennemføres partshøring, inden den endelige beslutning om byggelinjepålægget træffes. Dette fremgår ikke af vejlovens bestemmelser, men er fastlagt i forvaltningslovens § 19.

Imidlertid kan byggelinjerne nemt pålægges i forbindelse med lokalplanproceduren. Partshøringen kan ske samtidig med fremsættelse af lokalplanforslaget, og beslutningen om byggelinjepålægget kan ske, når lokalplanen vedtages endeligt. Der skal blot angives klagevejledning om klage også til transportministeren.

3. Offentlige veje – Private fællesveje

Vejlovens byggelinjebestemmelser gælder kun for offentlige veje. Dette skal der selvfølgelig være stor opmærksomhed på.

Hvis der er tale om private fællesveje, vil der være mulighed for at udlægge arealer til veje, og disse vejudlæg kan gennemføres i en lokalplan, jf. privatvejslovens § 3 henholdsvis §§ 23-25.

4. Lokalplanundersøgelse

Der er gennemført en mindre empirisk undersøgelse af lokalplaners bestemmelser om byggelinjer. Planerne er udvalgt således, at der i hver region er udvalgt to kommuner, den største og en tilfældig mindre. Derefter er der i hver kommune valgt to lokalplaner fra henholdsvis boligområde og erhvervsområde. Endelig har det været et kriterium, at lokalplanerne er vedtaget i 2009 eller i 2010 og kan findes i www.plansystem.dk. Gennemgangen er de fremkomne lokalplaner har oversigtlig givet det resultat, der fremgår af nedenstående skema, figur 1.

Kommune	Vejbyggelinje	Bebyggelsesreg. byggelinje
Vejen	nej	ja
Odense	nej	ja
Aalborg	nej	ja
Mariagerfjord	nej	nej
Århus	nej	ja
Holstebro	nej	ja
Roskilde	nej	ja
Vordingborg	nej	ja
København	nej	nej ¹⁾
Høje Tåstrup	nej	ja

Figur 1. Skematisk oversigt over brug af vejbyggelinjer i lokalplaner.

¹⁾ Københavns Kommune bruger begrebet "vejvidelseslinjer"

Figur 1 viser, at ingen af de undersøgte kommuners lokalplaner omtaler specifikt vejbyggelinjerne, men har alene nævnt de bebyggelsesregulerende vejbyggelinjer i lokalplanerne. I mange situationer vil de bebyggelsesregulerende byggelinjer også være tilstrækkelige til at sikre plads omkring vejene.

Der er stort behov for, at kommunerne som planmyndighed, sørger for at inddrage vejbyggelinjerne i den egentlige planlægning, også for så vidt angår vejbyggelinjerne langs hovedlandevejene. Det bør fremgå af lokalbestemmelserne, at inddragelse af areal inden for vejbyggelinjerne ikke reducerer bebyggelsesprocenterne. Dermed yder kommunerne respekt for eksisterende byggelinjer, der jo trods alt har været planlagt inden en eventuel lokalplan dukker op.

5. Vejbyggelinjerne har stor samfundsmæssig værdi

Vejbyggelinjer er begrænsninger i ejendomsretten, så det er foranstaltninger, der ikke vækker begejstring hos den enkelte grundejer. Imidlertid betyder vejbyggelinjerne meget for mulighederne for en udvidet udnyttelse af de eksisterende veje uden, at der skal betales store beløb for samfundsmæssigt spild.

Særligt i vejkryds siger erfaringen, at byggelinjerne vil kunne reducere krydsombygningsomkostningerne ganske betragteligt, fordi alle de etablerede anlæg af blivende art, parkeringspladser mv. kan kræves fjernet uden erstatning.

6. Nye vejanlæg

Det viser sig, at de toneangivende rådgivende ingeniørfirmaer her i landet desværre ikke som en helt naturlig del af et vejanlæg, der er nyprojekteret, medtager vejbyggelinjer som et selvfølgeligt "vejudstyr". Det er ellers i projekteringsfasen, at byggelinjerne nemmest bliver fastlagt langs de nye veje.

Når udførelsesfasen skal indledes med ekspropriationer mv., vil det ofte være for sent at "opfinde" vejbyggelinjerne, fordi projektet allerede er godkendt af kommunalbestyrelsen, og ingen har mod på at "rejse" vejsagen igen af hensyn til byggelinjerne.

7. Hvorfor er vejbyggelinjerne glemt?

Svaret på dette spørgsmål fremgår delvist af ovenstående. Der er utvivlsomt mange grunde til, at vejbyggelinjerne lever en hensygnende tilværelse. Opsat i punktform kan svarene være følgende:

- Der er ukendskab til vejbyggelinjernes betydning
- Det er virker besværligt at gennemføre proceduren
- Vejbyggelinjerne har ikke øjeblikkelig aktualitet
- Indgreb i ejendomsretten møder generelt modstand
- De færreste gider at kæmpe kampen for vejsystemet
- Det er nemmere at lade stå til og lade være