

vil være af tilsvarende karakter som ved de nævnte færdselsarealer, der ikke kan henregnes til private fællesveje, og da der i almindelighed kun er ringe sandsynlighed for, at korte, blinde private fællesveje overtages som offentlige, foreslås det, at sådanne private fællesveje i bidragsmæssig henseende kan behandles som en tilgrænsende ejendom. Bidraget foreslås pålagt selve fællesvejen efter de i § 11 angivne kriterier, og bidraget foreslås fordelt mellem ejerne af de til fællesvejen grænsende ejendomme i overensstemmelse med samme kriterier.

De bidrag, der ikke kan pålægges efter bestemmelserne i stk. 1 og 2, fordeles mellem de øvrige grundejere.

#### *Til § 6 (udkast § 5, stk. 3-5):*

Overensstemmende med hidtidig administrativ praksis fastslås det udtrykkeligt i § 6, at vejbidrag til facadeløse veje ikke kan pålægges ejerne af de tilgrænsende grunde. Dette gælder uanset om de pågældende veje er klassificeret som landeveje eller biveje (kommuneveje). Undtagelse foreslås dog i *stk. 2* gjort for de tilfælde, hvor ejeren på anden måde i særlig grad udnytter ejendommens beliggenhed ved den facadeløse vej, f. eks. ved bebyggelse, hvis omfang kun er muliggjort af reglerne i bygningslovgivningen om tillægsareal. I sådanne tilfælde vil dog kun et reduceret bidrag kunne opkræves. Bidragets størrelse foreslås fastsat under hensyn til, i hvilket omfang ejeren faktisk udnytter ejendommens beliggenhed ved den facadeløse vej. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 forudsættes ikke at skulle omfatte sådanne tilfælde, hvor ejeren af en grund, der grænser mod to ikke-facadeløse veje, kun kan opnå overkørsel til den ene af disse.

Er der vel indført bestemmelser om adgangs-begrænsning for en offentlig vej, f. eks. efter lov om offentlige veje, jfr. ændringsforslaget hertil, ved ekspropriation eller ved byplanvedtægt, men vejen ikke er helt facadeløs, foreslås det i *stk. 3*, at bidraget skal reduceres i det omfang, bestemmelsen bevirker en begrænsning i ejendommens udnyttelsesmuligheder. Også denne bestemmelse er overensstemmende med hidtidig administrativ praksis.

#### *Til § 7 (udkast § 5, stk. 6):*

I *stk. 1* foreslås regler om reduktion efter reglerne i § 6 af tidligere pålagte vejbidrag i de tilfælde, hvor der senere gennemføres adgangs-begrænsende bestemmelser. Forslaget må anses for en konsekvens af de foreslåede bestemmelser i § 6. For de ejendomme, hvis ejere har opnået afdragsvis betaling af vejbidraget, skal efter forslaget kun de ved adgangs-begrænsningens indførelse resterende vejbidrag helt

eller delvis bortfalde, da ulemperne ved adgangs-begrænsningen først herefter indtræder, jfr. herved også bestemmelserne i § 16 om udskydelse af betalingspligten for en del af vejbidraget i de tilfælde, hvor de tilgrænsende arealer er undergivet en mindre intensiv udnyttelse. De grundejere, der har betalt vejbidraget kontant, skal, jfr. *stk. 2*, så vidt muligt sidestilles med de grundejere, der har opnået afdragsvis betaling. Af praktiske grunde foreslås der for tilbagebetaling af kontant betalte vejbidrag fastsat en frist af 20 år, således at bidrag, der er betalt mere end 20 år tilbage ikke tilbagebetales. Det samme gælder bidrag under 500 kr.

#### *Til § 8 (ny):*

Bestemmelsen er et udslag af det princip, der ligger bag bestemmelsen i den københavnske gadelov af 14. december 1857, § 4, stk. 2. Den er dog indskrænket, således at bestemmelsen kun omfatter baner og lufthavne, d.v.s. trafik anlæg, hvis virksomhed mere eller mindre må sidestilles med vejtransport-systemet. De nævnte anlæg skal efter forslaget kun betale vejbidrag i det omfang dele af det samlede anlæg kan udnytte vejens tilstedeværelse som en fordel. Dette vil typisk være tilfældet på strækninger med stationsanlæg, arealer udlejet til private, og i alle tilfælde, hvor der er overgange og overkørsler til anlægget. Omvendt vil anlægget være afskåret fra at udnytte vejens tilstedeværelse ud for selve drifts-arealet (spor, startbaner m. v.). I tvivlstilfælde, f. eks. hvor skråningsarealer teoretisk kan udnyttes til bazarbebyggelse, får anlægget adgang til at give afkald på sådan udnyttelse. I så fald må vejbestyrelsen respektere dette afkald og undlade vejbidraget. På den anden side er et sådant afkald bindende for anlægget, og såfremt dette på et senere tidspunkt måtte ønske adgang til vejen, må der optages forhandling med vejbestyrelsen om efterbetaling m. v. af vejbidrag.

Man har ikke fundet anledning til at tage stilling til bestående bestemmelser, der måtte være fastsat af kommissarius ved statens ekspropriationer, eller eventuelle eksisterende overenskomster, idet disses indhold efter lovforslagets gennemførelse må afhænge af en fortolkning i de enkelte tilfælde.

#### *Til § 9 (udkast § 5, stk. 7):*

Overensstemmende med hidtidig praksis foreslås det, at kommunen beregner, men selv afholder de vejbidrag, der ikke kan pålægges efter §§ 6-8 som følge af adgangs-begrænsende bestemmelser m. v. Bidrag, der ikke kan pålægges i henhold til bestemmelsen i § 5 fordeles derimod mellem de øvrige grundejere. Hvis en grundejer, der i første omgang