Philip Heymans Allé 7 DK-2900 Hellerup

Tel +45 3334 4000

**J.nr. 203610**

11. juni 2024

AARHUS KOMMUNES NEDKLASSIFICERING AF OFFENTLIGE VEJE

# BAGGRUND OG OPDRAG

Aarhus Kommune har besluttet, at der skal ske en harmonisering af serviceniveauet på vejene i kommunen med henblik på at sikre ens vilkår for grundejerne, idet kommunen har kunnet konstatere, at der var forskel på, hvordan i øvrigt ensartede veje var klassifi- ceret.

Dette har ført til, at Aarhus Kommune har igangsat et projekt med nedklassificering af en række offentlige veje til private fællesveje.

Som en del af dette projekt har kommunen fastsat overordnede kriterier for, hvornår de enkelte vejstrækninger kan nedklassificeres, og på baggrund af disse kriterier er Aarhus Kommune ved at nedklassificere en række vejstrækninger.

Aarhus Kommune har i den forbindelse modtaget flere borgerhenvendelser, hvori der sættes spørgsmålstegn ved gyldigheden og lovligheden af kommunens beslutning.

Som vi forstår det, har grundejerne både rejst tvivl ved selve lovligheden af Aarhus Kom- munes beslutning om nedklassificering, ligesom enkelte grundejere også har gjort gæl- dende, at beslutningen om nedklassificeringen kræver, at kommunen betaler erstatning til de berørte grundejere, idet nedklassificeringen indebærer, at grundejerne nu selv skal afholde udgifter til bl.a. snerydning og vedligeholdelse af vejarealerne.

På baggrund af de modtagne henvendelser har Aarhus Kommune bedt Horten vurdere lovligheden af kommunens beslutning om nedklassificering, og hvorvidt grundejerne er berettiget til erstatning.

I forhold til lovlighedsspørgsmålet, er det aftalt, at Hortens vurdering skal angå, hvorvidt Aarhus Kommunes beslutning om nedklassificering er lovlig i henhold til vejlovens § 15, herunder om kommunen i forbindelse med beslutningen har inddraget lovlige og rele- vante hensyn.

Horten Advokatpartnerselskab CVR 33775229

Hortens vurdering er foretaget på baggrund af det modtagne materiale nævnt i notatets afsnit 6.

# SAMMENFATNING

På baggrund af det modtagne materiale er det vores vurdering, at Aarhus Kommunes be- slutning om nedklassificering af offentlige veje til private fællesveje er foretaget i over- ensstemmelse med vejlovens § 15. Vi har i den forbindelse bl.a. lagt vægt på, at der til brug for beslutningen er opstillet en række overordnede trafikale kriterier, og at det er disse kriterier, der har været udslagsgivende for, hvorvidt de enkelte vejstrækninger skulle nedklassificeres. Det er endvidere vores vurdering, at kommunens beslutning om nedklas- sificering er udtryk for erstatningsfri regulering, og at grundejerne dermed ikke er erstat- ningsberettigede. Dette uddybes nærmere i det følgende:

*Beslutningens lovlighed*

Vejlovens § 15 indeholder hjemmel til, at kommuner kan nedlægge eller nedklassificere offentlige veje. Det er en forudsætning for lovligheden af en beslutning om nedklassifice- ring efter vejlovens § 15, at den træffes på baggrund af en samlet trafikal vurdering, og at beslutningen ikke kun er begrundet i økonomiske forhold. Det er dermed ikke udelukket, at kommunen kan inddrager økonomiske hensyn, men beslutningen må ikke udelukkende være begrundet i sådanne hensyn.

Aarhus Kommune har opstillet en række kriterier for, hvornår de offentlige veje *ikke* skal nedklassificeres. De pågældende kriterier er fastsat ud fra de pågældende vejes trafikale og færdselsmæssige betydning, og det er vores vurdering, at dette falder inden for de hensyn, der kan varetages af kommunen efter vejlovens § 15. Kriterierne fremstår ikke som ufravigelige betingelser og udelukker således ikke, at der i forhold til hver enkelt vej- strækning foretages en konkret vurdering. Det kan i tillæg hertil konstateres, at kommu- nen ved administration af kriterierne har foretaget en konkret vurdering for den enkelte vejstrækning, således at der er foretaget et konkret skøn.

Der er på baggrund af det modtagne materiale ikke grundlag for at antage, at kommunen har inddraget usaglige eller ulovlige hensyn i afgørelserne om nedklassificering eller und- ladt at inddrage relevante forhold i den skønsmæssige afvejning. Afgørelserne er således truffet på baggrund af en række objektive kriterier for nedklassificering af veje, som tillige har været kendt for offentligheden, herunder grundejerne, ligesom selve beslutningen om nedklassificering udspringer af et ønske om at sikre ligelig administration af sammen- lignelige veje i kommunen. Det forhold, at kommunen ved beslutningens gennemførelse opnår en årlig besparelse på cirka 10 mio. kr., medfører ikke i sig selv, at der er tale om ulovlig administration, eller at afgørelserne om nedklassificering af denne grund er ulov- lige, da kommunen netop har inddraget en række trafikale hensyn ved vurderingen af, hvilke veje der skulle nedklassificeres.

*Erstatning for nedklassificeringen*

Kommunens beslutning om nedklassificering er efter vores vurdering udtryk for erstat- ningsfri regulering, da der er tale om en generel regulering, som har hjemmel i vejlovens

§ 15. Vejloven indeholder ikke bestemmelser om, at sådanne beslutninger medfører ud- betaling af erstatning til grundejerne. Det skyldes ikke mindst, at kommunen i forbindelse med nedklassificeringen er forpligtet til at sikre, at vejene overdrages i god og forsvarlig stand.

Der er i øvrigt ikke grundlag for at konkludere, at Aarhus Kommune på andet grundlag skulle ifalde erstatningsansvar, da det som nævnt ovenfor er vurderet, at beslutningen om nedklassificering er truffet på et lovligt og sagligt grundlag – bl.a. med inddragelse af vejens trafikale betydning.

Det forhold, at kommunen i forbindelse med den oprindelige udstykning af ejendomme har oplyst, at en vejstrækning har status som offentlig vej, ændrer ikke ved vores vurde- ring, da der mest af alt er tale om konstaterende erklæringer, som ikke kan siges at give grundejerne en berettiget forventning om, at det pågældende vejstykke i fremtiden skal opretholdes som offentligt vejareal.

På baggrund af ovenstående er det vores vurdering, at grundejerne ikke har krav på er- statning i forbindelse med nedklassificeringen. Tværtimod kan det være i strid med prin- cippet om økonomisk forsvarlig forvaltning, herunder forbuddet mod begunstigelse af en- keltpersoner, at udbetale erstatning til borgere, hvis kommunen ikke er retligt forpligtet hertil.

# SAGENS FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER

## Aarhus Byråds beslutning om harmonisering af serviceniveauet

I forbindelse med Budgetforlig 2015-2018 besluttede Aarhus Byråd, at der skulle ske en harmonisering af serviceniveauet på vejene i kommunen med henblik på at sikre ens vilkår for grundejere i kommunen. Af budgetforliget af 19. september 2014 fremgår således bl.a. følgende, jf. side 24:

*"I forlængelse af det markante løft til vejområdet og forventningen om, at der på sigt vil være behov for et yderligere løft, er forligspartierne enige om, at der skal igangsættes en proces med henblik på harmonisering af serviceniveauet på vejområdet. Baggrunden er, at der i Aarhus Kommune er forskel på, hvordan i øvrigt ensartede veje er klassificeret. Dette er ude- lukkende historisk betinget og stammer grundlæggende tilbage fra kom- munesammenlægningerne i 1962 og 1970*

*Harmoniseringen af serviceniveauet skal ske med udgangspunkt i de samme principper, som gælder for nye boligområder, hvor det er veje med bustrafik og/eller gennemkørende trafik, der optages som offentlige veje. Der vil blive tale om at nedklassificere en række offentlige veje til private fællesveje. I alt 198 km boligveje er i den forbindelse vurderet relevante at nedklassificere, svarende til cirka 15 % af de offentlige veje. Nedklassi- ficeringen må nødvendigvis ske over en længere årrække, da den enkelte vej skal være i god stand inden en overdragelse til grundejerne. Forvent- ningen er, at overdragelsen kan ske i løbet af en periode på op til 20 år."*

Desuden fremgår det, at kommunen forventer en årlig besparelse på cirka 10 mio. kr. som følge af nedklassificeringen, jf. side 24:

*"Forventningen er, at der vil være en årlig besparelse på ca. 10 mio. kr., når nedklassificeringen er gennemført fuldt ud. Forligspartierne er enige om, at besparelserne forbliver på vejområdet som et væsentligt bidrag til at sikre den langsigtede balance i områdets vedligeholdelsesbudgetter."*

Efter indstilling fra Teknik og Miljø godkendte Aarhus Byråd 22. marts 2017 notatet *"Kri- terier for harmonisering af vejnettet"* og bemyndigede Teknik og Miljø til at offentliggøre udpegede veje efter disse kriterier samt at igangsætte processen med henblik på endelig omklassificering, jf. dagsordenspunkt 8. Af notatet fremgår bl.a. følgende, jf. side 1:

*"I vurderingen af hvilke veje, der er egnede til en omklassificering, indgår vejloven samt sammensætningen af de veje, der i dag allerede er private fællesveje. Endvidere indgår den praksis, som Aarhus Kommune hidtil har haft ved fastlæggelse af vejstatus ved udstykninger*

Udgangspunktet for kriterierne er, hvilke veje der som udgangspunkt ikke kan omklassifi- ceres. Af notatet fremgår således følgende:

*"Med baggrund i vejloven kan følgende veje derfor som udgangspunkt ikke omklassificeres:*

* *Trafikvejnettet, som er det overordnede sammenhængende vejnet i Aarhus Kommune, der fremgår af hovedstrukturen i kommuneplanen.*
* *Veje med busruter. Der skal dog foretages en konkret vurdering, da der kan være undtagelser på særlige steder.*
* *Veje, der ikke er trafikveje, men udgør en væsentlig færdselsåre med gennemkørende trafik i det lokale vejnet. Dog undtaget veje, der er stamveje i et lukket område.*
* *Veje, der kan udgøre en vigtig omkørselsrute, hvis det nærliggende trafikvejnet bliver utilgængeligt."*

Det betyder således, at veje, der findes egnet til omklassificering fra offentlige veje til pri- vate fællesveje, er veje, som falder uden for disse kriterier.

Af notatet fremgår desuden følgende præcisering:

*"Kriterierne for harmonisering af vejnettet, hvor veje omklassificeres til private fællesveje, og overdrages til vejenes primære brugere er, at der er tale om veje, som overvejende betjener de tilstødende ejendomme. Som eksempel kan nævnes lukkede veje, stamveje i et lukket område eller veje som ville kunne lukkes uden trafikale og betjeningsmæssige konsekven- ser."*

Der har i perioden 27. februar 2017 – 24. april 2023 været en række møder i Teknisk Ud- valg om sagen. Som eksempel kan nævnes, at Teknisk Udvalg 18. december 2017 blev orienteret i henhold til notat af 15. december 2017 om "Beslutningsgrundlag for harmo- nisering af veje", ligesom det fra Venstre blev bemærket, at det har været en kendt for- udsætning i forbindelse med byrådets behandling af sagen, at der ville være en årlig be- sparelse på ca. 10 mio. kr., når beslutningen var fuldt implementeret.

Kommunen har også i forbindelse med den politiske beslutningsproces modtaget en række tilkendegivelser fra berørte grundejere, ligesom flere har haft foretræde for byrå- det, jf. fx referat fra møde i Teknisk Udvalg 15. juni 2022 (dagsordenspunkt 2).

På baggrund af ovenstående har kommunen truffet en række afgørelser om nedklassifi- cering af offentlige veje til private fællesveje, jf. også Aarhus Byråds beslutning af 22. juni 2022 (dagsordenspunkt 19).

En række berørte grundejere har klaget over disse afgørelser til Vejdirektoratet. Klagerne udspringer navnlig af beslutningens økonomiske konsekvenser for grundejerne, herunder udgifter forbundet med vedligeholdelsesforpligtelsen, som – i modsætning til offentlige veje – påhviler de tilstødende vejberettigede grundejere.

Enkelte af de berørte grundejere har endvidere fremført, at det forhold, at vedligeholdel- sesudgifterne med afgørelserne overgår fra kommunen til grundejerne, må medføre, at grundejerne har et erstatningskrav mod kommunen, jf. fx henvendelse af 4. maj til råd- mand Nicolaj Bang og Teknisk Udvalg fra Grundejerforeningen Rønnehavens formand.

## De konkrete afgørelser fra Aarhus Kommune henholdsvis Vejdirektoratet

Kommunen har oplyst, at kommunen på baggrund af beslutningen om nedklassificering indtil videre har nedklassificeret cirka 120 vejstrækninger. Vi har ikke gennemgået alle afgørelserne i forbindelse hermed, men har som eksempel modtaget kommunens afgø- relse af 7. oktober 2022 vedrørende nedklassificering af Havremarken i Lystrup fra offent- lig vej til privat fællesvej.

Af kommunens afgørelse fremgår bl.a. følgende om processen, jf. side 2:

*"På baggrund af disse kriterier blev Havremarken i 2017 vurderet egnet til om- klassificering, og den 28. april 2017 blev det offentliggjort på Aarhus Kommunes hjemmeside, at Havremarken påtænkes omklassificeret.*

*Den 6. juni 2017 udsendte Aarhus Kommune et orienteringsbrev til de berørte parter om, at vejen var offentliggjort som planlagt omklassificeret fra offentlig vej til privat fællesvej.*

*Den 15. juli 2020 sendte Aarhus Kommune den foreløbige tilstandsrapport i 8 ugers partshøring sammen med et varsel om den påtænkte beslutning om at omklassificere vejen.*

*Du har ligesom de øvrige berørte parter haft mulighed for at kommentere på tilstandsrapporten, beslutningen og hvilke ejendomme, der tildeles vejret. Tek- nik og Miljø har i høringsperioden modtaget bemærkninger fra grundejere ved Havremarken.*

*[…]*

*På baggrund af indstilling fra forvaltningen, et resumé af de indkomne hørings- svar og den endelige tilstandsrapport besluttede Aarhus Byråd på mødet den 22. juni 2022 at omklassificere Havremarken.*

*De ejendomme, som med denne afgørelse tildeles vejret til vejen, herunder din, fremgår af medsendte liste over vejberettigede (bilag 1)."*

Endvidere fremgår bl.a. følgende om kommunes begrundelse, jf. side 3:

*"Havremarken er en blind vej, der fortrinsvis betjener de tilgrænsende ejen- domme.*

*Vejen lever op til de trafikale kriterier, byrådet har fastlagt, da:*

* *Vejen ikke er en del af det overordnede sammenhængende vejnet*
* *Vejen ikke vurderes at udgøre en væsentlig færdselsåre med gennemkørende trafik i det lokale vejnet*
* *Vejen ikke vurderes at udgøre en vigtig omkørselsrute, hvis det nærliggende trafikvejnet bliver utilgængeligt*

*Det kan endvidere konstateres, at de endelige tilstandsrapporter viser, at den beregnede restlevetid for vejens elementer er 70,22%, hvilket er mere end de 25%, som er normalkravet, og mere end de 50%, som Aarhus Kommune har fast- sat som forudsætning for omklassificering af veje til private fællesveje. […]*

*Efter gennemførelse af den i vejlovens § 124 og § 125 foreskrevne proces finder Aarhus Kommune derfor grundlag for at omklassificere Havremarken fra offent- lig vej til privat fællesvej med virkning fra den 17. oktober 2022."*

Den 19. oktober 2022 klagede den berørte grundejer, Bent Hansen, til Vejdirektoratet over kommunens afgørelse, og 15. november 2022 afgav kommunen udtalelse til Vejdi- rektoratet vedrørende de enkelte klagepunkter.

Vejdirektoratet traf afgørelse i sagen 19. april 2023, og stadfæstede i sin helhed kommu- nens afgørelse. Af afgørelsen fremgår bl.a. følgende om Vejdirektoratets vurdering og af- gørelse:

*"Vi vurderer, at kommunen har iagttaget proceduren i vejlovens §§ 124 og 125 om offentliggørelse, tidsfrister, udarbejdelse af tilstandsrapport, partshøring mv. Og at meddelelserne indeholder de oplysninger der er krævet efter loven.*

*[…]*

*Vejdirektoratet har ingen bemærkninger til kommunens begrundelse for at ned- klassificere vejstrækningen, idet vi har noteret os, at der er tale om en stamvej i et lukket område, som, for så vidt angår motorkørende færdsel, betjener de til- grænsende ejendomme.*

*Vi skal her tilføje, at det forhold, at kommunen ved beslutningen om at nedklas- sificere kommuneveje til private fællesveje også har lagt vægt på, at kommunen kan frigøre midler til andre kommunale opgaver, ikke er ensbetydende med, at kommunens afgørelse efter § 15 træffes alene af økonomiske grunde.*

*Endvidere er det ikke et usagligt hensyn, at kommunen ønsker at administrere trafikalt sammenlignelige veje i det samlede vejnet i kommunen efter de samme regler.*

*Det er vores vurdering, at kommunen under forløbet med at nedklassificere ve- jen har fremlagt sine kriterier for hvilke veje, der kan eller ikke kan nedklassifi- ceres. Vi har ikke grund til at mene, at denne vej er af en sådan karakter, at den hører under kriterierne for sådanne veje, som ikke kan nedklassificeres.*

*Selvom der i løbet af sagen har været anvendt lidt forskellige udtryk for de pri- mære formål med nedklassificeringen – harmonisering af vejnettet, at stille alle grundejere ens – noterer Vejdirektoratet sig, at Aarhus Kommune under sagen har været åben omkring, at det ikke er muligt at stille alle de berørte grundejere ens med de grundejere, der grænser til eksisterende private fællesveje. Hertil er vejenes alder, vedligeholdelsesstand, grundejernes organisering og opsparinger i ”vejkasser” til fremtidige vedligeholdelses- og istandsættelsesopgaver for for- skellig. Efter Vejdirektoratets vurdering indebærer kommunens ønske om har- monisering af vejnettet, at kommunen ønsker at administrere sammenlignelige veje efter samme regelsæt i vejlovgivningen. […]"*

Vejdirektoratet konkluderede således, at kommunens afgørelse var begrundet i lovlige hensyn, og at der ikke var grundlag for at mene, at kommunen havde varetaget usaglige hensyn.

# DEN RETLIGE RAMME

## Vejlovens § 15

Vejlovens § 15, stk. 1, 1. pkt., indeholder hjemmel for kommunerne til at beslutte, at be- stående kommuneveje skal nedklassificeres, jf. vejlovens § 124. Beslutninger om nedklas- sificering skal træffes på baggrund af en samlet trafikal vurdering, og må ikke *kun* være begrundet i økonomiske forhold, jf. vejlovens § 15, stk. 1, 2. pkt.

Af forarbejderne til vejlovens § 15 fremgår blandt andet følgende:1

*"Med den foreslåede bestemmelse er det præciseret, at anlæg og nedlæg- gelse af offentlige veje og optagelse af private fællesveje skal ske efter en samlet konkret, trafikal planlægning. Det er fremhævet, at der skal være tale om trafikal planlægning. En beslutning efter den foreslåede § 15, der kun er begrundet i økonomiske hensyn, vil ikke være lovlig. Anlæg og ned- læggelse af offentlige veje samt optagelse af private fællesveje som of- fentlige veje skal således ske som et led i den øvrige trafikale planlægning i kommunen. […]*

*Spørgsmålet, om en vej skal være kommunevej eller privat fællesvej, beror på kommunens skøn, først og fremmest over vejens betydning for den al- mindelige færdsel.*

*Hvis det lægges til grund, at en vej overvejende anvendes til færdsel, der ikke har ærinde eller betjener ejendomme ved den pågældende vej og hel- ler ikke er lokaltrafik, fordi den pågældende vej indgår i et afgrænset net af flere veje, bør en sådan vej i almindelighed være offentlig."*

Spørgsmålet om, hvorvidt en kommunevej skal nedklassificeres til en privat fællesvej, be- ror således på kommunens skøn. Det er en forudsætning for lovligheden af beslutningen om nedklassificering, at beslutningen er begrundet i trafikale hensyn og ikke udelukkende økonomiske hensyn. Det er således ikke udelukket, at økonomiske hensyn inddrages, men det økonomiske hensyn må ikke være det eneste hensyn, der inddrages.

Vejdirektoratet har i en udtalelse af 6. marts 2023 (j.nr. 23/02606) om vejret, ejerskab af private fællesveje og deres vedligeholdelse samt ekspropriation ved opkvalificering udtalt følgende om nedklassificering:

*"Det fremgår af vejlovens § 124, stk. 5, at når en vej nedklassificeres fra kom- munevej til privat fællesvej, så skal kommunalbestyrelsen træffe beslutning om, hvem der fremover skal være ejer af vejarealet, og hvilke ejendomme der skal have vejret til vejen. Kommunalbestyrelsen skal sørge for tinglysning af bestem- melser om vejret og adkomst til vejarealet.*

*Der er således ikke tale om indgåelse af aftaler om ejerskabet og vejretten til vejen, men derimod er det en del af vejmyndighedens forvaltningsretlige afgø- relse." (vores understregning)*

Vejdirektoratet understreger således, at nedklassificering ikke beror på kommunens af- tale med grundejeren, men derimod en forvaltningsretlig afgørelse.

1 Forslag til lov om offentlige veje m.v., som fremsat den 8. oktober 2014 af transportministeren (L 20), de specielle bemærkninger til § 15

## Praksis fra Vejdirektoratet

Vejdirektoratet har afsagt en lang række afgørelser i klagesager vedrørende Aarhus Kom- munes afgørelser om nedklassificering, som er truffet på baggrund af Budgetforlig 2015- 2018 og Aarhus Byråds efterfølgende beslutninger.

Vejdirektoratet har opretholdt kommunens afgørelser, herunder fundet, at kommunens afgørelser var begrundet i lovlige hensyn, og at der ikke var grundlag for at mene, at kom- munen havde varetaget usaglige hensyn.

## Erstatningsfri regulering

Erstatningsfri regulering er udtryk for, at kommunen foretager en mere generel regule- ring, der ikke i sig selv berettiger til erstatning.

Eksempelvis kan nævnes regulering gennem lokalplaner, der som altovervejende hoved- regel er udtryk for erstatningsfri regulering, idet der dog kan være tilfælde, hvor planlæg- ning ikke er udtryk for erstatningsfri regulering, jf. planlovens § 47 om ekspropriation. Erstatningsfri regulering betyder i den sammenhæng, at den indvirkning, som den kon- krete lokalplan får for muligheden for at udnytte et givent område, ikke udløser krav på erstatning fra grundejerens side (fx vil en ændring i byggeprocenten fra 150 til 75 ikke medføre erstatning til grundejeren, selvom der er tale om en værdiforringelse for grund- ejeren). Tilsvarende vil grundejeren ikke skulle betale et beløb til kommunen, hvis lokal- planen derimod skaber en værdiforøgelse for grundejeren.

I modsætning til erstatningsfri regulering står ekspropriation. Det følger af grundlovens § 73, stk. 1, 2. og 3. pkt., at indgreb, der har karakter af afståelse af en beskyttet ejers ejen- dom (ekspropriation), kun kan gennemføres på visse betingelser, herunder kun ifølge lov, hvor almenvellet kræver det og mod fuldstændig erstatning til den beskyttede ejer. Hvis et indgreb ikke har karakter af afståelse af ejendom i forhold til en berørt ejer, er indgre- bet derimod ikke omfattet af grundlovens § 73, og skal derfor ikke opfylde bestemmelsens betingelser. Indgrebet kan derfor gennemføres uden erstatning, selvom det måtte påføre den berørte ejer et økonomisk tab.

Det følger dog af legalitetsprincippets hjemmelskrav, at også indgreb i borgernes ejen- dom, der ikke har karakter af ekspropriation, skal have hjemmel i lov. Langt de fleste ind- greb i ejendomsretten indebærer ikke ekspropriation, men har karakter af erstatningsfrie reguleringer af ejendomsretten.2

# HORTENS VURDERING

## Beslutningens lovlighed

Efter ordlyden af vejlovens § 15 er kommunen overladt et skøn i forhold til at træffe be- slutning om, hvorvidt der skal ske nedklassificering af en offentlig vej til privat fællesvej.

2 Jens Peter Christensen, Jørgen Albæk Jensen og Michael Hansen Jensen, Grundloven med kommentarer, 2015, side 448f.

Kommunen er ved skønsudøvelsen bundet af de almindelige forvaltningsretlige grund- sætninger, herunder grundsætningen om saglig forvaltning.

Det er en forudsætning for lovligheden af beslutningen om nedklassificering efter vejlo- vens § 15, at beslutningen træffes på baggrund af en samlet trafikal vurdering, og at be- slutningen ikke kun er begrundet i økonomiske forhold (afvejning af saglige hensyn). Det er dermed ikke udelukket, at kommunen kan inddrage økonomiske hensyn, så længe be- slutningen ikke *kun* er begrundet i økonomiske hensyn, men også trafikale hensyn.

Vi kan i den forbindelse konstatere, at Aarhus Kommune har opstillet en række kriterier for, hvornår de offentlige veje ikke skal nedklassificeres. Ved fastsættelsen af kriterier er der bl.a. lagt vægt på, om vejen er en del af det overordnede trafiknet, om vejen benyttes til offentlig transport, om vejen udgør en væsentlig færdselsåre eller en i øvrigt vigtig om- kørselsrute. De pågældende kriterier er fastsat ud fra de pågældende vejes trafikale og færdselsmæssige betydning, og det er vores vurdering, at dette falder inden for de hen- syn, der kan varetages af kommunen efter vejlovens § 15.

De af Aarhus Kommune opstillede kriterier fremstår ikke som ufravigelige betingelser og udelukker ikke, at der i forhold til hver enkelt vejstrækning skal foretages en konkret vur- dering. Det kan i tillæg hertil konstateres, at kommunen ved administration af kriterierne har foretaget en konkret vurdering for den enkelte vejstrækning, således at der er foreta- get et konkret skøn.

Det kan overvejes, om det i sig selv er usagligt, at det i forbindelse med Aarhus Kommunes beslutning er oplyst, at der vil være en årlig besparelse for kommunen ved, at de pågæl- dende vejstrækninger overgår til private fællesveje.

Som nævnt ovenfor, er Aarhus Kommunes beslutning begrundet i trafikale kriterier, hvil- ket er i overensstemmelse med ordlyden af vejlovens § 15, stk. 1, hvoraf det fremgår, at beslutninger *"ikke kun må være begrundet i økonomiske forhold"*. Dette er tilsvarende antaget i bestemmelsens forarbejder. Der er således ikke noget til hinder for, at økono- miske hensyn inddrages, men det må ikke være det eneste hensyn, der begrunder en af- gørelse om nedklassificering. Da kommunen netop har inddraget en række trafikale hen- syn ved vurderingen af, hvilke veje der skal nedklassificeres, vurderer vi, at besparelsen ikke i sig selv kan føre til, at der skulle være tale om ulovlig administration, eller at afgø- relserne om nedklassificering er ulovlige.

På baggrund af ovenstående er det vores vurdering, at der ikke er belæg for, at kommu- nen har inddraget usaglige eller ulovlige hensyn i afgørelserne om nedklassificering eller undladt at inddrage relevante forhold i den skønsmæssige afvejning. Afgørelserne er så- ledes truffet på baggrund af en række objektive kriterier for nedklassificering af veje, som tillige har været kendt for offentligheden, herunder grundejerne, ligesom selve beslutnin- gen om nedklassificering udspringer af et ønske om at harmonisere serviceniveauet på vejene i kommunen, herunder sikre ligelig administration af sammenlignelige veje i kom- munen.

Det er således vores vurdering, at kommunens beslutning om nedklassificering af offent- lige veje til private fællesveje er lovlig, herunder i overensstemmelse med vejlovens § 15 og forvaltningsretlige grundsætninger.

## Erstatningsspørgsmålet

Det er vores vurdering, at kommunens beslutning om nedklassificering af de offentlige veje til private fællesveje er udtryk for erstatningsfri regulering. Vi lægger i den forbin- delse særlig vægt på, at kommunen har hjemmel i vejlovens § 15 til at træffe beslutning om nedklassificering, ligesom vejloven ikke indeholder en bestemmelse om, at sådanne beslutninger medfører udbetaling af erstatning til grundejerne. Det forhold, at beslutnin- gen om nedklassificering indebærer en økonomisk byrde for borgerne i form af vedlige- holdelsesforpligtelser, er således efter vores vurdering ikke ensbetydende med, at grund- ejerne har et erstatningskrav mod kommunen.

Hvis grundejerne i øvrigt måtte rette et erstatningskrav mod kommunen, er det en betin- gelse, at de almindelige erstatningsbetingelser er opfyldt, herunder, at der kan siges at være et ansvarsgrundlag. Allerede fordi kommunens beslutning om at nedklassificere of- fentlige veje til private fællesveje vurderes at være lovlig, jf. vejlovens § 15, er kommunen ikke erstatningspligtig, da der således ikke foreligger et ansvarsgrundlag.

Det ændrer efter vores vurdering ikke herved, at kommunen i forbindelse med udstyknin- gen af ejendomme har oplyst, at en vejstrækning har status som offentlig vej. Der er i forhold til sådanne oplysninger mest af alt tale om konstaterende erklæringer, der alene har til formål at oplyse om arealforhold på overdragelsestidspunktet, og som ikke kan si- ges at give grundejerne en berettiget forventning om, at det pågældende vejstykke i frem- tiden skal opretholdes som offentligt vejareal.

Desuden følger det af princippet om økonomisk forsvarlig forvaltning, herunder forbud- det mod begunstigelse af enkeltpersoner, at kommunen ikke uden retligt grundlag må udbetale erstatning til borgerne. Hvis kommunen således ikke er retligt forpligtet til at udbetale erstatning, vil det være i strid med forbuddet mod begunstigelse af enkeltper- soner at gøre det.

# DOKUMENTER

Notatet er udarbejdet på baggrund af følgende materialet, som Horten har modtaget fra kommunen:

* Aarhus Kommunes Budgetforlig 2015-2018 (dateret 19. september 2014)
* Notat: "Kriterier for harmonisering af vejnettet" af 18. november 2016
* Referater fra Aarhus Byråds møder den 22. marts 2017 (dagsordenspunkt 8) og den 22. juni 2022 (dagsordenspunkt 19)
* Referater fra møder i Teknisk Udvalg, herunder referater af 27. februar 2017 (dagsordenspunkt 2), 6. marts 2017 (dagsordenspunkt 2), 18. de-

cember 2017 (dagsordenspunkt 9), 28. januar 2019 (dagsordenspunkt 3),

23. maj 2022 (dagsordenspunkt 4), 15. juni 2022 (dagsordenspunkt 2),

20. juni 2022 (dagsordenspunkt 2) og 24. april 2023 (dagsordenspunkt 5)

* Notat: "Beslutningsgrundlag for harmonisering af veje" af 15. december 2017 (bilag til dagsordenspunkt 9 til Teknisk Udvalgs møde den 18. de- cember 2017)
* Notat: "Juridisk vurdering – omklassificering af veje" af 16. juni 2022
* Aarhus Kommunes afgørelse af 7. oktober 2022 til Bent Hansen vedrø- rende nedklassificering af Havremarken
* Bent Hansens klage af 19. oktober 2022 til Vejdirektoratet over kommu- nens afgørelse af 7. oktober 2022
* Aarhus Kommunes udtalelse af 15. november 2022 vedrørende Bent Han- sens klage af 19. oktober 2022
* Aarhus Kommunes korrespondance med Bent Hansen, herunder e-mails af 14., 25., og 29. oktober 2018 samt e-mail af 30. august 2022 til Bent Hansens advokat
* Vejdirektoratets afgørelse af 19. april 2023 vedrørende Bent Hansens klage af 19. oktober 2022
* Henvendelse af 4. maj 2024 til rådmand Nicolaj Bang og Teknisk Udvalg fra Grundejerforeningen Rønnehavens formand vedrørende grundejer- nes mulighed for at støtte ret på et erstatningskrav, der modsvarer den pålagte vedligeholdelsesudgift

\*\*\*

Hellerup, den 11. juni 2024 Horten

Tue Trier Anne Louise Ellingsøe