

UDSKRIFT
AF
HØJESTERETS DOMBOG

HØJESTERETS DOM
afsagt tirsdag den 4. september 2007

Sag 105/2005

(2. afdeling)

Banedanmark (tidligere Banestyrelsen)

(kammeradvokaten ved advokat Benedicte Galbo)

mod

Dong Energy City Elnet A/S (tidligere Københavns Kommune, Københavns Energi)

(advokat Bjarne Becher Jensen)

I tidligere instans er afsagt dom af Østre Landsrets 20. afdeling den 31. januar 2005.

I pådømmelsen har deltaget fem dommere: Poul Sørensen, Per Walsøe, Lene Pagter Kristensen, Niels Grubbe og Jens Peter Christensen.

Påstande

Appellanten, Banedanmark, har påstået frifindelse.

Indstævnte, Dong Energy City Elnet A/S, har gentaget sin påstand, dog således at kravet er nedsat til 1.460.818,12 kr.

Anbringender

Banedanmark har frafaldet sit anbringende om, at Vej & Park, Københavns Kommune, har anerkendt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 finder anvendelse.

Dong Energy har supplerende anført, at vejlovgivningen forudsætter, at kommunen som vejbestyrelse er ejer af de offentlige vejes arealer. Københavns Kommune er derfor som vejbe-

- 2 -

styrelse ejer af det areal, som ledningerne ligger i, uanset at Banestyrelsen er tinglyst ejer af det omtvistede areal.

Supplerende sagsfremstilling

Af en overenskomst indgået den 5. februar 2002 mellem Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Frederiksbergbaneselskabet I/S, DSB S-tog a/s og Banestyrelsen om etablering af en ny station ved Flintholm med tilhørende adgangsarealer m.m. fremgår bl.a.:

”§ 1. Overenskomstens omfang

...

Etablering af stationsforplads ved Grøndals Parkvej.

Der etableres en stationsforplads langs Ringbanens vestlige perron med vejadgang fra Grøndals Parkvej, der bliver hovedadgangsvej for tilbringertrafik med bus, bil og taxi. Forpladsarealet etableres med busperroner, taxioplæg, Kiss & Ride (afsætningsplads for passagerer) og parkeringspladser. Forpladsarealet udgør i alt ca. 7.300 m² (inklusive stationsbygning og ca. 700 m² til cykelparkering i niveau ...).

På stationsforpladsen etableres 250 cykelparkeringspladser, fordelt som et antal overdækkede og et antal overdækkede og aflåste pladser, hvor nøgleordningen administreres af DSB S-tog a/s ... I tilknytning til forpladsen reserveres areal til etablering af supplerende cykelparkeringsfaciliteter ...

Fra stationsforpladsen etableres direkte adgang til Ringbanens vestlige perron, trappeadgang/elevator til perronerne for henholdsvis Frederikssundbanen og Metro samt via den tværgående gangbro adgang til Ringbanens østlige perron.

Nord for de sporbærende broer for Metroens krydsning med Grøndals Parkvej etableres et signalreguleret kryds med forgængerfelt og midtliggende helleanlæg på tværs af Grøndals Parkvej med tilslutning til stationsforpladsen langs Ringbanens vestlige perron.

Syd for de sporbærende broer for Frederikssundbanens krydsning med Grøndals Parkvej etableres en højresvingsbane for busser til stationsforpladsen langs Ringbanens vestlige perron.

Det forudsættes, at der på forpladsen etableres en for DSB S-tog a/s og Frederiksbergbaneselskabet I/S fælles identitet, herunder for stationsnavn, skiltning, informationstavler med videre.

...

§ 5. Betaling og regulering

- 3 -

Stk. 1. Banestyrelsen forestår som anlægsmyndighed den overordnede koordinering, administration, projektering, information og fælles projektledelse med videre for Flintholm station.

...

Ledninger beliggende på de af Banestyrelsens oprindeligt ejede arealer er underlagt erklæring om udgiftsafholdelse ved ledningsejeren i tilfælde af omlægning.

For ledningsomlægninger, der er foranlediget af flere forskelligt ejede anlægselementer, skal en nærmere udgiftsfordeling mellem parterne fastlægges. Såfremt der ikke foreligger andre aftaler herom, afholder skadevolder i henhold til sædvanlig praksis de til nødvendige ledningsomlægninger forbundne udgifter."

Forklaringer

Til brug for Højesteret er der afgivet supplerende forklaringer af Jesper Skjellerup, Johnny Mortensen og Christian Fürstnow.

Jesper Skjellerup har forklaret bl.a., at han inden mødet den 22. marts 2000 havde gjort sig overvejelser om, hvilken type kabler der lå derude. Der var enighed mellem ham og Fürstnow om, at der skulle ske en forstærkning af kablerne. Der blev ikke talt om, at der skulle ske en omlægning/flytning af kablerne. Fürstnow oplyste, at arbejdsindkørselspladsen dækkede en strækning på 200 m. De drøftede, hvad kablerne kunne tåle af belastning. Han havde ikke umiddelbart tænkt over, om Københavns Energi ville kræve, at kablerne blev forstærket. Københavns Energi anbefalede en forstærkning af kablerne, fordi Fürstnow bestemte, at arbejdet skulle foregå over en strækning på 200 m med kørsel af tunge anlægsmaskiner. Den sydlige indkørsel var ikke projekteret på det tidspunkt, hvor forhandlingerne om forstærkningen af indkørslen til byggepladsen fandt sted. Han bekræftede, at Københavns Energi accepterede at betale for den nordlige indkørsel. Den sydlige indkørsel kunne ikke teknisk laves som en bloklægning, der krydsede busbanen, således at bloklægningen gik fra fortov til fortov, fordi kablet sluttede midt i Grøndals Parkvej ude i vejbanen og kørte videre i vejbanen. I den nordlige indkørsel var der lagt en blok til forstærkning af kablerne, så man kunne grave op i begge sider og udskifte et kabel, uden at man skulle afskære trafik på det pågældende sted. Kablet lå oprindeligt i cykelstien. Efter omprofilering af vejen ville kablet være placeret i vejbanen. Dette ville ikke have gjort det nødvendigt at lave en beskyttelse af kablet. Det er almindelig praksis, at der rundt omkring i kommunen ligger 30 kilovolt kabler i kørebanen. Det var den tunge arbejdsindsats under byggeperioden, der begrundede, at der skulle foretages en for-

- 4 -

stærkning. En bloklægning af et kabel foretages ved, at man graver kablet fri, lægger et plastrør omkring kablet og derefter støber beton omkring plastrøret. Herefter udgør dette en firkantet kasse.

Johnny Mortensen har forklaret bl.a., at kablet oprindeligt lå i cykelstien. Efter at ombygningsarbejderne var færdiggjort, var det placeret under kørebanen. Det er almindelig praksis, at når et kabel først er nedlagt, og det efterfølgende bliver placeret anderledes, i dette tilfælde under kørebanen, ændrer man ikke ved beskyttelsen af kablet, fordi vejassen herefter beskytter kablet for det yderligere tryk, det måtte blive udsat for. Denne praksis havde Københavns Energi efterfølgende fået bekræftet af Geoteknisk Institut, der havde tilkendegivet, at vejassen ydede den tilstrækkelige beskyttelse. Baggrunden for, at der skulle ske en forstærkning af kablet, var, at Banestyrelsen skulle have tung trafik ind på byggepladsen under byggeperioden, hvilket ville medføre et stort tryk på kablet. Som følge heraf skulle der gøres noget for at afhjælpe denne situation, hvilket var helt sædvanligt.

Christian Fürstnow har forklaret bl.a., at der blev holdt møde den 22. marts 2000 om eventuelle ledningsarbejder. Det var for ham klart, at ledningstraceet ville blive berørt af de arbejder, der skulle udføres i forbindelse med etableringen af Flintholm Station. Det var også klart, at traceets fremtidige placering ville blive i kørebanen. Han rejste derfor spørgsmålet, om der skulle ske en forstærkning eller omlægning af kabler. Det var Københavns Energi, der tog stilling til, hvilke arbejder der skulle udføres. Dette lå ikke inden for Banestyrelsens rådgivers kompetence at træffe beslutning om. Det var Københavns Energi, der krævede forstærkning af kablet. Man drøftede, om der skulle ske en forstærkning eller en omlægning. Han opfattede alternativerne i forbindelse med drøftelserne med Skjellerup som enten at forstærke kablet eller at lade det omlægges. Det var først den 5. juli 2000, at København Energi begrundede forstærkningen af kablet med tung arbejds trafik. I forbindelse med de tidligere drøftelser havde Københavns Energi ikke påpeget, at dette var den eneste begrundelse.

Lovforarbejder

I forslag til lov om vejvæsenet fremsat den 10. december 1942 hedder det i § 20 (Rigsdagstidenden, 1942-43, Tillæg A, sp. 2799 f):

”Arbejder paa Ledninger i eller over offentlige Veje og Gader udføres og bekostes af vedkommende Ledningsejer, medmindre der ved Kendelse af en Landvæsenskommiss-

- 5 -

sion eller særlig Overenskomst mellem Ledningsejeren og den paagældende Kommunalbestyrelse er truffet anden Ordning ...”

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen bl.a. (sp. 2852 f):

”Man har herved henholdt sig til den i Øjeblikket gældende Retstilstand. I tilfælde af, at Kommunalbestyrelsen maatte ønske en Udvidelse af en Vej eller Gade, paahviler det saaledes, bortset fra særlig Overenskomst, principielt vedkommende Ledningsejer at afholde de med Ledningernes Flytning som følge af Vejudvidelser forbundne Omkostninger ...”

Lovforslaget blev ikke gennemført.

I lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje hedder det tilsvarende i § 57, stk. 1:

”Arbejder på ledninger i eller over offentlige veje udføres og bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre der ved kendelse af en landvæsenskommission eller særlig overenskomst mellem ledningsejeren og den pågældende vejbestyrelse er truffet anden ordning ...”

I bemærkningerne til lovforslaget er det anført, at § 57 er ligelydende med det forslag, der fremgik af Betænkning nr. 117/1955 vedrørende forslag til de offentlige vejes bestyrelse m.m., og i betænkningen er det side 103 anført, at forslaget til § 57 svarer til § 20 i vejlovsforslaget af 1942.

I folketingsudvalgets betænkning over 1957-lovforslaget, Folketingstidende 1956-57, Tillæg B, sp. 222, hedder det om § 57, stk. 1, bl.a.:

”... bestemmelsen er en lovfæstelse af hidtil gældende praksis. Ledningsejeren, der ikke betaler for at have ledninger liggende i vejen, må som modstykke dertil selv betale for flytning af ledningerne, når vejen skal ændres.”

Denne praksis omtales i teorien som ”gæsteprincippet”.

I forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje, fremsat den 14. december 1971 (Folketingstidende 1971-72, Tillæg A, sp.1131) var § 106, stk. 1, fortsat affattet i overensstemmelse med 1957-vejbestyrelseslovens § 57. Det hedder således i lovforslaget:

- 6 -

”Arbejder på ledninger i eller over landeveje og kommuneveje bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet særligt er bestemt ved ...”

I bemærkningerne til bestemmelsen hedder det bl.a. (sp. 1157):

”Bestemmelsen svarer til vejbestyrelseslovens § 57 ...

Bestemmelsen forudsætter, at arbejdet på ledningen er en nødvendig følge af et vejarbejde, og at der er tale om indgreb i offentligt vejareal.”

Under udvalgsbehandlingen blev der stillet forslag om, at § 106, stk. 1, blev affattet som følger (Folketingstidende 1971-72, Tillæg B, sp.1787) og som vedtaget ved lov nr. 286 af 7. juni 1972 i den gældende § 106, stk. 1:

”Arbejder på ledninger i eller over landeveje og kommuneveje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med vejens regulering eller omlægning, bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet særligt er bestemt ved ...”

I udvalgsbetænkningen anføres om forslaget (sp. 1791 f):

”Efter ønske fra Kommunernes Landsforening foreslås det – i overensstemmelse med den hidtidige forståelse af den tilsvarende bestemmelse i vejbestyrelseslovens § 57 – præciseret, at også nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med en vejomlægning skal bekostes af ledningsejeren.”

Højesterets begrundelse og resultat

Højesteret tiltræder af de grunde, der er anført af landsretten, at der ikke mellem sagens parter er indgået aftale om, at Banedanmark (Banestyrelsen) skal betale for udgifterne til bloklægning af kablerne.

I overensstemmelse med det almindelige gæsteprincip bestemmer vejlovens § 106, at arbejder på ledninger i eller over landeveje og kommuneveje bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet særligt er bestemt. I lovbestemmelsen er det præciseret, at dette også – men ikke kun – gælder i tilfælde af nødvendig flytning af ledninger mv. i forbindelse med vejens regulering eller omlægning.

- 7 -

Sagen angår arbejde på nogle ledninger i Grøndals Parkvej. Ledningsarbejdet blev udført i forbindelse med etablering af Flintholm Station som led i anlæg af Ringbanen. Det fremgår af loven om anlæg af Ringbanen, af overenskomsten af 5. februar 2002 om etablering af Flintholm Station og af Christian Fürstnows forklaring for landsretten, at etableringen af den nye station ved Flintholm indgik i et sammensat anlægsprojekt, som omfattede arbejder vedrørende både vej og bane.

Det er i anlægsloven forudsat, at Banestyrelsen skulle forestå gennemførelsen af ringbaneprojektet. Højesteret finder på denne baggrund, at Banestyrelsen som anlægsmyndighed kan påberåbe sig vejlovens § 106.

Højesteret finder endvidere, at vejlovens § 106 finder anvendelse på ledningsarbejder i veje udført i forbindelse med et sådant sammensat anlægsprojekt, selv om projektet ikke er begrundet i vejformål, og uanset hvilke dele af projektet der har nødvendiggjort ledningsarbejderne.

Højesteret tager herefter Banedanmarks frifindelsepåstand til følge.

Thi kendes for ret:

Banedanmark frifindes.

I sagsomkostninger for landsret og Højesteret skal Dong Energy City Elnet A/S inden 14 dage fra denne højesteretsdoms afsigelse betale 200.000 kr. til Banedanmark. Beløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.

Til bekræftelse:

--oo0oo--

Udskriftens rigtighed bekræftes.

Højesteret, den 4. september 2007

**UDSKRIFT
AF
HØJESTERETS DOMBOG**

**HØJESTERETS DOM
afsagt tirsdag den 4. september 2007**

Sag 105/2005

(2. afdeling)

Banedanmark (tidligere Banestyrelsen)

(kammeradvokaten ved advokat Benedicte Galbo)

mod

Dong Energy City Elnet A/S (tidligere Københavns Kommune, Københavns Energi)

(advokat Bjarne Becher Jensen)

I tidligere instans er afsagt dom af Østre Landsrets 20. afdeling den 31. januar 2005.

I pådømmelsen har deltaget fem dommere: Poul Sørensen, Per Walsøe, Lene Pagter Kristensen, Niels Grubbe og Jens Peter Christensen.

Påstande

Appellanten, Banedanmark, har påstået frifindelse.

Indstævnte, Dong Energy City Elnet A/S, har gentaget sin påstand, dog således at kravet er nedsat til 1.460.818,12 kr.

Anbringender

Banedanmark har frafaldet sit anbringende om, at Vej & Park, Københavns Kommune, har anerkendt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 finder anvendelse.

Dong Energy har supplerende anført, at vejlovgivningen forudsætter, at kommunen som vejbestyrelse er ejer af de offentlige vejes arealer. Københavns Kommune er derfor som vejbe-

- 2 -

styrelse ejer af det areal, som ledningerne ligger i, uanset at Banestyrelsen er tinglyst ejer af det omtvistede areal.

Supplerende sagsfremstilling

Af en overenskomst indgået den 5. februar 2002 mellem Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Frederiksbergbaneselskabet I/S, DSB S-tog a/s og Banestyrelsen om etablering af en ny station ved Flintholm med tilhørende adgangsarealer m.m. fremgår bl.a.:

”§ 1. Overenskomstens omfang

...

Etablering af stationsforplads ved Grøndals Parkvej.

Der etableres en stationsforplads langs Ringbanens vestlige perron med vejadgang fra Grøndals Parkvej, der bliver hovedadgangsvej for tilbringertrafik med bus, bil og taxi. Forpladsarealet etableres med busperroner, taxioplæg, Kiss & Ride (afsætningsplads for passagerer) og parkeringspladser. Forpladsarealet udgør i alt ca. 7.300 m² (inklusive stationsbygning og ca. 700 m² til cykelparkering i niveau ...).

På stationsforpladsen etableres 250 cykelparkeringspladser, fordelt som et antal overdækkede og et antal overdækkede og aflåste pladser, hvor nøgleordningen administreres af DSB S-tog a/s ... I tilknytning til forpladsen reserveres areal til etablering af supplerende cykelparkeringsfaciliteter ...

Fra stationsforpladsen etableres direkte adgang til Ringbanens vestlige perron, trappeadgang/elevator til perronerne for henholdsvis Frederikssundbanen og Metro samt via den tværgående gangbro adgang til Ringbanens østlige perron.

Nord for de sporbærende broer for Metroens krydsning med Grøndals Parkvej etableres et signalreguleret kryds med forgængerfelt og midtliggende helleanlæg på tværs af Grøndals Parkvej med tilslutning til stationsforpladsen langs Ringbanens vestlige perron.

Syd for de sporbærende broer for Frederikssundbanens krydsning med Grøndals Parkvej etableres en højresvingsbane for busser til stationsforpladsen langs Ringbanens vestlige perron.

Det forudsættes, at der på forpladsen etableres en for DSB S-tog a/s og Frederiksbergbaneselskabet I/S fælles identitet, herunder for stationsnavn, skiltning, informationstavler med videre.

...

§ 5. Betaling og regulering

- 3 -

Stk. 1. Banestyrelsen forestår som anlægsmyndighed den overordnede koordinering, administration, projektering, information og fælles projektledelse med videre for Flintholm station.

...

Ledninger beliggende på de af Banestyrelsens oprindeligt ejede arealer er underlagt erklæring om udgiftsafholdelse ved ledningsejeren i tilfælde af omlægning.

For ledningsomlægninger, der er foranlediget af flere forskelligt ejede anlægselementer, skal en nærmere udgiftsfordeling mellem parterne fastlægges. Såfremt der ikke foreligger andre aftaler herom, afholder skadevolder i henhold til sædvanlig praksis de til nødvendige ledningsomlægninger forbundne udgifter."

Forklaringer

Til brug for Højesteret er der afgivet supplerende forklaringer af Jesper Skjellerup, Johnny Mortensen og Christian Fürstnow.

Jesper Skjellerup har forklaret bl.a., at han inden mødet den 22. marts 2000 havde gjort sig overvejelser om, hvilken type kabler der lå derude. Der var enighed mellem ham og Fürstnow om, at der skulle ske en forstærkning af kablerne. Der blev ikke talt om, at der skulle ske en omlægning/flytning af kablerne. Fürstnow oplyste, at arbejdsindkørselspladsen dækkede en strækning på 200 m. De drøftede, hvad kablerne kunne tåle af belastning. Han havde ikke umiddelbart tænkt over, om Københavns Energi ville kræve, at kablerne blev forstærket. Københavns Energi anbefalede en forstærkning af kablerne, fordi Fürstnow bestemte, at arbejdet skulle foregå over en strækning på 200 m med kørsel af tunge anlægsmaskiner. Den sydlige indkørsel var ikke projekteret på det tidspunkt, hvor forhandlingerne om forstærkningen af indkørslen til byggepladsen fandt sted. Han bekræftede, at Københavns Energi accepterede at betale for den nordlige indkørsel. Den sydlige indkørsel kunne ikke teknisk laves som en bloklægning, der krydsede busbanen, således at bloklægningen gik fra fortov til fortov, fordi kablet sluttede midt i Grøndals Parkvej ude i vejbanen og kørte videre i vejbanen. I den nordlige indkørsel var der lagt en blok til forstærkning af kablerne, så man kunne grave op i begge sider og udskifte et kabel, uden at man skulle afskære trafik på det pågældende sted. Kablet lå oprindeligt i cykelstien. Efter omprofilering af vejen ville kablet være placeret i vejbanen. Dette ville ikke have gjort det nødvendigt at lave en beskyttelse af kablet. Det er almindelig praksis, at der rundt omkring i kommunen ligger 30 kilovolt kabler i kørebanen. Det var den tunge arbejdskørsel under byggeperioden, der begrundede, at der skulle foretages en for-

- 4 -

stærkning. En bloklægning af et kabel foretages ved, at man graver kablet fri, lægger et plastrør omkring kablet og derefter støber beton omkring plastrøret. Herefter udgør dette en firkantet kasse.

Johnny Mortensen har forklaret bl.a., at kablet oprindeligt lå i cykelstien. Efter at ombygningsarbejderne var færdiggjort, var det placeret under kørebanen. Det er almindelig praksis, at når et kabel først er nedlagt, og det efterfølgende bliver placeret anderledes, i dette tilfælde under kørebanen, ændrer man ikke ved beskyttelsen af kablet, fordi vej-kassen herefter beskytter kablet for det yderligere tryk, det måtte blive udsat for. Denne praksis havde Københavns Energi efterfølgende fået bekræftet af Geoteknisk Institut, der havde tilkendegivet, at vej-kassen ydede den tilstrækkelige beskyttelse. Baggrunden for, at der skulle ske en forstærkning af kablet, var, at Banestyrelsen skulle have tung trafik ind på byggepladsen under byggeperioden, hvilket ville medføre et stort tryk på kablet. Som følge heraf skulle der gøres noget for at afhjælpe denne situation, hvilket var helt sædvanligt.

Christian Fürstnow har forklaret bl.a., at der blev holdt møde den 22. marts 2000 om eventuelle ledningsarbejder. Det var for ham klart, at ledningstraceet ville blive berørt af de arbejder, der skulle udføres i forbindelse med etableringen af Flintholm Station. Det var også klart, at traceets fremtidige placering ville blive i kørebanen. Han rejste derfor spørgsmålet, om der skulle ske en forstærkning eller omlægning af kabler. Det var Københavns Energi, der tog stilling til, hvilke arbejder der skulle udføres. Dette lå ikke inden for Banestyrelsens rådgivers kompetence at træffe beslutning om. Det var Københavns Energi, der krævede forstærkning af kablet. Man drøftede, om der skulle ske en forstærkning eller en omlægning. Han opfattede alternativerne i forbindelse med drøftelserne med Skjellerup som enten at forstærke kablet eller at lade det omlægge. Det var først den 5. juli 2000, at København Energi begrundede forstærkningen af kablet med tung arbejds-trafik. I forbindelse med de tidligere drøftelser havde Københavns Energi ikke påpeget, at dette var den eneste begrundelse.

Lovforarbejder

I forslag til lov om vejvæsenet fremsat den 10. december 1942 hedder det i § 20 (Rigsdagstinden, 1942-43, Tillæg A, sp. 2799 f):

”Arbejder paa Ledninger i eller over offentlige Veje og Gader udføres og bekostes af vedkommende Ledningsejer, medmindre der ved Kendelse af en Landvæsenskommis-

- 5 -

sion eller særlig Overenskomst mellem Ledningsejeren og den paagældende Kommunalbestyrelse er truffet anden Ordning ...”

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen bl.a. (sp. 2852 f):

”Man har herved henholdt sig til den i Øjeblikket gældende Retstilstand. I tilfælde af, at Kommunalbestyrelsen maatte ønske en Udvidelse af en Vej eller Gade, paahviler det saaledes, bortset fra særlig Overenskomst, principielt vedkommende Ledningsejer at afholde de med Ledningernes Flytning som følge af Vejudvidelser forbundne Omkostninger ...”

Lovforslaget blev ikke gennemført.

I lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje hedder det tilsvarende i § 57, stk. 1:

”Arbejder på ledninger i eller over offentlige veje udføres og bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre der ved kendelse af en landvæsenskommission eller særlig overenskomst mellem ledningsejeren og den pågældende vejbestyrelse er truffet anden ordning ...”

I bemærkningerne til lovforslaget er det anført, at § 57 er ligelydende med det forslag, der fremgik af Betænkning nr. 117/1955 vedrørende forslag til de offentlige vejes bestyrelse m.m., og i betænkningen er det side 103 anført, at forslaget til § 57 svarer til § 20 i vejlovsforslaget af 1942.

I folketingsudvalgets betænkning over 1957-lovforslaget, Folketingstidende 1956-57, Tillæg B, sp. 222, hedder det om § 57, stk. 1, bl.a.:

”... bestemmelsen er en lovfæstelse af hidtil gældende praksis. Ledningsejeren, der ikke betaler for at have ledninger liggende i vejen, må som modstykke dertil selv betale for flytning af ledningerne, når vejen skal ændres.”

Denne praksis omtales i teorien som ”gæsteprincippet”.

I forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje, fremsat den 14. december 1971 (Folketingstidende 1971-72, Tillæg A, sp.1131) var § 106, stk. 1, fortsat affattet i overensstemmelse med 1957-vejbestyrelseslovens § 57. Det hedder således i lovforslaget:

- 6 -

”Arbejder på ledninger i eller over landeveje og kommuneveje bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet særligt er bestemt ved ...”

I bemærkningerne til bestemmelsen hedder det bl.a. (sp. 1157):

”Bestemmelsen svarer til vejbestyrelseslovens § 57 ...

Bestemmelsen forudsætter, at arbejdet på ledningen er en nødvendig følge af et vejarbejde, og at der er tale om indgreb i offentligt vejareal.”

Under udvalgsbehandlingen blev der stillet forslag om, at § 106, stk. 1, blev affattet som følger (Folketingstidende 1971-72, Tillæg B, sp.1787) og som vedtaget ved lov nr. 286 af 7. juni 1972 i den gældende § 106, stk. 1:

”Arbejder på ledninger i eller over landeveje og kommuneveje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med vejens regulering eller omlægning, bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet særligt er bestemt ved ...”

I udvalgsbetænkningen anføres om forslaget (sp. 1791 f):

”Efter ønske fra Kommunernes Landsforening foreslås det – i overensstemmelse med den hidtidige forståelse af den tilsvarende bestemmelse i vejbestyrelseslovens § 57 – præciseret, at også nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med en vejomlægning skal bekostes af ledningsejeren.”

Højesterets begrundelse og resultat

Højesteret tiltræder af de grunde, der er anført af landsretten, at der ikke mellem sagens parter er indgået aftale om, at Banedanmark (Banestyrelsen) skal betale for udgifterne til bloklægning af kablerne.

I overensstemmelse med det almindelige gæsteprincip bestemmer vejlovens § 106, at arbejder på ledninger i eller over landeveje og kommuneveje bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet særligt er bestemt. I lovbestemmelsen er det præciseret, at dette også – men ikke kun – gælder i tilfælde af nødvendig flytning af ledninger mv. i forbindelse med vejens regulering eller omlægning.

- 7 -

Sagen angår arbejde på nogle ledninger i Grøndals Parkvej. Ledningsarbejdet blev udført i forbindelse med etablering af Flintholm Station som led i anlæg af Ringbanen. Det fremgår af loven om anlæg af Ringbanen, af overenskomsten af 5. februar 2002 om etablering af Flintholm Station og af Christian Fürstnows forklaring for landsretten, at etableringen af den nye station ved Flintholm indgik i et sammensat anlægsprojekt, som omfattede arbejder vedrørende både vej og bane.

Det er i anlægsloven forudsat, at Banestyrelsen skulle forestå gennemførelsen af ringbaneprojektet. Højesteret finder på denne baggrund, at Banestyrelsen som anlægsmyndighed kan påberåbe sig vejlovens § 106.

Højesteret finder endvidere, at vejlovens § 106 finder anvendelse på ledningsarbejder i veje udført i forbindelse med et sådant sammensat anlægsprojekt, selv om projektet ikke er begrundet i vejformål, og uanset hvilke dele af projektet der har nødvendiggjort ledningsarbejderne.

Højesteret tager herefter Banedanmarks frifindelsepåstand til følge.

Thi kendes for ret:

Banedanmark frifindes.


I sagsomkostninger for landsret og Højesteret skal Dong Energy City Elnet A/S inden 14 dage fra denne højesteretsdoms afsigelse betale 200.000 kr. til Banedanmark. Beløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.

Til bekræftelse:

--oo0oo--

Udskriftens rigtighed bekræftes.

Højesteret, den 4. september 2007



Inge Merete Appel

- 8 -

kontorfuldmægtig