

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
1059 København K

Att.: Tom Løvstrand Mortensen



Sendt pr. e-mail til: t1m@vd.dk

Dato: 4. december 2015
Vor ref.: CMO

Høringssvar # 2 vedr. nyt udkast til bekendtgørelse om gravearbejder i offentlige veje.

Nærværende høringssvar er fremsendt på vegne af Dansk Ledningsejerforum (DLF). DLF takker for muligheden for at komme med kommentarer til forslaget.

DLF er samarbejdsorgan og interesseorganisation for danske ledningsejerorganisationer og regionale eller landsdækkende ledningsejere.

Medlemmer af DLF er:

- Foreningen for Vandværker i Danmark
- Dansk Energi
- Dansk Fjernvarme
- Danske Vand- og Spildevandsforening
- Naturgasselskaberne
- Forenede Danske Antenneanlæg
- Teleselskaberne TDC og Telia

Foreningens fælles høringssvar er ikke nødvendigvis et endeligt udtryk for medlemmernes fuldstændige bemærkninger til høringen, idet der kan være uddybende kommentarer fra de enkelte ledningsejere.

I forhold til det redigerede udkast til bekendtgørelsen skal DLF indledningsvis komme med følgende bemærkninger:

DLF fastholder det i høringssvar af 4. november anførte og har for nærværende følgende supplerende bemærkninger:

Bekendtgørelsen er stadigvæk særdeles kortfattet og giver fortsat mange muligheder for fortolkninger af loven – og dermed anledning til fortolkningstvivl. På helt centrale punkter, i

forhold til koordinering af graveaktiviteter, synes det redigerede udkast til bekendtgørelse fortsat at stå i direkte modsætning til intentionerne i loven.

I forhold til det redigerede forslag til bekendtgørelse har DLF derfor følgende bemærkninger:

I forhold til:

§ 1. Stk. 2. *Arbejdet skal anmeldes til vejmyndigheden snarest muligt efter arbejdets afslutning.*

Det er positivt at konstatere, at der kan anmeldes og afmeldes i en og samme arbejdsgang efter, at arbejdet er afsluttet.

§ 2. *Ansøgning om gravetilladelse skal bl.a. indeholde følgende oplysninger:*

- a) *om gravearbejdet er forsøgt koordineret med andre gravearbejder, jf. lov om offentlige veje § 74, stk. 1,*
- b) *med hvem, der er forsøgt koordineret, og*
- c) *om der er muligheder for koordinering af gravearbejder, evt. med mulighed for samgravning.*

Efter en tidligere kontakt til Vejdirektoratet og senest på baggrund af drøftelser i Vejforum vedrørende uddybning af teksten, fik vi det svar, at koordineringspligten anses for opfyldt, når der var forespurgt om samgravning med andre aktører, som kunne tænkes at ville etablere ledninger i **samme grav** som ansøger. Eksempelvis vil en ledningsejer, som typisk etablerer ledninger i fortov, forespørge om samgravning med andre ledningsejere, som typisk etablerer ledninger i samme trace.

Dette ønsker DLF **tydeliggjort** i bekendtgørelsen.

§ 4. *Vejmyndigheden kan lade en tilladelse efter § 73, stk. 1, i lov om offentlige veje være betinget af vilkår om samgravning, jf. lov om offentlige veje § 76, stk. 2, nr. 5. I så fald skal det af tilladelsen fremgå, hvordan udgifterne til gravearbejdet fordeles mellem samgravende parter. Medmindre andet er aftalt, fastsætter vejmyndighedens skønsmæssigt andelene af de samlede graveudgifter i forhold til de respektive gravarbejders omfang.*

Det må **tydeliggøres**, at det alene er i situationer, hvor to eller flere samgravningsparter ikke selv kan aftale en fordeling af graveudgifter i forbindelse med et samgravningsvilkår, at vejmyndigheden kan fastsætte fordelingen.

§ 5. *Vejmyndigheden kan lade en tilladelse efter § 73, stk. 1, i lov om offentlige veje være betinget af vilkår om bod ved forsinkelse, jf. lov om offentlige veje § 76, stk. 1, nr. 6.*

Stk. 2. Vejmyndigheden skal fastlægge boden på baggrund af vejens betydning for trafikafviklingen, og boden skal stå i et sagligt og rimeligt forhold til den gene, forsinkelsen af gravearbejdet påfører trafikken eller andre planlagte arbejder inden for vejens areal. Der kan også tages hensyn til gener for vejens naboer. Der betales bod pr. påbegyndt uge, hvor gravearbejdet er forsinket.

Stk. 3. Beregningsgrundlaget for boden skal fremgå af tilladelsen.

Stk. 4. Vilkår om bod kan ikke håndhæves i tilfælde, hvor forsinkelsen af gravearbejdet skyldes force majeure.

Stk. 2 giver endnu flere fortolkningsmuligheder og tvister end tidligere, da andre forhold end trafiktætheden nu også skal inddrages i en bodsfastsættelse. Hvilke parametre, der vil indgå i sådan vurdering fra myndighedernes side, vil utvivlsomt være forskellige afhængig af i hvilke dele af landet, de bliver vurderet. Dette vil i sidste ende føre til mange tvister mellem myndigheder og graveaktører. Der findes ikke grundlag for dette i loven eller i bemærkningerne til loven, hvoraf bl.a. fremgår:

*”Det er hensigten med bestemmelsen, at der fastsættes vilkår om bod i tilfælde af, at der indtræder forsinkelser med gravearbejdet, og **forsinkelsen har en dokumenteret negativ effekt på den trafikale afvikling**. Fastlæggelsen af boden skal være saglig og sagligt begrundet.*

*Det er hensigten, at reglerne udformes på en sådan måde, at bodens størrelse fastsættes med udgangspunkt i årsdøgntrafikken (dvs. det **antal biler der kører på vejen på et døgn gennemsnitligt over et år**).*

*Det vurderes, at fastsættelse af boden ud fra årsdøgntrafikken ganget med 1 kr. i de fleste tilfælde vil føre til en bodsstørrelse, der står i rimeligt forhold til den gene, **som bilisterne påføres ved gravearbejdets forsinkelse**.*

*På strækninger, hvor der ikke foreligger opmålinger af årsdøgntrafikken, kan boden fastsættes ud fra en konkret vurdering. Der kan i den forbindelse lægges vægt på de gener, som forsinkelsen med gravearbejdet påfører **bilisterne på vejen**.”*

Det kan således ikke lægges til grund for en bodsudregning, hvis arbejdet foregår på fortov, hvor bilisterne ikke bliver generet af et opgravningsarbejde. Derfor må en evt. bod udregnes efter lignende trafik(fodgænger)tælling og sættes i forhold til den gene, som fodgængere evt. ville få efter deisen ”Fodgængere henvises til modsatte fortov”, ”Fodgængere på kørebanelen” eller lign. trafikoplægning

Endvidere er beregningsgrundlaget blevet ændret til, at det beregnes pr. påbegyndt uge i stedet for pr. dag. Dette vil, hvis ugen er påbegyndt, ikke animere til en hurtigere afslutning af arbejdet, hvis der under alle omstændigheder skal betales bod for en hel uge. Bodsbestemmelsen får dermed den direkte modsatte effekt, end formålet tilsiger.

§ 6. Følgende arbejder undtages fra forpligtelsen til at koordinere med vejmyndigheden eller andre graveaktører, jf. § 2, inden der ansøges om gravetilladelse:

1) *Vejmyndighedens arbejder inden for det offentlige vejareal og vedligeholdelsesarbejder på private fællesveje, når disse arbejder er maksimalt 15 cm dybe. Bestemmelsen i § 76, stk. 4, i lov om offentlige arbejder finder i så fald ikke anvendelse.*

2) *Etablering af grav, hvor udgravningen ikke er længere end 10 meter og bredere end 2 meter.*

DLF kan konstatere, at § 6 er ændret, således at alle graveaktører skal søge om gravetilladelse, men at **vejmyndigheder kan udgår at koordinere gravearbejder** med andre graveaktører. Dette er stadigvæk stik imod formålet med koordinering af graveopgaver i veje og vil give problemstillinger, der næppe kan overskues, men dog eksemplificeres ved nedenstående:

Hvem kan ifalde ansvar for manglende koordinering, hvis en ledningsejer gerne vil grave på strækningen indenfor en kort periode efter en reovering af et fortov - og kan ledningsejere kræve af få dække omkostninger, som kunne have været udgået ved en koordineret samgravning?

Hvis nr. 1 fastholdes, vil ledningsejere, der etablerer ledninger i fortove, gå glip af en samgravningsmulighed, og den pågældende vejmyndighed kan risikere, at et nyrenoveret fortov bliver pillet op dagen efter, det er blevet lagt, fordi en ledningsejer skal etablere ledninger det samme sted. Det samme vil ske i asfaltarealer, hvis vejmyndigheden ikke laver en koordinering af gravearbejder. Dette havde været undgået, hvis der var koordineret på opgravningerne.

DLF savner fortsat en **begrundelse for undtagelsen** på 15 cm dybde, og hvorfor undtagelsen er lavet ved en vertikal længde og ikke en horisontal længde. Risikoen for, at der ikke vil blive koordineret på arbejder, der kan undtages efter nr. 1, vil være stor.

DLF henstiller til, at nr. 1 udgår, og at nr. 2 bibeholdes, men at længden bliver ændret til 50 m. Det vil sikre en koordinering mellem alle graveaktører og sikre en smidig og økonomisk fordelagtig etablering/reovering det pågældende sted.

Med venlig hilsen



Henrik Vinther
Formand, Dansk Ledningsejerforum