

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
1059 København K

Att.: Tom Løvstrand Mortensen



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

Dato: 4. november 2015
Vor ref.: MSJ

Høringssvar vedr. 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 repræsenteret af 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 bekendtgørelsen skal DLF indledningsvis komme med følgende bemærkninger:

Bekendtgørelsen er særdeles kortfattet og giver desværre mange muligheder for fortolkninger af loven. På centrale punkter virker den udsendte bekendtgørelse i direkte modsætning til intentionerne i loven.

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

I forhold til:

§ 1. Stk. 2. *Forandringer eller opgravninger i offentligt vejareal, som er maksimalt 15 cm dybde undtages fra kravet om vejmyndighedens tilladelse efter stk. 1.*

har DLF følgende kommentar:

En undtagelse fra kravet om gravetilladelse forstår DLF sådan, at en aktør, det være sig vejmyndigheden, en entreprenør eller ledningsejere, kan igangsætte et arbejde uden information til vejmyndigheden. Det vil give et utilsigtet forsinket kaos på vejen, da der ved arbejder på vejen skal opsættes skiltning og evt. trafikregulering. Dette vil kunne kollidere med andre arbejder i vejen, som er ansøgt ved vejmyndigheden.

DLF savner begrundelse for de 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 stk. 2, vil være stor. Eks. ved en omlægning af et fortov eller omlægning af asfalt på en vej, som kan undtages, da det ikke kommer dybere end 15 cm, vil det være yderst u hensigtsmæssigt for ledningsejere, hvis der ikke gives mulighed for at grave ledninger ned, når fortovet eller asfalten alligevel er fjernet. Hvis stk. 2 fastholdes, må det udvides med en pligt til koordinering, således at ledningsejere får mulighed for at nedlægge ledninger. Modsatrettet vil følgende kommentar fra lovbemærkningerne kunne komme i betragtning:

”Bestemmelsen tager sigte på situationer, hvor det i forbindelse med en ansøgning om gravetilladelse efter forslaget § 73 bliver klart for enten vejmyndigheden eller den graveaktør, der søger tilladelsen, at der var muligheder for samgravning eller anden koordination af gravearbejder, som kunne have været realiseret, hvis andre graveaktører eller vejmyndigheden havde overholdt koordinationsforpligtelsen i stk. 1 eller oplysningsforpligtelsen i stk. 2, og at dette medfører et økonomisk tab for vedkommende. Det skal understreges, at der alene kan blive tale om erstatning for dokumenterede tab og ikke kompensation for potentielle indtægter, der ikke længere kan realiseres.”

I forhold til:

§ 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.*

har DLF følgende kommentar:

I bekendtgørelsens § 2 løses den forpligtelse, som vejmyndigheden har til at sikre, at der er sket en koordinering af gravearbejderne jf. vejlovens § 74, men der tages ikke stilling til, hvilken forpligtelse graveaktøren har til at koordinere. Er der således foretaget en koordination, når et gravearbejde er aftalt med vejmyndigheden i forbindelse med omlægning/ændring af

en vej? Er koordinationsforpligtelsen løftet, når graveaktøren har forhørt sig hos de lednings-ejere, der fremgår af en søgning i LER? Er graveaktøren forpligtet til at spørge andre – i givet fald hvem og hvordan? Hvilken tidsramme skal graveaktøren afsætte til en ”høring”, før ko-ordinationsforpligtelsen er løftet? Disse spørgsmål er der med bekendtgørelsen ikke taget stilling til.

Det er med andre ord ikke klart, hvorledes vejmyndigheden skal forholde sig i forhold til de svar, de vil modtage, i henhold til bekendtgørelsen § 2, litra a-c. Den nuværende koordine-ring, som mange myndigheder forestår, vil der fra DLF's side være et stærkt ønske om at kunne fortsætte.

Gravearbejder er typisk delt i flere kategorier bl.a. strategiske arbejder, kundeinitieret arbej-der og driftsrelaterede arbejder, og gravehorisonten og mængden af gravestrækninger for disse forskellige kategorier er meget forskellige. Driftsrelaterede opgaver er ofte uopsætteli-ge gravninger og håndteres normalt via en graveanmeldelse til myndigheden.

Kundeinitieret arbejder er ofte med kort anlægstermin og kunderelateret forventning om kort leveringstid. Disse opgaver er tit korte gravearbejder, og det opfordres derfor til, at der indar-bejdes nogle horisontale minimumsgrænser.

DLF har erfaring med, at ved gravearbejder **mellem 0-50 meter** er en mere omfattende ko-ordinering ikke interessant, da det ikke medfører færre vejarbejder eller på anden måde giver en bedre fremkommelighed.

Mellem 50-200 meter koordineres, hvis en anden ledningsejer har ansøgt og fået en grave-tilladelse på det pågældende sted.

Ved **gravestrækning >200 meter** vil en koordinering via en offentlig systemunderstøttelse være mulig, og der vil være mulighed for:

- 1) at indlægge interesseområder
- 2) at finde relevante aktører i et givet område, der også differentierer på typen af led-ningsejere, f.eks. hårde/bløde, tracéplacering eller lign.

– for derigennem at lave en relevant koordinering og samgravning.

I forhold til:

§ 3. *Vejmyndigheden skal offentliggøre alle planlagte gravearbejder på sit vejnet, herunder arbejder hvortil der er givet gravetilladelse. Dette gælder også vejmyndighedens egne gra-vearbejder.*

har DLF følgende kommentar:

Det understreges, at vejmyndigheden er det faste omdrejningspunkt, hvorfor det er helt na-turligt, at det er vejmyndigheden, der offentliggør alle planlagte gravearbejder i et fælles of-fentligt understøttet system.

I forhold til:

§ 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, fordeles vejmyndigheden udgifterne i forhold til de respektive gravearbejders omfang.*

har DLF følgende kommentar:

DLF vil understrege, at graveaktørerne fortsat selv aftaler fordelingsnøgler for samgravning jf. lovbemærkninger mv. Aftalte fordelingsnøgler skal ikke indgå i gravetilladelser – det er unødvendigt og kan nemt forsinke processen med at give en gravetilladelse.

Det foreslås, at følgende slettes fra § 4; *I så fald skal det af tilladelsen fremgå, hvordan udgifterne til gravearbejdet fordeles mellem samgravende parter. Medmindre andet er aftalt, fordeles vejmyndigheden udgifterne i forhold til de respektive gravearbejders omfang.*

I forhold til:

§ 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. Der betales bod pr. påbegyndt dag, 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.

har DLF følgende kommentar:

Følgende kan indarbejdes i § 5; *Vejmyndigheden kan ved aktivt samarbejde med ledningsejere, graveaktører og andre interessenter i forbindelse med planlægning, gennemførelse og afslutning af gravearbejdet sikre en for alle parter optimal proces.*

Erfaringer med myndigheder, bl.a. Københavns Kommune, har vist, at hvis alle parter deltager aktivt, kommer der et bedre produkt ud af helheden.

Bestemmelser om bodsstørrelse har kun taget udgangspunkt i trafikken på vejen. I bemærkningerne til loven er anført:

”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.

DLF har følgende kommentar:

til § 5 stk. 4. DLF mener, at bestemmelsen vedrørende force majeure skal følge AB92s regler om ret til tidsfristforlængelse. Alternativet vil være, at der skabes et 3-parts-forhold, hvor entreprenøren har et berettiget krav på tidsfristforlængelse, men at vejmyndigheden sanktionerer en forsinkelse med bod. AB92 er et almindeligt og bredt anerkendt aftalesæt, der balancerer såvel bygherres som entreprenørens interesser.

Med venlig hilsen



Henrik Vinther
Formand, Dansk Ledningsejerforum