

Sagsbehandler

Ulrik Winther Blindum
Tlf. +45 7244 3457
ub@vd.dk

Sags ID EMN-2024-613092-6403154

Til høringsparterne på vedlagte høringsliste

Høring over udkast til bekendtgørelse om vejautoværn og TMA-system mv.

Vejdirektoratet sender hermed udkast til bekendtgørelse om vejautoværn og TMA-system mv. i offentlige høring. Der vil blive udstedt en ny bekendtgørelse.

Til orientering skal Vejdirektoratet oplyse, at bestemmelser om brug af midlertidig afmærkning fremgår i udkast til særskilt bekendtgørelse, bekendtgørelse om vejafmærkning af vejarbejder, akutte trafikfarlige hændelser og reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer, som ligeledes udsendes i høring parallelt med denne høring.

Vejdirektoratet skal venligst bede om eventuelle bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om vejautoværn og TMA-system mv.

Formålet med udkastet til bekendtgørelse er at samle og opdatere bestemmelserne om vejautoværn, påkørselsdæmpere, TMA-system, trafikværn mv. Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser om henholdsvis permanent udstyr og midlertidigt udstyr, der skal anvendes.

I forslaget til bekendtgørelse om vejautoværn og TMA-system mv. indgår i det væsentlige følgende ændringer i forhold til gældende bestemmelser:

1. Dispensationsmulighed fra bekendtgørelsen er udgået, da det ikke er hensigtsmæssigt, at udstyr opsættes eller anvendes på anden måde end det, der er fastsat i europæiske normer og i denne bekendtgørelse.
2. Der er tilføjet en definition af dæksæt. Det vedrører § 2, nr. 4. Formålet er at definere, at et dæksæt er en påkørselsdæmper, der består af sammenkoblede dæksøjler.
3. Definitionen af dæksøjle er ændret. Det vedrører § 2, nr. 5. Formålet er at definere, hvad en dæksøjle består af.
4. Der er tilføjet en definition af eftergivelig autoværnsende. Det vedrører § 2, nr. 6. Det skyldes et ønske om at kunne skelne mellem eftergivelige autoværnsender og påkørselsdæmpere.
5. Der er tilføjet en definition af havareret køretøj. Det vedrører § 2, nr. 7. Definitionen er nødvendig for at præcisere, hvad der er et havareret køretøj, der specifikt holder i nødsfor.



6. Der er tilføjet en definition af motorkøretøj med anordning i forhold til, når en afmærkningsflade anvendes. Det vedrører § 2, nr. 9. Definitionen er nødvendig, da afmærkningsfladen også kan monteres på andre motorkøretøjer end TMA-systemer.
7. Definition af påhængsvogn med anordning er tilføjet i forhold til, når en afmærkningsflade anvendes. Det vedrører § 2, nr. 11. Definitionen er nødvendig for at beskrive et af de køretøjer, som afmærkningsfladen kan monteres på. Der er fortsat tale om den trailer, som hidtil har været anvendt til tavlevogne.
8. Fællesbetegnelsen i definitionerne om *Højdebegrænsningsportal* for stopportal, højdevarslingsportal og påkørselsportal er udgået. Det vedrører § 2. I stedet anføres de relevante portaler i de enkelte bestemmelser.
9. Afgørelser truffet efter § 12, stk. 7, kan ikke indbringes for transportministeren, Det vedrører § 12.
10. Det er præciseret, at trafikværn kan anvendes, hvor der er lodrette spring mindre end 1 m.
11. Bestemmelsen om, at trafikværn ved vejarbejde skal være sikkerhedsklasse A er udvidet til også at omfatte sikkerhedsklasse B. Sikkerhedsklasse A er den klasse, hvor bilisten får færrest skader ved påkørsel og sikkerhedsklasse B er den næstbedste. Det vedrører § 13. Formålet med udvidelsen med sikkerhedsklasse B er tilpasning til CEN-standarden og give mulighed for, at testet værn i styrkeklasse H (permanent autoværn) kan anvendes.
12. For trafikværn er det præciseret i bestemmelsen, at fastgørelsen skal ske efter producentens anvisninger for trafikværn, der er opsat i kortere længder end testlængderne. Det vedrører § 13. Formålet med at henvise til producentens anvisninger er at anvende de specifikke krav for det enkelte trafikværn, der sikrer en korrekt brug af trafikværnet, der er opsat i kortere længder end testlængderne.
13. For så vidt angår placering af materiel og vejmaterialer, så er "*i længere tid*" udgået fra bestemmelsen om, at materiel og vejmaterialer ikke henstilles eller henlægges uafskærmet i under tre meters afstand til vognbaner med motorkørende trafik. Det vedrører § 17. Det skyldes, at det ikke er muligt at definere i længere tid og dermed også svært at håndhæve bestemmelsen.
14. Det er præciseret, at det er *skiltefod og skafterør henholdsvis plastprofil*, der skal være konstrueret, så fod og skafterør/plastprofil ikke adskilles ved påkørsel og ikke *N 42 Kantafmærkningsplade*. Det vedrører § 19. Det er udstyret, der skal være konstrueret, så det ikke adskilles ved påkørsel – ikke afmærkningen.
15. Der er givet mulighed for, at påhængsvogn med anordning kan erstattes med motorkøretøj med anordning eller TMA-system i vognbanen tættest på nødsporet, der inddrages i forbindelse med udførelse af reparation på stedet eller fjernelse af et havareret køretøj i nødsporet. Det er således ikke et krav, men en mulighed for at videreføre den praksis, som anvendes af en række større erhvervsdrivende i dag. Modsat er det stadigvæk også muligt for de mindre erhvervsdrivende at undlade brug af TMA-system i vognbanen tættest på nødsporet. Der stilles således ikke nye krav, idet det som minimum uændret vil være muligt at



anvende påhængsvogn med anordning efter de gældende bestemmelser. Der er således tale om en juridisk præcisering. Det vil således ikke være i strid med eller et krav i forslaget til bekendtgørelsen at anvende påhængsvogn med anordning, motorkøretøj med anordning eller et TMA-system til afspærring af nødsporet. Det vedrører § 11 og 22. Det er Vejdirektoratets vurdering, at der ikke er forbundet økonomiske udgifter hermed for erhvervslivet og dermed heller ikke for de mindre erhvervsdrivende som f.eks. dækfirmaer.

16. Overgangsbestemmelserne vedrører:

- 1) mulighed for at anvende en TMA, der er testet på der er testet på baggrund af den engelske standard UK TD49/07 »Requirements for lorry mounted crash cushions«. Det vedrører § 24, stk. 1. Bestemmelsen gælder til og med den 30. juni 2025. Overgangsbestemmelsen blev indført med virkning fra den 1. maj 2022.
- 2) mulighed for at anvende en TMA med en faktisk totalvægt fremfor en køreklar vægt på 4,5 tons til og med 30. juni 2025. Det vedrører § 24, stk. 2. Overgangsbestemmelsen blev indført med virkning fra den 1. maj 2022.
- 3) nye TMA-systemer, på øvrige veje end de i § 12, stk. 1 nævnte, der anvendes ved vejarbejde, skal have en køreklar vægt på mindst 10,8 tons og når det henstilles, være afbremset på for- og bagaksler. Det gælder fra den 1. januar 2028. Det er præciseret, at det vedrører øvrige veje end de i § 12, stk. 1 nævnte. Det vedrører § 24, stk. 3. Overgangsbestemmelsen blev indført med virkning fra den 1. maj 2022.
- 4) mulighed for, at en TMA kan opfylde NCHRP 350, testmetode 3-50, 3-51, og mindst en af to følgende: 3-52 og 3-53. Det gælder til og med den 30. juni 2030. Det vedrører § 24, stk. 4. Overgangsbestemmelsen blev indført med virkning fra den 1. maj 2022.
- 5) det i § 21, stk. 1, nævnte TMA-system kan erstattes af påhængsvogn med anordning. Det gælder til og med den 31. juli 2025. Overgangsbestemmelsen blev indført med virkning fra den 1. maj 2022.

17. Bestemmelser om arbejdsmiljø indgår ikke længere i bekendtgørelsen. Den nuværende ordning om beskyttelsesniveauer vil fremadrettet være et fælles vejledende dokument, hvor de enkelte elementer er forankret i de respektive myndigheders lovgivninger; arbejdsmiljøloven, færdselsloven og vejloven/privatvejsloven.

Vejdirektoratet skal bemærke, at der med udkastet til bekendtgørelse ikke er tale om overimplementering af EU-retslige minimumsforpligtelser.

Der vurderes ikke at være administrative eller økonomiske konsekvenser af forslaget.

Det bemærkes desuden, at Vejdirektoratet vurderer, at bekendtgørelsen ikke vil medføre økonomiske konsekvenser i forhold til DUT.

Det foreslås, at bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2025.

Vejdirektoratet anmoder om, at eventuelle bemærkninger sendes til ub@vd.dk, med henvisning til j.nr. EMN-2024-613092, **senest den 6. november 2024**.

Der vedlægges en liste over høringsparterne.



Høringsmaterialet kan også tilgås på Høringsportalen på www.hoeringsportalen.dk, hvor høringsnotatet også vil blive gjort tilgængeligt. Ikke-ministerielle høringssvar vil indgå i et samlet høringssvar og blive offentliggjort på høringsportalen efter endt høring.

Det bemærkes, at Vejdirektoratet normalt ikke orienterer hørte parter, når en bekendtgørelse er blevet udstedt.

Ved afgivelse af høringssvar samtykkes til offentliggørelse af høringssvaret, herunder afsenders navn og mailadresse. Vejdirektoratet forbeholder sig ret til alene at behandle høringssvar, der omhandler ændringerne.

Udstedte bekendtgørelser offentliggøres på retsinformations hjemmeside:
www.retsinformation.dk

Med venlig hilsen

Ulrik Winther Blindum
Projektleder