

Høringsnotat

Om udkast til Bekendtgørelse om vejautoværn og TMA-system mv.

Vejdirektoratet har den 2. oktober 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om vejautoværn og TMA-system mv. i offentlig høring på høringsportalen.

Bekendtgørelsen vil erstatte bekendtgørelse nr. 9427 af 4. juli 2006 om opsætning af vejautoværn og påkørselsdæmpere i åbent land og visse bestemmelser i bekendtgørelse nr. 818 af 22. juni 2017 om afmærkning af vejarbejder mv. med senere ændringer.

Høringsfristen udløb den 6. november 2024. Der er modtaget høringssvar fra 5 eksterne høringssparter, som indgår i den samlede høring.

Vejdirektoratet har modtaget høringssvar fra:	Følgende høringssparter har i høringssvaret meddelt, at de ikke har bemærkninger til høringsmaterialet:
DTL – Danske Vognmænd	
Brancheforeningen SIKRE VEJE	
3F, Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S og Dækbranchen Danmark	
Multi Afspærring og Systemafspærring	
MJ SOS ApS	

Følgende eksterne høringssparter har ikke afgivet høringssvar:

abc rådgivende ingeniører, AMU Transport Danmark, Arkil, Asfaltindustrien, Bam-bus, Bfa-ba, Cyklistforbundet, Dansk Autoværn, Dansk Industri (tidl. Dansk Byggeri nu fusioneret), Dansk Handicapforbund, Dansk Industri Transport (DI-Transport), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Vejforening, Danske Havne, Danske Kørelæreres Landsforbund (DKL), Danske Landskabsarkitekter, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Speditører, DEKRA, Vognmandsuddannelser A/S, DTU, FDM, Foreningen af Frie Kørelærere, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), International Transport Danmark (ITD), Kommunal Teknisk Chefforening, Kommunernes Landsforening, KTC, Københavns Kommune, Movia, NCC, Nordprofil A/S, Rambøll, SPVI Spanggaard & Virenfeldt ApS, Aalborg Universitet.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet af de modtagne høringssvar, men kun det indhold, der vedrører de konkrete ændringer i bekendtgørelsesforslaget. Vejdirektoratets kommentarer til de enkelte indkomne høringssvar er markeret med kursiv. Understregning med fed markering med tekst i



kursiv indikerer ændringer til bekendtgørelsesforslaget. Der indledes med et kort resumé over de emner, hvor der foretages justeringer i bekendtgørelsesforslaget.

Vejdirektoratet har fra en enkelt høringspart modtaget forslag til ændring, der strækker sig ud over de ændringer i bekendtgørelsesforslaget, der har været medtaget i denne offentlige høring. Forslaget vil indgå i overvejelserne og det videre arbejde ved den næste større revision af bekendtgørelsen, idet det vil skulle udsendes i ny offentlig høring.

Resumé over emner, hvor der foretages justeringer i bekendtgørelsesudkastet

i § 10, stk. 1, pkt. 1 tilføjes "jf. dog stk. 2."

i § 10 er tilføjet et stk. 2: "Stk. 2. Undtaget er vejarbejder på motorveje og motortrafikveje, hvor kommunen er vejmyndighed."

i § 12, stk. 4, tilføjes: "og skal være afbremset på for- og bagaksler, når det er henstillet."

i § 12, stk. 5, tilføjes: "og skal være afbremset på for- og bagaksler, når det er henstillet."

i § 13, stk. 1, tilføjes "vejautoværn".

i § 13, stk. 16, omformuleres til: "Der må ikke indenfor trafikværnets arbejdsbredde henstilles maskiner eller køretøjer eller henlægges materialer."

i § 24, stk. 4, rettes årstallet til 2030, som det også fremgår i høringsbrevet.

Høringssvar fra eksterne høringsparter

DTL – Danske Vognmænd foreslår, at der blandt andet af hensyn til TMA-personalets sikkerhed bør kræves, at nye TMA'er (TMA-systemer), der anvendes på motorveje og motortrafikveje i fremtiden specificeres med en egenvægt på mindst 16 tons.

Vejdirektoratet bemærker, at der ikke er ændret på minimumsvægtkravet på 10,8 tons (køreklar vægt) til et TMA-system i forhold til gældende bestemmelser. Vægtkrav er fastsat ud fra hvordan TMA testes, altså hvilket testkrav der er ift. vægt af det samlede system (bærende køretøj, afmærkningsflade og TMA) for at TMA kan opnå testgodkendelse. Vægtkravet er desuden fastsat ud fra hensynet til såvel trafikanter som måtte påkøre TMA-systemet som til chaufføren, der sidder i TMA-systemet ved påkørsel.

Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

Brancheforeningen SIKRE VEJE

Brancheforeningen SIKRE VEJE bemærker vedrørende § 13, stk. 5, at det bør præciseres i hvilke situationer, der kan anvendes dæksæt i stedet for påkørselsdæmpere, idet brancheforeningen finder, at det ikke altid anses for muligt at anvende eftergivelige autoværnsender foran alle typer af trafikværn.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at dæksæt kan anvendes, hvis eksempelvis pladsforhold ikke muliggør brugen af påkørselsdæmpere. Branchesamarbejdet (vejregelgruppen Afmærkning af vejarbejder) arbejder med en præcisering af, hvor dæksæt kan anvendes. Beskrivelsen vil blive offentlig tilgængelig på Vejregelportalen.

Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.



Brancheforeningen SIKRE VEJE spørger til, om sammenkoblingen skal være testet ved påkørselstest, eller om en simulering vil være tilstrækkelig.

Vejdirektoratet bemærker hertil, at, jf. § 13, stk. 4, kan koblingselementer testes ved simulering, der udføres og dokumenteres, som angivet i DS/EN 16303:2020 eller tilsvarende.

Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

Brancheforeningen SIKRE VEJE finder ikke, at der med forslaget til bekendtgørelse tages højde for den teknologiske udvikling inden for blandt andet afmærkning på kørebanen. Det anføres, at man bør indarbejde de fordele for udlægningen af kørebaneafmærkning, som lastbilmonteret udstyr giver. Konkret foreslår brancheforeningen, at § 20 suppleres med et nyt stk. 3, som muliggør, at TMA-systemet kan være monteret på arbejdskøretøjet, når dette har en køreklar vægt på 10,8 tons eller højere og der for øvrigt afmærkes for arbejdets udførelse i overensstemmelse med den kommende bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder mm.

Vejdirektoratet bemærker, at forslaget strækker sig ud over de ændringer i bekendtgørelsesforslaget, der har været medtaget i denne offentlige høring. Forslaget vil indgå i Vejdirektoratets løbende overvejelser om mulige ændringer. I vurderingen vil der bl.a. skulle tages stilling til såvel sikkerheden for færdslen og dermed trafikanterne og for vejarbejderne. Det skal desuden oplyses, at køretøjer skal opfylde Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning, udstyr og anvendelse.

Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

Brancheforeningen SIKRE VEJE spørger til, om § 24, stk. 2 betyder, at en TMA på 4,5 tons ikke må anvendes på de danske veje efter 30. juni 2025?

Vejdirektoratet skal bemærke, at overgangsbestemmelsen § 24, stk. 2, betyder, at man frem til den 30. juni 2025 må anvende et TMA-system med en faktisk totalvægt på 4,5 tons. Herefter er det, jf. § 12, stk. 2, et TMA-system med en køreklar vægt på 4,5 tons.

Efter 1. januar 2028 skal alle nye TMA-systemer have en køreklar vægt på mindst 10,8 tons. Det har været gældende siden 2022. Det betyder samtidigt, at køretøjer, der er i brug, før overgangsbestemmelsen træder i kraft, fortsat kan anvendes.

Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

Systemafspærring og Multi Afspærring ApS

Systemafspærring og Multi Afspærring ApS anfører vedrørende § 13, stk. 2, sidste pkt., at formuleringen "hvor det anses nødvendigt" er uklar og ikke kan omsættes til praksis.

Vejdirektoratet skal bemærke, at andet punktum som lyder "Tilsvarende kan der opsættes trafikværn for lodrette spring, der er mindre end 1 m, hvor det anses for nødvendigt." er tilføjet, så der kan anvendes trafikværn i forbindelse med vejarbejdets udførelse, hvor det anses for en løsning til beskyttelse af trafikanter samt vejarbejdere i forhold til de arbejdsmiljømæssige forhold.

Vejdirektoratet er derfor ikke enig i, at formuleringen er uklar og ikke kan omsættes i praksis. Bestemmelsen åbner mulighed for, at trafikværn også kan opsættes ved mindre lodrette spring, hvis det forlanges i branchevejledninger eller lignende.

Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.



Systemafspærring og Multi Afspærring ApS bemærker, at der er en årstalsfejl i høringsbrevets punkt 16 nr. 4, hvor årstallet er anført til 2030. Det skal være 2025, som det fremgår af bekendtgørelsesudkastets § 24, stk. 4.

Vejdirektoratet bemærker, at der er sneget sig en trykfejl ind i bekendtgørelsesudkastet, mens årstallet er korrekt i høringsbrevet. Overgangsbestemmelsen blev indført i 2022 og udløber 30. juni 2030.

Vejdirektoratet foretager en ændring i bekendtgørelsesforslaget.

3F, Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S og Dækbranchen Danmark

3F, Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S og Dækbranchen Danmark anbefaler helt overordnet, at bekendtgørelsesudkastet bør ændres, så der skal anvendes TMA-systemer også ved planlægningsbare opgaver. Derfor mener de, at motorkøretøj med anordning, jf. § 2, pkt. 9, og påhængsvogn med anordning, jf. § 2, pkt. 11, skal udgå og i stedet tilføje et nyt stk. 3 i § 10, hvor det fremgår, at der skal anvendes TMA-system i nødspor og hvor det er nødvendigt både i vognbane og nødspor ved reparation eller fjernelse af havareret køretøj i nødspor. Som konsekvens af dette kan § 11 slettes eller omformuleres til, at TMA-system skal anvendes på motorveje og motortrafikveje ved reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer. I § 22 foreslås det, at påhængsvogn med anordning udgår og erstattes med TMA-system.

Der stilles ikke krav om anvendelse af TMA-system ved reparation eller bugsering af et havareret køretøj, der holder i nødspor. Køretøjet holder i disse situationer ikke til umiddelbar gene eller fare. Det er køretøjets ejer, der har ansvaret for køretøjet, og som bestiller og betaler for assistance. Bekendtgørelsesudkastet giver mulighed for at anvende TMA-system i forbindelse med reparation på stedet eller fjernelse af et havareret køretøj i nødsporet, i såvel vognbanen tættest på nødsporet som i nødsporet. Det fremgår også af høringsbrevet. Der er derfor ikke noget til hinder for, at hele branchen selv vælger at anvende TMA-system til disse opgaver, men Vejdirektoratet ønsker ikke i disse situationer et obligatorisk krav om TMA, som alt andet, lige vil gøre bugseringen dyrere for køretøjsejer.

Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

3F, Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S og Dækbranchen Danmark finder, at et havareret køretøj, skal betragtes som en trafikfarlig hændelse, det vedrører definitionen om havareret køretøj i § 2, pkt. 7.

Vejdirektoratet skal bemærke, at nødspor, hvor havarerede køretøjer på motorvej holder, er beregnet til nødsituationer. Der anvendes efter lovgivningen bl.a. advarselstrekanter før havarerede køretøjer i nødspor. Trafikanterne ved, at havarerede køretøjer kan forekomme i nødspor, og derfor betragtes holdende havarerede køretøjer i nødsporet ikke som en trafikfarlig hændelse.

I modsætning til vognbaner, hvor de kørende skal kunne forvente, at vognbaner er farbare, medmindre der ligger noget på eller er placeret et havareret køretøj på kørebanen, som er til hinder for dette. I de tilfælde er der tale om en trafikfarlig hændelse og specifikt ofte en akut trafikfarlig hændelse. Akutte trafikfarlige hændelser håndteres efter bestemmelserne om akutte trafikfarlige hændelser på motorveje og motortrafikveje.

Bestemmelsen i udkastet til bekendtgørelse om vejautoværn og TMA-system mv. er udformet, så det er en mulighed at anvende TMA-system i forbindelse med håndteringen af havarerede køretøjer, men det er ikke et krav.



Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

3F, Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S og Dækbranchen Danmark bemærker, at det må være en fejl, at afgørelser truffet af Vejdirektoratet efter § 12, stk. 7, ikke kan indbringes til transportministeren.

Vejdirektoratet skal bemærke, at afgørelser, der er truffet i medfør af bestemmelsen i § 12, stk. 7, ikke kan indbringes for transportministeren, som oplyst i høringsbrevet.

Vejdirektoratet foretager ikke ændringer i bekendtgørelsesforslaget.

MJ SOS ApS bemærker, at der er blevet skåret fem år af overgangsperioden for TMA (Truck Mounted Attenuator) i relation til NCHRP 350-standarderne hvilket betyder, at den oprindelige frist, der løb til 2030, nu er blevet ændret. Spørger til om dette er en fejl.

Vejdirektoratet bemærker, at der er sneget sig en trykfejl ind i bekendtgørelsesudkastet, mens årstallet er korrekt i høringsbrevet. Overgangsbestemmelsen blev indført i 2022 og udløber 30. juni 2030.

Vejdirektoratet foretager en ændring i bekendtgørelsesforslaget.

Øvrige ændringer

Vejdirektoratet har ud over ovennævnte ændringer foretaget enkelte præciserende ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring.

Det præciseres, at:

i § 10, stk. 1, pkt. 1 tilføjes "jf. dog stk. 2."

i § 10 er tilføjet et stk. 2: " Stk. 2. Undtaget er vejarbejder på motorveje og motortrafikveje, hvor kommunen er vejmyndighed."

i § 12, stk. 4, tilføjes: "og skal være afbremset på for- og bagaksler, når det er henstillet."

i § 12, stk. 5, tilføjes: "og skal være afbremset på for- og bagaksler, når det er henstillet."

i § 13, stk. 1, tilføjes "vejautoværn"

i § 13, stk. 16, omformuleres til: "Der må ikke indenfor trafikværnets arbejdsbredde henstilles maskiner eller køretøjer eller henlægges materialer."

Vejdirektoratet foretager en ændring i bekendtgørelsesforslaget.