

5. november 2024

Høringssvar:

Ny bekendtgørelse om vejafmærkning af vejarbejder, akutte trafikfarlige hændelser og reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer

Fra Vejdirektoratet har brancheforeningerne Asfaltindustrien og SIKRE VEJE ved mail af 2. oktober 2024 modtaget ovenstående bekendtgørelse i høring (j.nr. EMN-2024-613092-6343947). Her er foreningernes fælles høringssvar:

Generelle kommentarer

Sikkerhed for de ansatte, der beskæftiger sig med vejarbejde

Af høringsbrevet fremgår det, at færdselsloven ikke giver hjemmel til at fastsætte bestemmelser om arbejdsmiljø i denne bekendtgørelse, hvilket er årsagen til, at bestemmelser om arbejdsmiljø udgår.

Asfaltindustrien og SIKRE VEJE finder ligesom vejdirektorater heller ikke hjemmel i færdselsloven til at Vejdirektoratet kan indføre regler om sikkerheden for vejarbejdere gennem afmærkning.

På trods af dette er der dog fortsat et klart behov for, at afmærkningsreglerne også tager højde for sikkerheden for de personer, der udfører vejarbejde. Færdselslovens § 118 og § 125 indeholder allerede bestemmelser, der tager særligt hensyn til de personer, der arbejder på vejene, herunder ved at fastsætte skærpede straffe for hastighedsoverskridelser i forbindelse med vejarbejde.

Asfaltindustrien og SIKRE VEJE finder det uhensigtsmæssigt, at reglerne om vejarbejdernes sikkerhed helt fjernes af følgende grunde:

- Vejmyndighederne, der skal godkende afmærkningsplaner, vil med den foreslåede løsning ikke have tilstrækkeligt grundlag for at afveje hensynet til trafik og fremkommelighed mod sikkerheden for vejarbejderne.
- Arbejdsmiljølovens regler om arbejdstagernes sikkerhed vil ikke indgå i vejmyndighedernes vurdering af afmærkningsplanerne, som kun vil kunne godkendes ud fra trafikmæssige hensyn.

Asfaltindustrien og SIKRE VEJE forudser, at virksomheder, der udfører vejarbejde, vil støde på betydelige vanskeligheder med at opnå tilladelse fra vejmyndighederne til at afspærre et tilstrækkeligt arbejdsområde, der opfylder kravene i arbejdsmiljøloven. Dette er allerede en velkendt udfordring blandt mange af vores medlemmer, og de foreslåede ændringer i de eksisterende regler vil sandsynligvis forværre situationen.

Forslaget vil derfor øge risikoen for, at virksomhederne tvinges til at udføre vejarbejde uden tilstrækkelig plads til nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, såsom hastighedsdæmpende tiltag eller arbejdsfri zoner.

Asfaltindustrien og SIKRE VEJE mener, at denne problematik bør behandles i det aktuelle regelarbejde. Vi mener, at bekendtgørelsens ikrafttræden bør afvente en afklaring af denne udfordring, for at sikre, at vejarbejdernes sikkerhed fortsat bliver tilgodeset.

Specifikke kommentarer

§ 29, stk. 2

På motorveje og motortrafikveje med to eller flere vognbaner i samme retning skal nødpladsen desuden forvarsles med E 34 Nødplads ved begge sider af kørebanen mindst 150 m før nødpladsen med undertavle, som angiver afstanden til nødpladsen.

Kommentar:

Der er ofte pladsmæssige udfordringer på de anlægsstrækninger, hvor der etableres nødpladser. Derfor bør det nøje overvejes om kravet er hensigtsmæssigt, særligt i forhold til anlægslogistikken på projekterne, hvor tavlerne må formodes at finde anvendelse.

§ 44, stk. 4

Trafikværn skal være forsynet med reflekser i reflektionsklasse 4. Reflekserne skal dække mindst 1% af trafikværnets overfladeareal.

Kommentar: Dette krav stemmer ikke overens med det antal eller type af reflekser, der er monteret som standard fra producenterne i udlandet.

For at anskueliggøre problemstillingen har vi opsat nedenstående eksempler:

Eksempel 1: Deltabloc SB50-værn har en overflade på L500 cm x H50 cm
Den samlede overflade pr. side = 25.000 cm² pr. værn

Deltabloc SB50-værn har - som de fleste andre trafikværn på markedet - reflekser med et areal på 8-10 cm² pr. refleks og i alt 8 reflekser pr. værn. Med de nye regler skal et Deltabloc SB50-værn i Danmark have minimum 25 reflekser pr. side.

Eksempel 2: Rebloc 80H-værn har en overflade på L800 cm x H80 cm
= samlet overflade pr. side = 64.000 cm²

Med de nye regler skal et Rebloc 80H-værn i Danmark have i alt 64 reflekser pr. værn.

Vi foreslår, at § 44, stk. 4, bliver ændret til:

Trafikværn skal være forsynet med reflekser i minimum reflektionsklasse 3. Reflekserne skal dække mindst 10 cm² pr. 2 løbende meter trafikværn.

Med denne ændring vil det være muligt fortsat at anvende de trafikværn, der findes på markedet frem for at der skal laves særlige trafikværn kun til det danske marked.

§ 51, stk. 3

Blinkende Z 93 Gult blinksignal skal selvjustere procentvis i lysstyrke efter omgivelsernes lysforhold. Lysstyrken justeres fra 100% i dagslys til min. 10% i mørke, dog må lysstyrken ikke være under 500 candela.

Kommentar: Det er ikke tydeligt angivet i høringsbrevet, hvilken Dansk Standard, der er tale om. Men der er sandsynligt, at de 500 Candela, der angives som minimumværdi i ovenstående stammer fra Tabel 01 i DS/EN 12352:2024.

Tilsvarende angives 500 Candela også som minimumværdi i 4.2.1.2.1 i samme DS.

De 500 candela er en beskrivelse af lampernes specifikationer og ikke hvordan den blænder ned. Der stilles i nuværende bekendtgørelse nr. 818 af 22/06/2017 krav til Z 93 gult blinksignal i bilag 2. Af dette bilag fremgår det, hvordan sænkning af lyset skal foregå.

I DS/EN 12352:2024. 4.2.1.2.3 findes der et eksempel på et tilsvarende skema.

For at opnå de ønskede nedblændingstrin er det nødvendigt, at nærværende bekendtgørelse angiver tilsvarende specifikationer. Bilag 2 fra eksisterende bekendtgørelse nr. 818 af 22/06/2017 ville med fordel kunne anvendes, da kravene i dette er standard for materiel, der anvendes på det danske marked.

§ 58, stk. 3

Stk. 1 og 2 gælder ikke i forbindelse med vejarbejde, der udføres uden pauser længere end 30 minutter og har en varighed på maksimalt 24 timer.

Kommentar: Der er med dette forslag til ændring lagt op til at fremkommelighed vægtes over arbejdsmiljø. For arbejder, hvor der arbejdes hen over vejens midte, som det fx er tilfældet ved asfaltarbejde, er der en begrundet frygt for, at man med denne ændring vil åbne op for, at vejmyndigheden kan afvise lukninger af vejen ved arbejder af en varighed under 24 timer på trods af, at behovet er til stede pga. arbejdsmiljø forhold.

Vi foreslår følgende tilføjelse til paragraffen:

Stk. 4 Hvis den fri bredde forbi maskinudlægning af asfaltbelægninger er mindre end 3,0 m, skal vejen dog altid spærres uanset varigheden på arbejdet. Dog evt. kun for visse trafikanttyper; på lokalveje dog kun, hvis den fri bredde er mindre end 2,6 m. Dette gælder dog ikke ved korte indsnævringer på lokalveje.

§ 74

Kommentar: Der tages ikke højde for den teknologiske udvikling indenfor udlægning af vejstriber i paragraffen. I forbindelse med udgivelsen af denne bekendtgørelse bør man indarbejde de fordele for udlægningen af kørebaneafmærkning som lastbilmonteret udstyr giver.

Vi foreslår følgende tilføjelse til paragraffen:

Stk. 4 Ved afsætning eller udførelse af kørebaneafmærkning med lastbilmonteret udstyr, kan arbejdet udføres som kørende vejarbejde og afmærkes efter reglerne i § 72.

§ 75

Kommentar: Der tages ikke højde for den teknologiske udvikling indenfor udlægning af vejstriber i paragraffen. I forbindelse med udgivelsen af denne bekendtgørelse bør man indarbejde de fordele for udlægningen af kørebaneafmærkning som lastbilmonteret udstyr giver. Det lastbilmonterede udstyr kan sidestilles med en fejebil, hvorfor nødvendigheden for afmærkning kan sidestilles med, hvad der er nødvendigt for denne.

Vi foreslår følgende tilføjelse til paragraffen:

Stk. 5 Ved afsætning eller udførelse af kørebaneafmærkning med lastbilmonteret udstyr, sidestilles arbejdet med kørende vejarbejde og afmærkes efter reglerne i § 71. Stk. 3-4 finder ikke anvendelse ved anvendelse af lastbilmonteret udstyr.

§ 94, stk. 3

Ved udførelse af reparation på stedet eller ved fjernelse af et havareret køretøj i tilfælde, der udover brug af nødspor tillige kræver inddragelse af en del af kørebanen på motorvej eller motortrafikvej, jf. færdselslovens § 47, stk. 2, skal første vognbane inddrages og afmærkes med en afmærkningsflade forsynet med Z 93 Gult blinksignal, D 15 påbudt passage i mindst 50 cm størrelse og med gul blinkende pil, jf. figur 3 i bilag 1. Nødsporet kan afspærres med O 45 Spærrebom.

Kommentar: Af bilag 1 fremgår, at D 15 skal være 70 centimer.

/Asfaltindustrien & SIKRE VEJE

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

cw2@vd.dk

6. november 2024

J.nr. EMN-2024-613092

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om vejafmærkning af vejarbejder, akutte trafikfarlige hændelser og reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer

Vejdirektoratet har den 23. september sendt udkast til bekendtgørelse om vejafmærkning af vejarbejder, akutte trafikfarlige hændelser og reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer i høring. Bekendtgørelsesudkastet samler tre bekendtgørelser, der vedrører vejafmærkninger af midlertidige arbejder og hændelser på vej, til en bekendtgørelse.

3F, Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S og Dækbranchen Danmark anbefaler helt overordnet, at bekendtgørelsens bestemmelser ændres, så der skal anvendes TMA-systemer også ved planlægningsbare opgaver.

Det fremgår af Vejdirektoratets bekendtgørelsesudkast, at TMA-systemer *skal* anvendes på motorveje og motortrafikveje ved akutte trafikfarlige hændelser, mens TMA-systemer *kan* anvendes på motorveje og motortrafikveje ved udførelse af reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer.

Vi mener, at det bør være *skal* i begge tilfælde, da de nuværende regler ikke er tilstrækkelige i forhold til at sikre sikkerheden for både medarbejdere og trafikanter.

3F, Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S og Dækbranchen Danmark har følgende bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet:

Arbejdsmiljø bør fortsat være en del af bekendtgørelsen

Det fremgår af høringsbrevet, at det er Vejdirektoratets vurdering, at der i færdselsloven ikke er hjemmel til, at der i denne bekendtgørelse kan fastsættes bestemmelser om arbejdsmiljø. Hjemmel hertil findes i arbejdsmiljølovens § 39 som håndhæves af Arbejdstilsynet, og som konsekvens heraf udgår de bestemmelser, der handler om arbejdsmiljø i den nye bekendtgørelse.

3F, Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S og Dækbranchen Danmark er, som medlemmer af Vejregelgruppen, dybt skuffede og frustrerede over, at der på et vejregelgruppemøde klart og tydeligt og med en vis stolthed fra Vejdirektoratet og Arbejdstilsynets side blev lovet gruppens medlemmer, at der ville blive samarbejdet om bekendtgørelsen.

Sammenhæng mellem arbejdsmiljø og vejafmærkning er, som vi ser det, helt nødvendigt for, at der kan opstilles klare krav for alle, der arbejder med de i bekendtgørelsens nævnte arbejdsopgaver. Vi finder det derfor beklageligt, at man med revisionen af vejledningen ikke tilgodeser forbedringer af medarbejdernes fysiske og psykiske arbejdsmiljø.

Regelkollision skal undgås med tydelige krav i en bekendtgørelse, og Vejdirektoratet og Arbejdstilsynet bør være enige om, hvilke krav til sikkerhedsniveauer, der gælder for alle, der arbejder med dette område.

Bekendtgørelsen er ikke blevet lettere at anvende for brugerne

Det fremgår videre af høringsbrevet, at formålet med at samle de tre bekendtgørelser er at gøre anvendelsen af bekendtgørelsen lettere. Det mener 3F, Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S og Dækbranchen Danmark ikke er opnået i høringsudkastet.

Det bør fremgå tydeligt, hvilke præcise krav, der gælder for alle. I den forbindelse mener vi, at det er nødvendigt tydeligt at beskrive, hvad der skal anvendes, og ikke hvad der kan anvendes.

TMA-systemer bør også anvendes ved planlægningsbare opgaver

3F, Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S og Dækbranchen Danmark er enige om, at der skal implementeres tvungen brug af beskyttelse med TMA på motorveje og motortrafikveje, både ved akutte trafikfarlige hændelser og ved reparation og fjernelse af havarerede køretøjer.

Vi er af den opfattelse, at det store arbejde, vi igennem mange år har lagt i "forbedrende" tiltag til bekendtgørelser, er spildte kræfter. Bekendtgørelsen må ikke bringe de virksomheder, der arbejder med reparation og fjernelse af havarerede køretøjer eller akutte trafikfarlige opgaver, i en situation, hvor de kommer i en regelkollision imellem Vejdirektoratets bekendtgørelse og Arbejdstilsynets regler. Ligeledes må der ikke være mulighed for, at branchen kan konkurrere på, at sikkerheden ikke tilgodeses for medarbejdere, havarister og øvrige trafikanter.

3F, Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S og Dækbranchen Danmark overvejer kraftigt om vores engagement og store arbejde som medlemmer af Vejregelgrupperne skal stoppe, hvis ikke Vejdirektoratet og Arbejdstilsynet formår at tilpasse bekendtgørelserne til virkeligheden. Vi anbefaler derfor, at revisionen af bekendtgørelserne sættes i bero, og Vejregelgrupperne kaldes sammen endnu engang.

Vi er til orientering i gang med at planlægge en deputation for Folketingets Transportudvalg for at løfte problemstillingen der.

Venlig hilsen

Flemming Overgaard

forhandlingssekretær, 3F Transport,
formand, Reddernes Udviklingssekretariat



Jesper Højte Stenbæk

fagchef for transport og infrastruktur, Dansk Erhverv



Henrik Rytter Christensen

assistancechef, Falck Danmark A/S



Henrik Ahlstrøm Olsen

distriktschef, SOS Dansk Autohjælp A/S



Volker Nitz

direktør, Dækbranchen Danmark



Vejdirektoratet
Att.: Christina Waldstrøm - vedr. j.nr. EMN-2024
cw2@vd.dk

Svar på høring om revision af Vejdirektoratets bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder mv.

6. november 2024
JSL/NSOE
Dok ID: 429739

Dansk Arbejdsgiverforening og Fagbevægelsens Hovedorganisation svarer her på vegne af sine medlemsorganisationer på høringen af 2. oktober 2024 om **Bekendtgørelse om vejafmærkning af vejarbejder, akutte trafikfarlige hændelser og reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer**, der samler de tre bekendtgørelser (nr. 818/2013, 739/2017 og 521/2022) i én bekendtgørelse.

DA og FH har følgende bemærkninger:

Generelt

Ansattes sikkerhed ved vejarbejde

Det fremgår af høringsbrevet, at det er Vejdirektoratets vurdering, at der i færdselsloven ikke er hjemmel til i denne bekendtgørelse at fastsætte bestemmelser om arbejdsmiljø, så derfor udgår de bestemmelser, der omhandler arbejdsmiljø.

DA og FH anerkender, at færdselsloven i dag ikke giver hjemmel til at fastsætte bestemmelser om – gennem afmærkning – sikkerheden for de personer, der udfører vejarbejdet.

DA og FH påpeger imidlertid et åbenlyst behov for, at der i reglerne om afmærkning også sker sikring af personer, der udfører vejarbejde. Det særlige beskyttelseshensyn for personer, der udfører arbejde, fremgår da også udtrykkeligt med færdselslovens bestemmelser i hhv. § 118 og § 125, hvor der netop er fastsat skærpet straf for hastighedsoverskridelser ved vejarbejde.

DA og FH finder derfor, at det desværre er en *utilfredsstillende* løsning blot helt at fjerne reglerne om hensynet til vejarbejdernes sikkerhed. Det skyldes følgende:

Vester Voldgade 113
1552 København V
Tlf.: 33 38 90 00
CVR 16834017
da@da.dk
da.dk

- At de konkrete regler om afmærkning m.m. kun findes i Vejdirektorets regler, og at der ikke er andre måder at opnå sikkerheden for dem, der udfører arbejdet end gennem beskyttelsesniveauerne
- At den vejmyndighed, der skal godkende en konkret afmærkningsplan, med den foreslåede løsning ikke vil have et grundlag i afmærkningsreglerne for, som i dag at kunne afveje hensynet til færdselssikkerhed og fremkommelighed med hensynet til vejarbejdernes sikkerhed
- At Arbejdsmiljølovens regler om sikkerhed for de ansatte ved vejarbejde ikke vil være en del af vejmyndighedens konkrete regelgrundlag i forbindelse med godkendelse af afmærkningsplaner. Regelgrundlaget vil alene give mulighed for at godkende en plan ud fra hensynet til færdsel og fremkommelighed.

DA og FH forudser, at der med det samme vil opstå betydelige vanskeligheder for de virksomheder, der skal udføre vejarbejdet med at opnå tilladelse hos vejmyndigheden til at afspærre et tilstrækkeligt stort arbejdsområde, der lever op til arbejdsmiljølovgivningen.

Det er allerede kendt blandt branchens aktører, at der med de gældende regler ofte er problemer med at få lov af vejmyndigheden til at sikre de ansatte med forsvarlig afmærkning og afspærring. De problemer vil blive langt større og langt mere hyppige med de foreslåede bekendtgørelsesændringer.

Forslaget giver derfor øget risiko for, at virksomheder vil se sig tvunget til at igangsætte vejarbejde uden de fornødne sikkerhedsforanstaltninger med langt flere farlige situationer til følge for dem, der skal udføre arbejdet på vejen.

DA og FH finder, det er nødvendigt at håndtere denne udfordring i det regulararbejde, der nu pågår.

Det kan gøres på to måder:

- **DA og FH foreslår**, at der i Færdselsloven gives bemyndigelse til, at ministeren kan fastsætte regler om sikkerheden for personer, der arbejder på vejen. Fx i tilknytning til den gældende § 98. Dermed vil bestemmelserne om vejarbejdernes sikkerhed kunne fastholdes

Eller

Side 3/4

- **DA og FH foreslår** at indsætte en konkret henvisning i bekendtgørelsens § 4 til arbejdsmiljølovgivningen, der fastslår, at arbejdsmiljølovens bestemmelser om sikkerheden for dem, der arbejder på vejen, skal være tilgodeset i afmærkningsplanen. Denne løsning kræver dog, at der i øvrigt iværksættes andre tiltag for at beskytte dem, der arbejder på vejen med et regelnormerende grundlag svarende til det, der udgår fra de nuværende regler (Håndbog for afmærkning af vejarbejder mv.).

Uanset om der vælges den ene eller anden løsning, skal der sikres et retsgrundlag for vejarbejdernes sikkerhed, der er tilsvarende det aktuelle retsgrundlag og beskyttelsesniveau (også i en eventuel interimperiode).

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser:

§ 6, stk. 6 om politiets samtykke til hel og delvis afspærring af vej

I udkastet til bekendtgørelsen står der, at politiet nu skal give samtykke til hel eller delvis spærring af vej, hvor de før blot blev orienteret. Regelændringen vil sandsynligvis medføre et øget sagsbehandlingsarbejde og sagsbehandlingstid hos den konkrete vejmyndighed, der modtager ansøgning om hel eller delvis spærring af vej. Der vil formodentlig derfor være en større barriere ift. at få tilladelse til hel eller delvis spærring af vej. Hel eller delvis spærring af vej udgør sammen med andre faktorer de højeste beskyttelsesniveauer og yder medarbejderne den bedste beskyttelse mod påkørsel. Det er vores bekymring, at denne regelændring derfor vil få negative konsekvenser for sikkerheden for dem der arbejder på vejen.

DA og FH foreslår derfor ud fra et sikkerhedshensyn til ansatte ved vejarbejde at fastholde den nuværende retstilstand, hvor politiet orienteres om hel eller delvis spærring af vej.

§ 58 om fri bredde

I udkastet til bekendtgørelsen står der, at hvor den frie bredde forbi et vejarbejde er mindre end 3 m, skal vejen spærres helt eller delvist. Som noget nyt indføres stk. 3, hvor der står, at § 58, stk. 1 og stk. 2 ikke gælder ved vejarbejde, der har en varighed på maksimalt 24 timer.

DA og FH vil foreslå, at der ikke indføres et nyt stk. 3 med lempede sikkerhedsregler for arbejde op til 24 timer. Risikoen for påkørsel ved vejar-

bejde er jo til stede, også selv om arbejdet kun varer op til 24 timer. De nuværende regler om, at vejen skal afspærres helt eller delvist, hvor den frie bredde er mindre end 3 meter, skal derfor fastholdes af hensyn til sikkerheden for vejarbejderne.

Side 4/4

Med venlig hilsen

Dansk Arbejdsgiverforening
Jens Skovgaard Lauritsen

Fagbevægelsens Hovedorganisation
Niels Sørensen

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
sag: EMN-2024-613092 / 6343947

Deres ref.: C. Waldstrøm

Vor ref.: OHO/FBA / 24-318

Dato: 6.11.2024

Høringssvar til Bekendtgørelse om vejafmærkning af vejarbejder, akutte trafikfarlige hændelser og reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer.

DTL-Danske Vognmænd takker for modtagelsen af udkast til bekendtgørelse om vejafmærkning af vejarbejder, akutte trafikfarlige hændelser og reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer, og har følgende kommentar til udkastet:

Underretning af parter

§ 7.

Stk. 3. Ved vejarbejde, hvor den fri bredde under vejarbejdet bliver mindre end 3,65 m på trafikveje, eller hvor den fri højde reduceres, skal Vejdirektoratet underrettes senest 5 dage før arbejdet påbegyndes.

Af hensyn til afvikling af særtransporter bør 5 dage ændres til det dobbelte, så der kan ske underretning til relevante myndigheder på et tidligere tidspunkt. Dermed kan informationerne i god tid nå ud til særtransportører, som ofte planlægger deres ruter på særtransporter med længere varsel.

Venlig hilsen

DTL Danske Vognmænd

Finn Bjerremand

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

30-10-2024

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S24-7878

Ref: DBL/

Høring over udkast til bekendtgørelse om vejafmærkning af vejarbejder, akutte trafikfarlige hændelser og reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer, j.nr. EMN-2024-613092

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

C 56

FDM savner i bekendtgørelsesudkastet en mere omfattende omtale af nødvendigheden af at anvende C 56-tavlen. Tavlen omtales i § 71 i forbindelse med kørende vejarbejde, men så vidt det ses i øvrigt ikke.

Det er desværre ikke et ukendt fænomen på vejene, at når hastighedsgrænsen ved et vejarbejde nedsættes med C55-tavler, afsluttes den lokale hastighedsgrænse ikke med C 56-tavlen, når vejarbejdet er passeret.

Det er problematisk på alle typer veje, men især på motorveje, da bilisterne formelt pålægges at fortsætte – unødigt – med den nedsatte hastighed i potentielt adskillige kilometer. Ikke mindst hvis der er tale om en 130 km/t-zone. Resultatet på vejene er, at der efter passage af vejarbejdet sker en betragtelig spredning i de faktiske hastigheder, da nogle bilister fortsætter med fx 80 km/t, mens andre fortsætter med fx 130 km/t. Det skaber usikkerhed og farlige situationer, ligesom det sænker respekten for hastighedstavler i andre henseender.

FDM foreslår derfor, at der i bekendtgørelsen indskrives, at C 56-tavlen altid skal opsættes ved vejarbejdets ophør, hvis C55-tavler har været anvendt.

Gul spærrelinje

I bekendtgørelsens § 34 nævnes der, at gul spærrelinje, der adskiller modsatrettet færdsel, kan udføres som enkeltlinje. Det er FDM's oplevelse, at anvendelse af enkeltlinje ved modsatrettet færdsel fører til farlige situationer, da trafikanter er vandt til, at enkeltlinjer kun normalt anvendes ved færdsel i samme retning, hvorimod spærrelinje udført som dobbeltlinje indikerer, at der er tale om modsatrettet færdsel.

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

FDM vil foreslå, at § 34 ophæves, således at det altid er et krav, at spærrelinje – gul eller hvid – der adskiller modsatrettet færdsel, skal udføres som dobbeltlinje.

Længdeafmærkning, der leder færdslen direkte ind på arbejdsområdet

I bekendtgørelsen nævnes der i § 65, stk. 2, at længdeafmærkning, der leder færdslen direkte ind på arbejdsområdet, altid skal fjernes, uanset om der anvendes gul afmærkning.

FDM bifalder denne bestemmelse, men opfordrer til at anvendelsesområdet præciseres, således at bestemmelsen også omfatter situationer, hvor længdeafmærkningen leder færdslen direkte ind i afmærkningsmateriel eller modsatrettet færdsel. For trafikanterne vil disse situationer være lige så farlige, som når trafikken ledes ind på det deciderede arbejdsområde.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Vejdirektoratet

Støvring d. 5/11-2024

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Att: Christina Waldstrøm

Høringssvar til j.nr. EMN-2024-613092 Vejafmærkning af vejarbejder, akutte trafikfarlige hændelser og reparation eller fjernelse af havarede køretøjer

Med henvisning til ovenstående journalnummer fremsendes hermed vores svar og bemærkninger jf. nedenstående:

§ 44 Stk. 4.

Trafikværn skal være forsynet med reflekser i reflektionsklasse 4. Reflekserne skal dække mindst 1% af trafikværnets overfladeareal.

Dette krav stemmer ikke overens med det antal eller type af reflekser der er monteret som standard fra producenterne i udlandet.

For at anskueliggøre problemstillingen har vi opsat nedenstående eksempler:

Der monteres på de fleste typer trafikværn en refleks med et areal på 8-10 cm², hvorfor dette er anvendt i nedenstående eksempler.

Eksempel 1: Deltabloc SB50 værn har en overflade på L=500 cm X H=50 cm = samlet overflade pr, side = 25000cm² pr, værn

Det vil så sige at der skal være minimum 10 stk. reflekser pr, side. Hvilket er 2 mere end værnet leveres med fra producenten. Da værnet leveres med 8 stk. reflekser pr. side.

Eksempel 2: Rebloc 80H. har en overflade på L=800 cm X H=80 cm = samlet overflade pr, side = 64000cm²

Det vil sige at der så skal være reflekser på 640 cm² pr side, altså hvis vi bruger samme refleks igen, så skal der være 64 stk. reflekser på en side. Hvilket må siges at være en ganske voldsomt krav.

Det foreslås det at ændre § 44 Stk. 4 til:

Trafikværn skal være forsynet med reflekser i minimum reflektionsklasse 3. Reflekserne skal dække mindst 10 cm² pr. 2 løbende meter trafikværn.

Med denne ændring vil det være muligt fortsat at anvende de trafikværn der findes på markedet frem for at der skal laves særlige trafikværn kun til det danske marked.

§46, stk. 3.

”Tværafmærkning med gul eller rød” ved signalanlæg og højdevarsling, det må være en fejl, at der er beskrevet røde blink, disse bruges ikke og vil vildlede hvis der nogle steder er røde blink og andre gule blink. Dette skal rettes.

§48 stk. 5.

Her gælder det samme som for §46, stk. 3.

§ 51, Stk. 3.

Beskrivelsen er uklar og giver ikke mening. Hvordan skal lysstyrken justere fra 100% til 10%? Hvis 500 candela er 10% så er 100% 5000 candela, hvilket er usandsynligt at opfylde. De Z93 blink der findes på markedet i dag kan maksimum levere ca. 1800 candela.

En evt. ændring til, eksempelvis 500 candela, vil have den stik modsatte effekt af, hvad der ønskes sikret jf. notat til høringsbrev.

Vi formoder dette stykke er en fejl og må stamme fra en forkert tabel i DS/EN12352:2024. Vi henviser til Tabel i bilag 2 og samtlige øvrige krav til Z93 blinksignaler der ligger i gældende bekendtgørelse nr. 818 af 22/06/2017

§ 65

Beskrivelsen er uklar. Hvad betyder det at den hvide længdeafmærkning annulleres med gul kørebaneafmærkning? Vejdirektoratet bedes præcisere betydningen.

§75-76, stk. 2.

Undertavler der fortæller hvad der laves, finder vi ikke relevant, da bilisterne ikke læser teksten, vi mener ”kun” det skal være angivelse af meter.

§ 86, Stk. 3

Med henvisning til Tabel i bilag 2 i gældende bekendtgørelse nr. 818 af 22/06/2017 er der fejl i blinkvarighed, hvor der nævnes ”0,9”. Dette skal ændres til 0,6.

§ 92, Stk. 4

Vi formoder dette er en fejl. Der findes ingen steder, hvor der ikke bruges Z93 blinklamper til at varsle bilisterne om at der er noget de skal være opmærksomme på forude. Det er decideret trafik- og personfarligt ikke at have noget form for opmærksomhedsblink i forbindelse med der går folk på vejen. Vi foreslår at tavlefladen skal vise trekant med Z93 lamperne ved totalspærring.

§ 95

Beskrivelsen er uklar. Skal Z93 toplamper blinke hele døgnet eller være slukket i lygtetændingstiden? I gældende bekendtgørelse nr. 818 af 22/06/2017, § 52, skal Z93 toplamper være slukket i lygtetændingstiden. De gamle krav om at top og bundlamper skal være slukket, mener vi er en rigtig stor fejl. Når toplamperne er slukket, vil der, når pil eller kryds er slukket, være en helt sort flade fra bundlamper og op, som ingen kan se i lygtetændingstiden. Dette giver anledning til u hensigtsmæssige opbremsninger fra bilisterne. Vores folk føler sig meget bedre set og mere trygge ved at kunne tænde toplamperne hele døgnet.

Vores generelle anbefaling er at rette ovenstående fejl og bruge de krav der ligger i gældende bekendtgørelse nr. 818 af 22/06/2017 da samtlige aktører på det danske marked opererer efter netop denne. Det vil få både uoverskuelige administrative og økonomiske konsekvenser, hvis dette bliver ændret, hvilket ikke synes at være formålet.

Skulle der være spørgsmål til ovenstående, står vi naturligvis til rådighed for yderligere oplysninger.

Med venlig hilsen

Systemafspærring og Multi Afspærring ApS

Fra: Christian Sellebjerg Anlæg & Infrastruktur Teknik & Miljø Vejle Kommune
<CHSEL@vejle.dk>

Sendt: 24. oktober 2024 09:11

Til: Christina Waldstrøm <cw2@vd.dk>

Cc: Erik Harbo <ehar@kolding.dk>

Emne: VS: j.nr. EMN-2024-61309 Høringsvar vedr: Høring over udkast til bekendtgørelse om vejafmærkning af vejarbejder mv.

Til Christina Waldstrøm

Vedrørende j.nr. EMN-2024-61309

Til nedenstående er også Kolding Kommune ved Erik Harbo.

Med venlig hilsen

Christian Sellebjerg

Projektleder | Anlæg & Infrastruktur

Teknik & Miljø | Kirketorvet 22, 7100 Vejle

M: 24872116 | E: chsel@vejle.dk



Fra: Christian Sellebjerg Anlæg & Infrastruktur Teknik & Miljø Vejle Kommune
<CHSEL@vejle.dk>

Sendt: 23. oktober 2024 15:23

Til: Christina Waldstrøm <cw2@vd.dk>

Cc: Simon Sølvason <E48S@kk.dk>; Anders Kruse Christiansen <akch@aarhus.dk>;
lenkr@holb.dk; Daniel Alleslev Ørskov <daloe@odense.dk>; Gitte Merstrand (19004
<Gitte.Merstrand@silkeborg.dk>

Emne: j.nr. EMN-2024-61309 Høringsvar vedr: Høring over udkast til bekendtgørelse om
vejafmærkning af vejarbejder mv.

Til Christina Waldstrøm

Vedrørende j.nr. EMN-2024-61309

Fremsendes hermed høringssvar til:

*Udkast til bekendtgørelse om vejafmærkning af vejarbejder, akutte trafikfarlige hændelser og
reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer*

Høringssvaret er fremsendt på vegne af følgende Kommune og fagpersoner:

Københavns Kommune: Simon Sølvason e48s@kk.dk

Aarhus Kommune: Anders Kruse Christiansen akch@aarhus.dk

Odense Kommune: Daniel Alleslev Ørskov daloe@odense.dk

Holbæk Kommune: Lene Krull lenkr@holb.dk

Silkeborg Kommune: Gitte Merstrand Gitte.Merstrand@silkeborg.dk

Vejle Kommune ved: Undertegnet

Høringsvaret er ydermere drøftet og godkendt af Vejregelgruppen IT på vej.

Vi deltager meget gerne i dialog om nedenstående fremsendte bemærkninger.

Vil du kvittere for modtagelse – på forhånd tak.

Høringsversion	Forslag
§ 4. Før et vejarbejde kan påbegyndes, skal der foreligge en afmærkningsplan.	<p>Der tilføjes et Stk. 4 som specificere at signalanlæg også skal tages højde for i vejarbejder (det bliver nemlig ofte overset i praksis):</p> <p>§ 4. Før et vejarbejde kan påbegyndes, skal der foreligge en afmærkningsplan.</p> <p>...</p> <p>...</p> <p>Stk. 4. Afmærkningsplanen skal inkludere en signalgruppeplan og signalopstillingsplan for evt. midlertidige eller permanente signalreguleret kryds i arbejdsområdet.</p>
<p>§ 53. X 11 Hovedsignal skal etableres i begge ender af en vejstrækning.</p> <p>Stk. 2. På trafikveje skal X 11 Hovedsignal opsættes i begge sider af vejen, medmindre der er overhalingsforbud.</p>	<p>Forslagene er vigtige da det ellers er uklart om de almindelige bestemmelser i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning gælder og hvilke undtagelser der er.</p> <p>§ 53. X 11 Hovedsignal skal etableres i begge ender af en vejstrækning for at regulere</p>

<p>Stk. 3. Sammenhørende signaler skal skifte samtidig, og der skal foretages test heraf inden ibrugtagning.</p>	<p>trafikken ad vejstrækninger med vekselvis ensrettet trafik</p> <p><i>Stk. 2.</i> På trafikveje skal <i>X 11 Hovedsignal</i> etableres i begge sider af kørebanen, medmindre der er overhalingsforbud.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Indkørsel for motorkøretøjer fra evt. sideveje på vejstrækningen skal ligeledes signalreguleres, med mindre trafikmængden fra sidevejen er helt ubetydelig.</p> <p><i>Stk. 34.</i> Sammenhørende Signaler, der regulerer samme trafikstrøm, skal skifte samtidigt, og der skal foretages test heraf inden ibrugtagning.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Signaler opsat midlertidigt ved vejarbejde er undtaget fra kravet om højtsiddende signaler.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Midlertidige lyssignaler opsat på trafikveje skal trafikstyres. Nedtællingsmoduler jf. §54 anses ikke som trafikstyring.</p> <p><i>Stk. 7.</i> Signaler skal i øvrigt anvendes efter bestemmelserne i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning.</p>
--	---

Med venlig hilsen

Christian Sellebjerg

Projektleder | Anlæg & Infrastruktur

Teknik & Miljø | Kirketorvet 22, 7100 Vejle

M: 24872116 | E: chsel@vejle.dk





Til Vejdirektoratet
att.: Christina Waldstrøm, cw2@vd.dk
j.nr. EMN-2024-613092

Høringssvar til udkast til bekendtgørelse om vejafmærkning af vejarbejder, akutte trafikfarlige hændelser og reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer

KL takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkast til bekendtgørelse om vejafmærkning af vejarbejder, akutte trafikfarlige hændelser og reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer.

Generelle bemærkninger

KL bemærker, at der i forbindelse med høringen vurderes, at udkastet til ny bekendtgørelse ikke vil give anledning til økonomiske konsekvenser for kommunerne og dermed DUT.

Dette er KL som udgangspunkt ikke enig i og ønsker på den baggrund udkastet i økonomisk høring. Se nedenstående bemærkninger.

Specifikke bemærkninger

Om fjernelse af mulighed for montering af vejskilt A 39 vejarbejde på køretøj

I udkastet til bekendtgørelsen udgår muligheden for at montere A 39 Vejarbejde-skilte på et køretøj, jf. § 71. Dette kan umiddelbart virke som en mindre justering, men justeringen kan få større økonomisk betydning for kommunerne.

Justeringen vurderes at ville betyde flere ekstraopgaver for kommunerne i forbindelse med vejarbejde. Dette sker som konsekvens af, at der flere gange dagligt skal anbringes og fjernes skilte ved hver eneste vejdriftsopgave. De enkelte maskinførere får en betydelig dårligere effektiv udnyttelse af maskinerne, idet maskinerne skal holde stille, imens der skiltes og fjernes skilte. Hvis vejdriftsopgaverne er udbudt til eksterne entreprenører, vil den nye bekendtgørelse afstedkomme krav om betragtelige økonomiske kompensationer.

Regelændringen kan medføre ekstraomkostninger, især for kommuner med store vejlængder. Ændringen af varslingen for vejarbejde får betydning for alle vejserviceopgaver (manuelle opgaver af kort varighed) vedrørende:

- Græsslåning i yderrabatter
- Renhold af yderrabatter
- Vask af skilte i yderrabatter
- Udskiftning af tavler i yderrabatter (ikke opgravning af stander)

Dato: 5. november 2024

Sags ID: SAG-2024-04385
Dok. ID: 3509808

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 2



- Tilspænding af brudledsbolte i yderrabatter
- Udskiftning af lyskilder i belysningsarmaturer i yderrabatter
- Øvrige arbejder i yderrabatter, der kan sidestilles hermed.

Ændringen af varslingen for vejarbejde får desuden betydning for alle kørende arbejder vedrørende:

- Maskinel græsslåning
- Maskinel afstribning
- Maskinel kantopfyldning
- Maskinel rabatafhøvling
- Maskinel vask af kantpæle og tavler
- Maskinel knusning af beplantning
- Tilsyn med afmærkning
- Øvrige arbejder, der kan sidestilles hermed.

I forbindelse med vejarbejder skal arbejdet og afmærkningsplaner godkendes. Ved de foreslåede ændringer forventes det, at den administrative byrde for denne opgave vil vokse.

Om indhentning af samtykke fra politi

Bekendtgørelsens § 6, stk. 6 er en tilføjelse til vejmyndighedens opgaver. Ved hel eller delvis spærring af vej skal vejmyndigheden som følge af ændringen indhente samtykke fra politiet. Dette må betragtes som en ny opgave som udvider den administrative byrde i kommunerne. KL påpeger, at når politiets samtykke foreligger, skal vejmyndigheden som hovedregel endnu en gang gennemgå sagsmaterialet, da samtykket ofte først foreligger flere dage efter anmodningen.

Høringssvaret afgives med forbehold for politisk behandling i KL.

Med venlig hilsen

Lars Hedegaard Nielsen
Specialkonsulent

Dato: 5. november 2024

Sags ID: SAG-2024-04385
Dok. ID: 3509808

E-mail: LAHN@kl.dk
Direkte: 3370 3343

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 2