

# Høringsnotat

**Notat om de indkomne høringssvar vedrørende forslag til bekendtgørelse om afmærkning af vejafmærkning af vejarbejde, akutte trafikfarlige hændelser og reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer.**

Vejdirektoratet hørte den 2. oktober 2024 en række myndigheder og organisationer, over udkast til forslag til bekendtgørelsesudkast om afmærkning af vejafmærkning af vejarbejde, akutte trafikfarlige hændelser og reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer. Høringsfristen udløb den 6. november 2024.

Følgende har afgivet bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet:

Asfaltindustrien, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Erhverv, DTL-Danske Vognmænd, Fagbevægelsens Hovedorganisation (FH), FDM, Fælles Fagligt Forbund (3F), Holbæk Kommune, Kolding Kommune, Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Kommune, Odense Kommune, Reddernes Udviklingssekretariat, SIKRE VEJE, Silkeborg Kommune, Vejle Kommune, Aarhus Kommune, Dækbranchen Danmark, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S og Systemafspærring.

## **Bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet**

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte bekendtgørelsesudkast. Høringssvarene er inddelt tematisk.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører udkastet til bekendtgørelse, indgår ikke i notatet.

Afslutningsvis er det angivet, hvor der er foretaget ændringer, som ikke har baggrund i indkomne høringssvar.

## **Arbejdsmiljø - Sikkerhed for de ansatte**

**DA** og **FH** bemærker, at der ikke er hjemmel i færdselsloven til at fastsætte bestemmelser herom, men at det er en utilfredsstillende løsning blot helt at fjerne reglerne om hensynet til vejarbejdernes sikkerhed. Det skyldes følgende:

- At de konkrete regler om afmærkning m.m. kun findes i Vejdirektoratets 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.

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

bemærker, at arbejdsmiljø fortsat bør være en del af bekendtgørelsen, og at man som medlemmer af Vejregelgruppen, er 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.

Det bemærkes, at sammenhæng mellem arbejdsmiljø og vejafmærkning er helt nødvendigt for, at der kan opstilles klare krav for alle, der arbejder med de i bekendtgørelsen nævnte arbejdsopgaver. Det findes derfor beklageligt, at man med revisionen af vejledningen ikke tilgodeser forbedringer af medarbejdernes fysiske og psykiske arbejdsmiljø.

**Asfaltindustrien** og **SIKRE VEJE** bemærker, at man er enige i, at der i færdselsloven ikke er hjemmel 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, og man 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.
- 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.
- Dette vil øge risikoen for, at virksomhederne tvinges til at udføre vejarbejde uden tilstrækkelig plads til nødvendige sikkerhedsforanstaltninger, såsom hastighedsdæmpende tiltag eller arbejdsfrie zoner.



Vejdirektoratet er enige i, at sikkert arbejdsmiljø er væsentligt, og direktoratet forstår branchens bekymring. Men som beskrevet i høringsbrevet har direktoratet ikke hjemmel til at fastsætte regler om arbejdsmiljø, og derfor ændres bekendtgørelsen, så den ikke længere indeholder bestemmelser, som direktoratet ikke har hjemmel til at fastsætte. Vejdirektoratet har i stedet i et branchesamarbejde (vejregelgruppen for Afmærkning af vejarbejder) samlet op på de bestemmelser om arbejdsmiljø, der er udgået. De er samlet op i en vejregelhåndbog, som er tiltrådt af repræsentanter fra branchen, håndbogen lægges på vejregelportalen, når bekendtgørelserne udstedes.

Vejdirektoratet henleder opmærksomheden på, at aktørerne i forhold til ansattes sikkerhed ved vejarbejder, forsat skal overholde reglerne i arbejdsmiljøloven.

Vejdirektoratet er ligeledes opmærksomme på de udfordringer i forhold til den regelkollision branchen har adresseret til arbejdsgruppen for reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer, hvor også Arbejdstilsynet sidder med. Havarerede køretøjer i nødspor holder ikke til umiddelbar gene eller fare for øvrige trafikanter. De assisteres derfor på tidspunkter, hvor trafikken er minimal, og vurderes det nødvendigt med yderligere afspærring, vil det være muligt.

#### TMA- system ved planlægningsbare opgave

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

Vejdirektoratet henviser i den forbindelse til høringsnotatet for bekendtgørelsen om vejautoværn og TMA-system mv., da nærværende bekendtgørelse alene omhandler afmærkning.

#### Brug af tavle A 39 Vejarbejde på køretøj

**KL** ønsker en økonomisk høring. KL vurderer, at når man ikke længere har mulighed for at montere A 39 på køretøj, vil dette betyde flere ekstraopgaver for kommunerne, derved at der flere gange dagligt skal anbringes og fjernes skilte ved hver eneste vejdriftsopgave.

Vejdirektoratet bemærker indledningsvis, at det hverken efter den gældende eller tidligere bekendtgørelser har været lovligt at køre med advarselstavler opsat på køretøjer. Vejdirektoratet er bekendt med, at man rundt omkring i Danmark kører rundt med tavle A 39 Vejarbejde anbragt på køretøjet, men vi henleder opmærksomheden på, at dette er ulovligt.

I forbindelse med denne revision, blev Vejdirektoratet opmærksom på, at man i 2017 indførte en bestemmelse (§ 32, stk. 6), hvorefter A39 Vejarbejde kunne anbringes på køretøjet, hvor der var tale om vejservicearbejder af en varighed under 15 minutter, og hvor vejservicearbejdet foregik hhv. på overkørsler eller i yderrabat.

Indførelsen af § 32, stk. 6, vurderes at have beroet på en fejlagtig forståelse af brugen af A 39 Vejarbejde. A 39 Vejarbejde er en advarselstavle og helt overordnet er formålet med en advarselstavle at advare trafikanter om potentielle fare så god tid, at trafikanten kan nå at reagere herpå. Reglerne og forståelse for anvendelse af færdselstavler findes i bekendtgørelse om vejafmærkning nr. 435 af 13. april 2023, og i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning nr. 426 af 13 april 2023.



Vejdirektoratet bemærker hertil, at der i det reviderede bekendtgørelsesudkast er indsat bestemmelser, hvorefter opsætning af A 39 Vejarbejde fremadrettet kan undlades ved flere vejservicearbejder, end det er tilfældet i dag. Dette er angivet i en nyindsat tabel i bilag 2:

	Kørende vejservice		Stationært vejservice		Stationært vejservice af yderst kort varighed	
Hastighedsbegrænsning	≤50km/h	>50 km/h	≤50km/h	>50 km/h	≤50km/h	>50 km/h
A 39 vejarbejde kan undlades.	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Ja

Som konsekvens af denne ændring er det planen, at der i bekendtgørelse om anvendelse af afmærkningslygte (gult blinklys) vil blive fastsat et krav om anvendelse af afmærkningslygte på køretøjer, som anvendes i forbindelse med vejservice.

Vejdirektoratet vurderer på baggrund af ovenstående ikke, at det er relevant, at udkastet kommer i en økonomisk høring.

#### C 56 Ophør af lokal hastighedsbegrænsning

**FDM** bemærker, at det ikke er 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

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

Vejdirektoratet er opmærksomme på vigtigheden af, at trafikanter får den korrekte information. Bestemmelserne om C 55 Lokal hastighedsbegrænsning og ophør af denne, fremgår af bekendtgørelserne om vejafmærkning og anvendelse af vejafmærkning. Vejdirektoratet imødekommer derfor ikke forslaget, men vil beskrive dette i den kommende vejledning til bekendtgørelsen.

#### Høringssvar til de enkelte bestemmelser

##### Vedr. afmærkningsplan

(§ 4)

**Holbæk Kommune, Kolding Kommune, Københavns Kommune, Odense Kommune, Silkeborg Kommune, Vejle Kommune og Aarhus Kommune** forslår indsat:



Stk. 4. Afmærkningsplanen skal inkludere en signalgruppeplan og signalopstillingsplan for evt. midlertidige eller permanente signalreguleret kryds i arbejdsområdet.

Dette så det specificeres, at der også skal tages højde for signalanlæg ved vejarbejder, da dette ofte overses i praksis.

*Vejdirektoratet vurderer ikke, at der er et behov for at specificere dette. Det følger af § 4, stk. 1, sammenholdt med definitionen på en afmærkningsplan, at afmærkning skal fremgå af afmærkningsplanen. Vejdirektoratet er enig i vigtigheden af, at signalanlæg ikke overses, og bemærker hertil, at en vejmyndighed til enhver tid kan kræve signaldokumentation udleveret ifm. med behandling af tilladelse.*

#### Vedr. samtykke fra politiet

(§ 6, nr. 6)

**KL** bemærker, at der her er tale om 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.

*Vejdirektoratet bemærker, at det efter den gældende bekendtgørelses § 5, stk. 5, følger, at vejmyndigheden skal underrette bl.a. politiet ved midlertidig lukning af vej. Dette blev med udkastet, som har været sendt i høring, foreslået ændret således, at der i stedet for et krav om underretning, var et krav om at indhente politiets samtykke fsva. den afmærkning, der vedrører hel eller delvis afspærring af vej, jf. forslagens § 6, nr. 6.*

*Idet det ikke kan udelukkes, at en sådan ændring vil medføre en forøget administrativ byrde for de kommunale vejmyndigheder, tager Vejdirektoratet KL's bemærkning til efterretning og fjerner samtykkekravet i § 6, nr. 6, og genindsætter underretningskravet i § 7, stk. 2. Retstilstanden vil således forblive den samme som efter den gældende bekendtgørelse.*

#### Vedr. underretning af parter

(§7, stk. 3)

**DTL-Danske Vognmænd** bemærker, at 5 dage bør ændres til 10 dage af hensyn til afvikling af særtransporter, 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.

*Vejdirektoratet har forståelse for, at det er vigtigt for branchen at få informationen så tidligt som muligt, men da der her er tale om midlertidige og måske hastende vejarbejder, vil det ikke altid være muligt at give en information tidligere end de 5 dage. Vejdirektoratet må i øvrigt formode, at en vejmyndighed altid bestræber sig på at give information så tidligt som muligt.*

#### Vedr. plads til opsætning af tavle E 34 Nødplads i midterrabat

(§ 29, stk. 2)

**Asfaltindustrien og Sikre Veje** bemærker, at der ofte er 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.

*Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at vi er opmærksomme på, at der er steder, hvor pladsforholdene kan være en udfordring. Efter § 9, stk. 2, (gældende § 23, stk. 3) kan tavlers dimensioner, som følge af pladsforhold, reduceres. Dog skal tavlen opfylde kravene i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 7.*

Gul spærrelinje, der adskiller modsatrettet færdsel.

(§ 34)

**FDM** bemærker til denne, 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 vant til, at enkeltlinjer normalt kun anvendes ved færdsel i samme retning, hvorimod spærrelinje udført som dobbeltlinje indikerer, at der er tale om modsatrettet færdsel.

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

*Vejdirektoratet er ikke bekendt med, at der er tvivl om betydningen af gul fuldoptrukket enkeltlinje. Hertil kommer, at trafikanten forinden afmærkning med gul linje med advarselstavle A 39 er advaret om, at der foretages vejarbejde, og at trafikanten derfor skal køre med den fornødne forsigtighed på strækningen. Vi vurderer derfor ikke, at der er behov for, at der i bekendtgørelsen indsættes et krav om, at denne linje altid skal udføres som dobbeltlinje.*

Autoværn skal være forsynet med reflekser i refleksionsklasse 4.

§ 44, stk. 4:

**Systemafspærring, Asfaltindustrien og SIKRE VEJE** bemærker, at dette krav ikke stemmer overens med det antal eller type af reflekser, der er monteret som standard fra producenterne i udlandet.

Det foreslås, at § 44, stk. 4, bliver ændret til: "Trafikværn skal være forsynet med reflekser i minimum refleksionsklasse 3. Reflekserne skal dække mindst 10 cm<sup>2</sup> 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.

*Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at forslaget imødekommes. Dog fastholdes krav om, at trafikværn skal være forsynet med reflekser i refleksionsklasse 4 eller en udenlandsk refleksionsklasse svarende til den danske refleksionsklasse 4.*

Vedr. tværafspærring og begrænsningslinje

(§ 46, stk. 3 og § 48, stk. 5)

**Systemafspærring** bemærker, at det må være en fejl, at der er beskrevet røde blink, da disse ikke bruges og vil vildlede, hvis der nogle steder er røde blink og andre steder gule blink.

*Vejdirektoratet vurderer, at § 46, stk. 3 og § 48, stk. 5 kan give anledning til misforståelse, hvorfor disse bestemmelser affattes på nedenstående måde, Det bemærkes, at der herved ikke er tilsigtet en materiel ændring af bestemmelserne ift. høringsversionen.*

*”§ 46, Stk. 3.*

*Z 93 Gult blinksignal må ikke anvendes på tværafspærring, når afstanden fra tværafspærring til:*

- 1. signalanlæg,*
- 2. afmærkning for højdevarsling, der er forsynet med gule blinksignaler eller*
- 3. røde blinksignalanlæg*

*er kortere end stopsigtslængden, angivet i bilag 2, tabel 2.”*

*”§ 48, stk. 5.*

*Z 93 Gult blinksignal må ikke anvendes på begrænsningslinjen, når afstanden fra begrænsningslinjen til:*

- 1. signalanlæg,*
- 2. afmærkning for højdevarsling, der er forsynet med gule blinksignaler eller*
- 3. røde blinksignalanlæg*

*er kortere end stopsigtslængden, angivet i bilag 2, tabel 2.”*

Vedr. Z 93 Gult blinksignal og Bilag 2

(§ 51, stk. 3)

**Asfaltindustrien og SIKRE VEJE** bemærker, at det er ikke tydeligt angivet i høringsbrevet, hvilken Dansk Standard, der er tale om. Men det er sandsynligt, at de 500 Candela, der angives som minimumværdi i § 51, stk. 3, 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.

**Systemafspærring** bemærker, at beskrivelsen er uklar og ikke giver 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 Z 93 blink, der findes på markedet i dag, kan maksimum levere ca. 1800 candela. En evt. ændring til, f.eks. 500 candela, vil have den stik modsatte effekt af, hvad der ønskes sikret, jf. notat til høringsbrev.





Systemafspærring formoder, at der er tale om en fejl, som må stamme fra en forkert tabel i DS/EN12352:2024. Systemafspærring henviser til Tabellen i bilag 2 og samtlige øvrige krav til Z 93 blinksignaler, der ligger i gældende bekendtgørelse nr. 818 af 22/06/2017.

*Vejdirektoratet bemærker indledningsvis, at bilag 2 udgår som følge af at anvendelsen, herunder tabellerne, fremgår i DS-standarder EN12352:2024, og at Danmark som CEN-medlem er forpligtet til at bruge bestemmelserne i DS i national ret uden ændringer. Disse bestemmelser er rettet mod producenterne og retstilstanden er uændret.*

*Bestemmelsen vedr. lysstyrken på 500 candela i § 51, stk. 3, fjernes som følge af ovenstående bemærkninger.*

#### Vedr. signalregulering

(§ 53)

**Holbæk Kommune, Kolding Kommune, Københavns Kommune, Odense Kommune, Silkeborg Kommune, Vejle Kommune og Aarhus Kommune** forslår nedenstående tilføjelser til § 53 og bemærker hertil, at disse er vigtige, da det ellers er uklart om de almindelige bestemmelser i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning gælder, og hvilke undtagelser der er.

**”§ 53. X 11 Hovedsignal** skal etableres i begge ender af en vejstrækning for at regulere trafikken ad vejstrækninger med vekselvis ensrettet trafik.

**Stk. 2.** På trafikveje skal **X 11 Hovedsignal** etableres i begge sider af kørebanen, medmindre der er overhalingsforbud.

**Stk. 3.** Indkørsel for motorkøretøjer fra evt. sideveje på vejstrækningen skal ligeledes signalreguleres, medmindre trafikmængden fra sidevejen er helt ubetydelig.

**Stk. 4.** Sammenhørende Signaler, der regulerer samme trafikstrøm, skal skifte samtidigt, og der skal foretages test heraf inden ibrugtagning.

**Stk. 5.** Signaler opsat midlertidigt ved vejarbejde er undtaget fra kravet om højtstående signaler.

**Stk. 6.** Midlertidige lyssignaler opsat på trafikveje skal trafikstyres. Nedtællingsmoduler jf. § 54 anses ikke som trafikstyring.

**Stk. 7.** Signaler skal i øvrigt anvendes efter bestemmelserne i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning.”

*Vejdirektoratet bemærker indledningsvis, at det klart fremgår af bekendtgørelsesudkastets § 1, stk. 2, at bestemmelser om vejafmærkningens udformning og betydning er fastsat i bekendtgørelse om vejafmærkning, og af § 1, stk. 3, at bestemmelser i denne bekendtgørelse supplerer bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning. Vi vurderer derfor ikke, at der er et behov for en yderligere specificering eller behov for at gentage bestemmelser, der fremgår af disse, som det er tilfældet med forslagets stk. 3, der fremgår af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 219.*





*Vejdirektoratet bemærker videre, at vi ikke kan imødekomme ønsket i stk. 1 om, at området indskrænkes til alene at gælde ved regulering af trafikken ad vejstrækninger med vekselvis ensrettet trafik, idet der også er anden regulering, der foretages med hovedsignal. I forhold til forslagets stk. 6 vurderer Vejdirektoratet, at fastsættelse af krav om trafikstyring er op til vejmyndigheden at tage beslutning om ifm. med dens behandling af tilladelse.*

*Vejdirektoratet vurderer endeligt, at forslaget stk. 5 er aktuelt og relevant, hvorfor dette indarbejdes i bekendtgørelsesudkastet.*

#### Fri bredde

(§ 58, stk. 3)

**Asfaltindustrien og SIKRE VEJE** bemærker, at der med dette forslag til ændring er 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. arbejdsmiljøforhold. På den baggrund foreslås følgende tilføjelse til bestemmelsen:

*"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."*

*Vejdirektoratet forstår bemærkningen som en bekymring for arbejdsmiljøet og henviser til svar givet under punktet: Arbejdsmiljø – Sikkerhed for de ansatte.*

#### Tilpasning og kontrol af afmærkning

(§ 65, stk. 1)

**Systemafspærring** bemærker, at beskrivelsen er uklar. Hvad betyder det, at den hvide længdeafmærkning annulleres med gul kørebaneafmærkning? Vejdirektoratet bedes præcisere betydningen.

*Vejdirektoratet bemærker indledningsvis, at bestemmelsen er identisk med den gældende bestemmelse. Vejdirektoratet er dog enig med Systemafspærring i, at denne er uklar og præciserer som følge heraf denne med følgende affattelse:*

*"Den del af den eksisterende afmærkning, som ikke skal gælde under vejarbejdet, skal fjernes, annulleres eller tildækkes. Hvor den hvide kørebaneafmærkning annulleres af gult kryds, skal det gule kryds være en refleksionsklasse højere end den eksisterende hvide kørebaneafmærkning, jf. dog stk. 2."*

#### Længdeafmærkning, der leder færdslen direkte ind på arbejdsområdet

(§ 65, stk. 2)

FDM bifalder denne bestemmelse men opfordrer til, at anvendelsesområdet præciseres, så 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.

*Vejdirektoratet bemærker hertil, at det følger af definitionen af arbejdsområde, at afmærkningsmateriel er medregnet i arbejdsområdet. I forhold til modsatrettet færdsel er det op til vejmyndigheden, i forbindelse med sagsbehandling af den konkrete tilladelse og den udfærdigede plan for afmærkningen, at trafiksikkerhedsvurdere det enkelte vejarbejde. Vi vurderer derfor ikke, at der er grundlag for at ændre § 65 stk. 2, da hensynet til trafikanten er imødekommet.*

#### Afsætning eller udførelse af kørebaneafmærkning

(§ 74)

**Asfaltindustrien** og **SIKRE VEJE** bemærker, at der ikke tages højde for den teknologiske udvikling indenfor udlægning af vejstriber i bestemmelsen. I forbindelse med udstedelsen af denne bekendtgørelse bør man indarbejde de fordele for udlægning af kørebaneafmærkning, som lastbilmonteret udstyr giver. På den baggrund foreslås følgende tilføjelse til bestemmelsen:

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

(§ 75)

Asfaltindustrien og SIKRE VEJE bemærker, at der ikke tages højde for den teknologiske udvikling indenfor udlægning af vejstriber i paragraffen. I forbindelse med udstedelsen af denne bekendtgørelse bør man indarbejde de fordele for udlægning 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. På den baggrund foreslås følgende tilføjelse til bestemmelsen:

"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."

*Vejdirektoratet bemærker helt overordnet, at der i udkastet tages højde for den teknologiske udvikling, idet der er mulighed for at give dispensation til forsøg med ny teknologi. Vejdirektoratet er dog vidende om, at vi befinder os i en situation, hvor udviklingen har overhalet den gældende bekendtgørelse. Det vurderes derfor, at det er nødvendigt at indsatte en undtagelse i § 74 der finder anvendelse på udlægning af kørebaneafmærkning, hvor denne foretages på en måde, der er identisk med kørende vejarbejder og samtidig indføre et krav om, at disse skal følge bestemmelserne om afmærkning af kørende vejarbejder.*

(§§ 75-76, stk. 2)

**Systemafspærring** bemærker, at de ikke finder undertavler, der fortæller hvad der laves, relevante, da bilisterne ikke læser teksten. Systemafspærring mener derfor, at der "kun" skal være angivelse af afstand.



*Vejdirektoratet bemærker, at erfaringen viser, at trafikanten drager nytte af viden om, hvilket arbejde der foretages, og bestemmelsen fastholdes uændret.*

#### Opbygning af afmærkningsfladen

(§ 86, stk. 3)

**Systemafspærring** bemærker, at 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.

*Vejdirektoratet henviser til svar givet om Z 93 gult blinksignal og Bilag 2.*

*Nævnte angivelse på "0,9" ses som en fejl og ændres som følge deraf.*

#### Anvendelse af afmærkningsfladen

(§ 92, stk. 4)

**Systemafspærring** formoder, at dette er en fejl. Der findes ingen steder, hvor der ikke bruges Z 93 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 nogen form for opmærksomhedsblink i forbindelse med, der går folk på vejen. Systemafspærring foreslår, at tavlefladen skal vise trekant med Z 93 lamperne ved totalspærring.

*Vejdirektoratet er bekendte med, at der er foretaget test af trafikanternes forståelse af en gul blinkende trekant, der viste, at trafikanterne ikke kunne afkode denne. Derfor vurderer vi ikke, at forslaget er relevant på nuværende tidspunkt.*

#### Reparation eller fjernelse af havareret køretøj

(§ 94, stk. 3)

**Asfaltindustrien** og **SIKRE VEJE** bemærker, at det af bilag 1 fremgår, at D 15 skal være 70 centimer.

*Vejdirektoratet ser i sammenhæng med andre bestemmelser i den nye bekendtgørelse, at minimumsstørrelse på 50 cm i diameter for D 15 ikke er relevant og lader denne bestemmelse udgå med henvisning til vejledning: Håndbog færdselstavler, tavleoversigt, som har et vejledende minimumskrav på 70 cm.*

#### Gult blinkende kryds og gul blinkende pil

(§ 95)

**Systemafspærring** bemærker, at beskrivelsen er uklar. Skal Z 93 toplamper blinke hele døgnet eller være slukket i lygtetændingstiden? Efter § 52 i den gældende bekendtgørelse nr. 818 af 22/06/2017, skal Z 93 toplamper være slukket i lygtetændingstiden. De gamle krav om, at top- og bundlamper skal være



slukkede, mener Systemafspærring er en rigtig stor fejl. Når toplamperne er slukkede, 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 uhensigtsmæssige opbremsninger fra bilisterne. Vores folk føler sig meget bedre set og mere trygge ved at kunne tænde toplamperne hele døgnet.

*Vejdirektoratet bemærker, at der er en overgangsfase mellem de tidligere styringer efter DS/EN 12352 med fem trin til ny styring i DS/EN 12352-2024 med trinløs regulering af lysstyrken fra 10% i mørke til 100% i dagslys. Vi gør opmærksom på, at toplamperne, efter seneste DS, skal være tændt og reguleres trinløs.*

*Vi er enige i vigtigheden af, at trafikanten kan se og aflæse afmærkning tydeligt og præcist, hvilket er baggrunden for at vi har indført en bestemmelse i udkastet til ny bekendtgørelse om, at lamperne ikke må blænde eller have en så kraftig styrke, der indebærer, at den gule pil og øvrige lamper flyder ud i et og kan ikke aflæses tydeligt og præcist.*

### Strafbestemmelse

(§ 97)

Rigspolitiet bemærker, at det med formuleringen af den generelle bestemmelse er uklart, hvem der er strafsubjektet, herunder hvad der kan straffes for. Rigspolitiet skal anbefale, at det i sanktionsbestemmelsen angives hvilke bestemmelser i bekendtgørelsen, der er strafbelagt. Rigspolitiet kan i den forbindelse henvise til Justitsministeriets Lovkvalitetsvejledning, afsnit 7.6.1. om anvendelse af straffebestemmelser, hvoraf det bl.a. fremgår, at der ikke bør indsættes straffebestemmelser, der generelt bestemmer, at "overtrædelse af loven" eller lignende straffes.

*Vejdirektoratet har noteret sig Rigspolitiets bemærkning og ændrer på baggrund heraf straffebestemmelsen, så den bliver mere konkret.*

*§ 97, stk. 1, vil herefter indeholde en formulering, som er lig med den, der fremgår af den gældende bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder mv., hvorefter det straffes med bøde, hvis ikke vejmyndighedens godkendelse indhentes, eller hvis afmærkning etableres i strid med godkendelsen.*

*En nyindsat § 97, stk. 2, vil fastsætte, at overtrædelse af bestemmelserne i afsnit 3-5, straffes med bøde. Afsnit 3 omhandler akutte trafikfarlige hændelser. Det bemærkes, at den gældende bekendtgørelse om afmærkning ved akutte trafikfarlige hændelser på motorveje og motortrafikveje ikke indeholder en straffebestemmelse. Afsnit 4 omhandler havarerede køretøjer. Det bemærkes, at den gældende bekendtgørelse om afmærkning ved reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer på motorvej m.v. indeholder en straffebestemmelse, hvorefter der kan straffes med bøde for overtrædelser af bekendtgørelsens bestemmelser. Afsnit 5 omhandler reglerne for afmærkningsfladen og gult blinksignal, som både indeholder generelle bestemmelser, samt særskilte regler for vejarbejde, akutte hændelser og havarerede køretøjer*

### Øvrige ændringer

Anvendelse af S 13 stoplinje ved signalregulering



*Det følger af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 220, at der på tværs af alle tilfarter, som er omfattet af en signalregulering, skal etableres stoplinje, medmindre dette ved vejarbejder er umuligt på grund af belægningens art.*

*Vejdirektoratet finder det hensigtsmæssigt, hvis kravet om anvendelse af S 13 Stoplinje, som følger af § 220, ikke finder anvendelse ved vejarbejder med midlertidig signalregulering, hvor signalanlægget flyttes med kortere tidsintervaller i takt med vejarbejdets fremdrift på en strækning, uagtet om belægningens art umuliggør anvendelsen af stoplinjen.*

*Denne bestemmelse vil blive indsat i bekendtgørelsesudkastet som § 56, stk. 2.*

*Som konsekvens af ovenstående ændring, vil § 220 i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning blive revideret, så ” ved vejarbejder” vil blive fjernet fra bestemmelsen.*