



Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

klk@vd.dk

2. oktober 2026

J.nr. EMN-2025-38693

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

Vejdirektoratet har den 8. september 2026 sendt udkast til bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder ved akutte trafikfarlige hændelser og ved reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer i høring.

Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S, DTL – Danske Vognmænd, Dækbranchen Danmark, FDM, Politiforbundet og 3F/Reddernes Udviklingssekretariat takker for muligheden for at afgive bemærkninger til udkastet til bekendtgørelsen.

Vi noterer os, at Vejdirektoratet med denne revision ønsker at forenkle reglerne og skabe større sammenhæng mellem forskellige typer af vejarbejde gennem nye kategorier for længerevarende, kortvarigt og yderst kortvarigt vejarbejde. Vi anerkender dette arbejde og støtter generelt et regelgrundlag, der er lettere at forstå og anvende i praksis.

Behovet for obligatorisk anvendelse af TMA-systemer består fortsat

På trods af de foreslåede ændringer må vi konstatere, at den centrale problemstilling, som branchen gennem flere år har påpeget, fortsat ikke er løst.

Vi finder det fortsat nødvendigt, at bekendtgørelsen indeholder et entydigt krav om anvendelse af TMA-systemer ved arbejde i nødsporet på motorveje og motortrafikveje, uanset om opgaven er akut, planlagt, kortvarig eller længerevarende.

Risikoen for påkørsel afhænger ikke af, hvordan en arbejdsopgave kategoriseres administrativt. Risikoen opstår, fordi medarbejdere, havarister og køretøjer befinder sig tæt på trafik med høj hastighed.



I juni 2026 rettede vores organisationer en fælles henvendelse til by-, land- og transportministeren med opfordring til at gøre brugen af TMA-systemer obligatorisk ved arbejde i nødsporet på motorveje og motortrafikveje.

Henvendelsen udsprang af en række alvorlige hændelser på det danske vejnet og en generel bekymring for sikkerheden for de medarbejdere, der har vejen som arbejdsplads. Den tragiske påkørsel af to politibetjente tidligere i år har samtidig bidraget til et øget fokus på sikkerheden ved arbejde i og omkring nødsporet.

Hændelserne understreger behovet for løbende at styrke beskyttelsen af medarbejdere, som udfører opgaver tæt på højhastighedstrafik, og for at sikre et ensartet sikkerhedsniveau på tværs af aktører og opgavetyper.

Reglerne bør afspejle den faktiske risiko

Vi finder det uhensigtsmæssigt, at bekendtgørelsen fortsat opererer med situationer, hvor TMA-beskyttelse alene er en mulighed frem for et krav.

For de virksomheder og medarbejdere, der arbejder med assistance, bjærgning, reparation, vejservice og øvrige opgaver på statsvejnettet, skaber dette fortsat usikkerhed om det nødvendige sikkerhedsniveau. Samtidig åbner det for forskellige fortolkninger og dermed forskellige sikkerhedsstandarder.

Der bør derfor fastsættes ensartede krav, som:

- gør anvendelsen af TMA-systemer obligatorisk ved arbejde i nødsporet på motorveje og motortrafikveje,
- sikrer et ensartet sikkerhedsniveau på tværs af myndigheder og operatører,
- styrker sikkerheden for medarbejdere, havarister og trafikanter,
- skaber klare rammer for virksomhedernes ansvar og retssikkerhed.

Disse anbefalinger svarer til de fælles anbefalinger, som vores organisationer tidligere har fremlagt over for både Vejdirektoratet og transportministeren.

Samspelet mellem trafikregler og arbejdsmiljø

Vi gentager samtidig den bekymring, som blev rejst i forbindelse med høringen i 2024, om at reglerne om trafikafvikling og reglerne om arbejdsmiljø i praksis bør understøtte hinanden. Branchen har behov for klare og sammenhængende krav, så der ikke opstår situationer, hvor virksomheder og medarbejdere oplever modstridende forventninger fra forskellige myndigheder.

Når arbejdet foregår få meter fra højhastighedstrafik, er afmærkning og fysisk beskyttelse ikke alene et spørgsmål om trafikregulering, men også om et forsvarligt arbejdsmiljø. Derfor opfordrer vi til, at bekendtgørelsen udformes på en måde, der understøtter et højt og ensartet sikkerhedsniveau.



Afsluttende bemærkninger

Vi anerkender Vejdirektoratets arbejde med at forenkle og præcisere bekendtgørelsen. Vi finder imidlertid, at revisionen samtidig bør benyttes til at løse den velkendte problemstilling om manglende krav til TMA-beskyttelse ved arbejde i nødsporet.

Vi anbefaler derfor, at bekendtgørelsen ændres, så anvendelse af TMA-systemer bliver et obligatorisk krav ved arbejde i nødsporet på motorveje og motortrafikveje, uanset opgavens karakter.

Dansk Erhverv, Falck Danmark A/S, SOS Dansk Autohjælp A/S, DTL – Danske Vognmænd, Dækbranchen Danmark, FDM, Politiforbundet og 3F/Reddernes Udviklingssekretariat står selvfølgelig til rådighed, hvis Vejdirektoratet ønsker at få uddybet vores høringssvar.

Venlig hilsen

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

John Roy Vesterholm

Chefjurist, DTL – Danske Vognmænd

Volker Nitz

Direktør, Dækbranchen Danmark

Torben Lund Kudsk

Politisk chef, FDM

Ole Sønder

Næstformand, Politiforbundet

Jacob Guldberg

Forhandlingssekretær, 3F Transport

Formand, Reddernes Udviklingssekretariat