

Forslag til ny bekendtgørelse om vejautoværn og TMA-system mv.

I medfør af § 129, stk. 1, i lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024, og § 27, stk. 3, i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 3, stk. 1, og § 5, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 845 af 25. juni 2025 om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser:

Kapitel 1

Anvendelsesområde

§ 1. Denne bekendtgørelse indeholder dels bestemmelser om anvendelse af permanente vejautoværn og påkørselsdæmpere uden for tættere bebygget område, dels bestemmelser om TMA-system, trafikværn mv. til midlertidig brug.

Stk. 2. Bestemmelser om afmærkningsfladens udformning og betydning fremgår af bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder, ved akutte trafikfarlige hændelser og ved reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer.

§ 2. Vejdirektoratet kan meddele en kommunal vejmyndighed samt Sund og Bælt Holding A/S med datterselskaber, som privat vej- og broejer, dispensation fra bestemmelser, der er fastsat i denne bekendtgørelse.

Stk. 2. By-, land- og transportministeren kan meddele Vejdirektoratet dispensation fra bestemmelser, der er fastsat i denne bekendtgørelse.

Stk. 3. Afgørelser truffet af Vejdirektoratet efter stk. 1 kan ikke indbringes for by-, land- og transportministeren.

Stk. 4. Afgørelser truffet af by-, land- og transportministeren efter stk. 2 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Definitioner

§ 2. I denne bekendtgørelse forstås ved:

1) *Afspærringsvogn*: Motorkøretøj med påmonteret afmærkningsflade eller med påhængsvogn med påmonteret afmærkningsflade, som har en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg.

2) *Autoværn*: En konstruktion, der primært har til formål at begrænse personskader ved at opfange, nedbremse eller afvise køretøjer, som utilsigtet kommer underfor kørebanen.



3) *Betonklods*: Fællesbetegnelse for afmærkningsmateriel af beton, som udgør en særlig fare ved påkørsel, og som ikke opfylder den europæiske standard for vejudstyrs eftergivelse (EN 12767).

4) *Dæksæt*: Påkørselsdæmper bestående af flere sammenkoblede dæksøjler.

5) *Dæksøjle*: Tre sammenkoblede rød/hvide lastbildæk med en samlet højde på ca. 90 cm og en diameter på ca. 110 cm. En dæksøjle kan være tom eller fyldt med granulat, og vejer ca. 420 kg.

6) *Eftergivelig autoværnsende*: Eftergivelig autoværnsbegyndelse eller -afslutning som over en kort afstand nedbremser et køretøj i tilfælde af påkørsel.

7) *Højdevarslingsportal*: Portal med bevægelige plader, som afgiver kraftig støj ved påkørsel.

8) *Nedføring*: En vejautoværnsbegyndelse eller -afslutning, hvor autoværnet føres ned til underlag.

9) *Nyanlæg*: Nye vejanlæg samt større ombygninger. Større ombygninger omfatter betydelige sideudvidelser, hvor yderste vognbane flyttes markant tættere på eksisterende påkørselsfarlige genstande, eller ombygninger der medfører højere hastighed efter ombygningen end før ombygningen.

10) *Påkørselsdæmper*: Energiabsorberende konstruktion, som over en kort afstand nedbremser et køretøj og dermed aftager for stødet i forbindelse med påkørsel.

11) *Påkørselsportal*: Portalkonstruktion, som giver efter ved påkørsel, og som kan slæbes efter køretøjet over en kort strækning uden, at konstruktionens enkelte dele adskilles.

12) *Sikkerhedszone*: Areal uden for vognbanekant, fri for faste påkørselsfarlige genstande og udformet således, at et køretøj, der utilsigtet forlader vognbanen, ikke vælter.

13) *Stopportal*: Portal konstrueret, så køretøjet bringes til øjeblikkelig standsning ved påkørsel.

14) *Tilbageføring*: Begyndelse eller afslutning af autoværn i konstant højde med gradvis forøgelse af afstanden til kørebanen.

15) *TMA (Truck Mounted Attenuator)*: Mobil påkørselsdæmper.

16) *TMA-system*: Køretøj inklusiv TMA og afmærkningsflade.

17) *Trafikvej*: Vej, der afvikler trafik mellem landsdele, regioner, bysamfund eller kvarterer i større byer.

18) *Trafikværn*: En kraftig midlertidig afspærring med fx sammenkoblede stål- eller betonelementer, der er påkørselstestet i henhold til DS/EN 1317 eller tilsvarende norm.

19) *Trafikværnsende*: Begyndelse eller afslutning af et trafikværn i direkte forlængelse af værnet.



Kapitel 2

Vejautoværn og påkørselsdæmpere til permanent brug uden for tættere bebygget område

§ 3. Ved nyanlæg skal autoværn opsættes, såfremt tilstrækkelig sikkerhedszone ikke kan etableres.

Stk. 2. Ved nyanlæg skal autoværn opsættes, såfremt skråningsanlæg i afgravning er mindre end anlæg 2 og i påfyldning er mindre end anlæg 3.

§ 4. Ved nyanlæg skal autoværn opsættes, såfremt

- 1) permanente vandarealer er beliggende inden for sikkerhedszonen,
- 2) rastepladser, trafikpladser og legepladser er beliggende inden for sikkerhedszonen, eller
- 3) langsgående jernbanespor, brændstoftanke eller lignende er beliggende inden for sikkerhedszonen.

§ 5. Hvor der er lodrette spring nedad større end 1 m, skal der opsættes autoværn ved nyanlæg, såfremt det lodrette spring er placeret inden for sikkerhedszonen.

Stk. 2. Såfremt afstanden fra autoværnets forkant til det lodrette spring er mindre end 2 m, skal der opsættes broautoværn eller vejautoværn med tilsvarende styrke.

§ 6. For veje med en hastighedsbegrænsning på 100 km i timen eller højere skal der opsættes midterautoværn, hvis der inden for sikkerhedszonen findes modsatrettet færdsel.

§ 7. Ved nyanlæg skal autoværn opsættes forbi en påkørselsfarlig skråning eller fast genstand inden for sikkerhedszonen.

§ 8. Ved nyanlæg med en hastighedsbegrænsning på 90 km i timen eller højere skal autoværnsbegyndelser være absorberende eller udført som tilbageføring, såfremt de ligger inden for sikkerhedszonen.

§ 9. Ved nyanlæg med en hastighedsbegrænsning på 90 km i timen eller højere skal påkørselsdæmpere opsættes i forlængelse af autoværn, når en påkørselsfarlig fast genstand er beliggende inden for sikkerhedszonen, og det ikke er muligt at opsætte autoværn i den normale fornødne længde før den påkørselsfarlige faste genstand. På veje med dobbeltrettet færdsel skal påkørselsdæmper tilsvarende opsættes efter den påkørselsfarlige faste genstand, hvor det ikke er muligt at opsætte autoværn i den normale fornødne længde.

§ 10. For eksisterende veje skal autoværn opsættes, såfremt nyt påkørselsfarligt vejudstyr eller anden fast genstand opsættes inden for sikkerhedszonen.

Kapitel 3

TMA-system til midlertidig brug

§ 11. TMA-system skal anvendes på motorveje og motortrafikveje ved

- 1) vejarbejde, når der afspærres vognbaner ved anvendelse af afmærkningsflade, eller



2) akutte trafikfarlige hændelser, når der afspærres vognbaner ved anvendelse af afmærkningsflade.

§ 12. TMA-system kan anvendes på motorveje og motortrafikveje ved udførelse af reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer, når vognbanen tættest på nødsporet afspærres ved anvendelse af afmærkningsflade.

§ 13. Et TMA-system, der anvendes ved vejarbejde, skal have en køreklar vægt på mindst 10,8 ton og være afbremset på for- og bagaksler, når det er henstillet, jf. dog § 27, stk. 1.

Stk. 2. Et TMA-system, der anvendes ved akutte trafikfarlige hændelser, skal have en køreklar vægt på mindst 10,8 ton og skal være afbremset på for- og bagaksler, når det er henstillet.

Stk. 3. Et TMA-system, der anvendes ved udførelse af reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer, skal have en køreklar vægt på mindst 10,8 ton og skal være afbremset på for- og bagaksler, når det er henstillet.

Stk. 4. En TMA skal anvendes efter leverandørens anvisninger, og betjeningsvejledning til TMA'en skal forefindes i køretøjet.

Stk. 5. En TMA skal være testet og godkendt efter Vejdirektoratets anvisning, jf. dog § 27, stk. 2. Anvisningen findes på Vejdirektoratets hjemmeside.

Stk. 6. Afgørelser truffet af Vejdirektoratet efter stk. 5 kan ikke indbringes for by-, land- og transportministeren.

Stk. 7. Afmærkningsflade og TMA skal have mindst samme bredde som det køretøj, det er monteret på.

Kørende vejarbejde

§ 14. Når et arbejdskøretøjs hastighed er 40 km i timen eller lavere, og det befinder sig på kørebanen på en motorvej, skal TMA-system anvendes.

Stk. 2. Når et arbejdskøretøjs hastighed er 40 km i timen eller lavere, og det befinder sig på kørebanen på veje med lokal hastighedsbegrænsning på mindst 90 km i timen, skal vejmyndigheden foretage en konkret vurdering af behovet for at anvende TMA-system.

Stk. 3. TMA-systemet, jf. stk. 1 og 2, skal køre bag arbejdskøretøjet i en afstand af mindst 50 meter.

Akutte trafikfarlige hændelser på motorvej og motortrafikvej

§ 15. TMA-system skal anvendes i den vognbane, der inddrages til udbedring af en akut trafikfarlig hændelse.

Stk. 2. TMA-system eller afspærringsvogn skal anvendes i nødspor, der inddrages til udbedring af en akut trafikfarlig hændelse, jf. dog stk. 3.



Stk. 3. TMA-system eller afspærringsvogn kan udelades, når nødsporet kan afspærres med en forlænget lavtsiddende *O 45 Spærrebom* fra TMA-system, der i henhold til stk. 1 er placeret i vognbanen tættest på nødsporet.

Kapitel 4

Reparation eller fjernelse af havareret køretøj i nødspor på motorvej og motortrafikvej

§ 16. Afspærringsvogn skal anvendes i vognbanen tættest på nødsporet, når det ved udførelse af reparation på stedet eller fjernelse af et havareret køretøj, der holder i nødsporet, kræver inddragelse af vognbanen tættest på nødsporet, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Afspærringsvogn kan erstattes med TMA-system.

Kapitel 5

Trafikværn til midlertidigt brug

§ 17. Trafikværn skal opsættes ved vejarbejde på samme måde som vejautoværn ved nyanlæg i henhold til §§ 3 og 4 og §§ 6-9 i denne bekendtgørelse, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Hvor der er lodrette spring nedad større end 1 m, skal der opsættes trafikværn, såfremt det lodrette spring er placeret inden for sikkerhedszonen. Tilsvarende kan der opsættes trafikværn for lodrette spring, der er mindre end 1 m, hvor det anses for nødvendigt.

Stk. 3. Ved vejarbejde skal trafikværn, energiabsorberende trafikværnsender, energiabsorberende tværafspærring, koblingselementer og påkørselsdæmpere overholde kravene, som anført i DS/EN1317-serien eller tilsvarende, jf. dog stk. 5.

Stk. 4. Trafikværn, trafikværnsender, energiabsorberende tværafspærring, koblingselementer og påkørselsdæmpere kan testes ved simulering, der udføres og dokumenteres, som angivet i DS/EN 16303:2020 eller tilsvarende.

Stk. 5. Dæksæt kan anvendes som påkørselsdæmpere, hvis anden løsning ikke er mulig, jf. dog § 28.

Stk. 6. Ved vejarbejde skal trafikværn være sikkerhedsklasse A eller B, jf. DS/EN1317.

Stk. 7. Trafikværn på trafikveje med en permanent hastighedsbegrænsning på 60 km i timen eller højere skal være mindst styrkeklasse T3. Styrkeklasse T3 er beskrevet i DS/EN1317.

Stk. 8. Trafikværn skal monteres i overensstemmelse med producentens monteringsvejledning, jf. dog stk. 9. Monteringsvejledningen skal forefindes på arbejdspladsen og fremvises på forlangende.

Stk. 9. Trafikværn, der opsættes i kortere længder end testlængderne, skal fastgøres til belægningen efter producentens anvisninger.

Stk. 9. Trafikværn skal sammenkobles med en testet sammenkobling, så de ved påkørsel udgør en samlet enhed.



Stk. 11. Trafikværn og trafikværnsender, der opsættes inden for tættere bebygget område med en permanent hastighedsbegrænsning på 50 km i timen eller lavere, anses ikke for påkørselsfarlige faste genstande.

Stk. 12. Ved vejarbejde med en aktuel hastighedsbegrænsning på 60 km i timen eller højere skal trafikværn, som ikke opstilles parallelt med kørebanen, være påkørselstestet som tværafspærring, jf. stk. 3. Dette gælder dog ikke ved opstilling med hældning på 1:16 eller fladere.

Stk. 13. Ved vejarbejde med en aktuel hastighedsbegrænsning på 60 km i timen eller højere må trafikværn opstillet i horisontalkurver ikke opstilles langs selve kurven, men skal opstilles på en ret linje, der i forhold til den retlinjede vejstrækning før horisontalkurven har en hældning på 1:16 eller fladere, jf. dog stk. 14.

Stk. 14. Vejmyndigheden kan godkende, at der anvendes påkørselsdæmpere foran trafikværn opsat i kurver, hvor stk. 13 ikke kan opfyldes.

Stk. 15. Ved vejarbejde med en aktuel hastighedsbegrænsning på 60 km i timen eller højere skal trafikværnsender være

1) tilbageført med hældning på 1:16 eller fladere ind i en skråning, bag et autoværn eller uden for sikkerhedszonen,

2) energiabsorberende eller

3) beskyttet af dæksæt, som placeres 5-7 m foran trafikværnsenden, jf. dog § 28.

Stk. 16. Der må ikke inden for trafikværnets arbejdsbredde henstilles maskiner eller køretøjer eller henlægges materialer.

Kapitel 6

Højdevarsling mv. til midlertidigt brug

§ 18. Højdevarslings-, påkørsels- og stopportaler skal være sikret mod påkørsel, fx med trafikværn.

§ 19. Påkørsels- og stopportaler må anvendes ved en aktuel hastighedsbegrænsning på 80 km i timen eller lavere.

Stk. 2. Påkørsels- og stopportaler må kun anvendes hen over vognbaner med færdsel i samme retning.

§ 20. Betonklodser må ikke anvendes ved vejarbejde på

2) motorveje og motortrafikveje og

2) øvrige statsveje, hvor den permanente hastighedsbegrænsning er på 60 km i timen eller højere.



Stk. 2. På øvrige veje end de i stk. 1 nævnte kan betonklodser anvendes i forbindelse med længde- eller tværafspærring, hvis den aktuelle hastighedsbegrænsning er på 50 km i timen eller lavere.

Kapitel 7

Placering af og krav til materiel og vejmaterialer

§ 21. Ved vejarbejde på veje med permanent hastighedsbegrænsning på 80 km i timen eller højere må materiel og vejmaterialer ikke henstilles eller henlægges uafskærmet i under tre meters afstand til vognbaner.

§ 22. Materiel i form af afmærkning, herunder også standere og lignende, hvorpå afmærkningen er opsat, skal have den til anvendelsen nødvendige styrke, holdbarhed og sikkerhed mod at vælte, jf. stk. 2.

Stk. 2. Ved dimensionering skal anvendes en værdi for basisvind på minimum 24 m/s.

§ 23. Skiltefod og skafterør henholdsvis plastprofil, der anvendes til længdeafspærring med *N 42 Kantafmærkningsplader* skal være konstrueret, så skiltefod og skafterør henholdsvis plastprofil ikke adskilles ved påkørsel. Det skal være testet og godkendt af BAST eller tilsvarende test ved påkørsel af køretøj med 80 km i timen.

Kapitel 8

Materielt krav til N 46 Markeringslygte og Z 93 Gult blinksignal

N 46 Markeringslygte

§ 24. *N 46* skal have en lysstyrke på mindst 10 candela og være udstyret med blinkende hvidt lys med en varighed på mindst 0,2 sekund og en frekvens på 55-65 blink i minuttet, der er synlig for trafikanter fra alle retninger.

Z 93 Gult blinksignal

§ 25. *Z 93* skal være i klasse L8H eller L8M efter DS/EN 12352.

Stk. 2. *Z 93* skal selvjustere procentvis i lysstyrke efter omgivelsernes lysforhold. Lysstyrken justeres fra 100 % svarende til 1.600 – 2.000 cd i dagslys til højst 5 % i mørke.

Stk. 3. *Z 93* må ikke virke blændende for trafikanter og skal vise lampernes omrids samt afmærkningens betydning.

Kapitel 9

Ikrafttræden, overgangsbestemmelser m.v.

§ 26. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2027.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 392 af 14. april 2025 om vejautoværn og TMA-system mv. ophæves.



§ 27. Indtil den 1. januar 2028 kan TMA-systemer, der anvendes ved vejarbejde på andre veje end motorveje og motortrafikveje med en permanent hastighedsbegrænsning på højst 80 km i timen, have en køreklar vægt på mindst 4,5 ton, og når de henstilles, kan det undlades, at de er afbremset på for- og bagaksler.

Stk. 2. Til og med den 30. juni 2030 kan en TMA opfylde NCHRP 350, testmetode 3-50, 3-51, og mindst en af to følgende: 3-52 og 3-53.

§ 28. Dæksæt anvendt som påkørselsdæmper skal fra den 1. januar 2030 opfylde enten DS/EN 16303:2020 eller DS/EN 1317-serien eller tilsvarende.

Vejdirektoratet, den dd. mm 2026

Jens Holmboe

/ Michael Kirkfeldt