



## Transportministeriet

### Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

26. februar 2025  
2025 - 416

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 16. januar 2025 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

#### **Spørgsmål nr. 162:**

Vil ministeren i forlængelse af foretræde den 14. januar 2025 om sikkerhed ved oprydning efter trafikuheld på motorveje redegøre for, hvorfor der ikke er opbakning til branchens forslag om at stille krav om anvendelse af TMA-systemer ved oprydning efter trafikuheld m.v. på motorveje med henblik på at skabe tryggere rammer for trafikanter og autohjælpspersonale, jf. TRU alm. del – bilag 30?

#### **Svar:**

Jeg har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Vejdirektoratet, som har oplyst følgende:

”Der stilles forskellige krav til anvendelsen af TMA-systemer ud fra hvor på vejarealet, der arbejdes.

Der stilles fx i dag krav om, at der skal anvendes TMA-system til oprydning efter færdselsuheld på motorveje eller motortrafikveje, da der i disse situationer arbejdes i kørsor med fare for følgeruheld. Oprydning efter færdselsuheld er en opgave, vejmyndigheden bestiller og betaler for, herunder anvendelsen af TMA-systemer.

Der stilles derimod ikke krav om anvendelse af TMA-system ved reparation eller bugsering af et havareret køretøj, der holder i nødsor. 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.

Dog skal man, hvis der i forbindelse med reparationen eller bugseringen er behov for at spærre højre vognbane, i dag anvende en afmærkningsvogn, som anvisning til trafikanterne om, at vognbanen er spærret.



I høringsversionen af den nye bekendtgørelse, lægges der op til, at der fremover kan anvendes et TMA-system som erstatning for afmærkningsvognen. Dvs. at der åbnes op for, at der i denne situation i stedet kan anvendes et TMA-system, som vil give større sikkerhed for dem, der arbejder på stedet ved denne type opgaver. Høringsversionen lægger således op til udvidet anvendelse af TMA-systemer sammenlignet med i dag.

I nedenstående skema gives et overblik over krav til anvendelse af TMA-systemer jf. høringsversionen af den nye bekendtgørelse:

<b>Krav til anvendelse af TMA-system på motorveje</b>	<b>Afspærring af kørespor</b>	<b>Arbejde alene i nødspor</b>
<b>Vejarbejder</b> (Offentlige kontrakter)	TMA <u>skal</u> anvendes	TMA <u>kan</u> anvendes, men dette er ikke reguleret i bekendtgørelsen
<b>Akutte trafikfarlige hændelser</b> (Offentlige kontrakter)	TMA <u>skal</u> anvendes	TMA <u>kan</u> anvendes (*)
<b>Havarerede køretøjer i nødspor</b> (Private aftaler)	TMA <u>kan</u> anvendes (**)	TMA <u>kan</u> anvendes, men dette er ikke reguleret i bekendtgørelsen

(\*) Der stilles krav om, at der skal opsættes en afmærkningsvogn i nødsporet. Afmærkningsvognen kan erstattes af et TMA-system.

(\*\*) Dette omfatter situationer, hvor der er behov for at spærre højre vognbane i forbindelse med reparationen eller bugseringen af det havarerede køretøj væk fra nødsporet. Ved behov for afspærring af højre vognbane skal der opsættes en afmærkningsvogn i køresporet. Høringsversionen angiver, at denne kan erstattes af et TMA-system.

Vejarbejder og afhjælpning af akutte trafikfarlige hændelser på motorvejene sker via offentlige aftaler med vejmyndigheden, hvor det er staten, der betaler for anvendelse af TMA-systemer.

Assistance til havarerede køretøjer i nødspor sker via mange private aftaler mellem bilejerne og vejhjælpsfirmaerne og udgiften betales af den enkelte bilejer (eller dennes forsikringsselskab). Udgiften forbundet med et krav om anvendelse af TMA-systemer må derfor formodes at blive pålagt bilejeren.”



Side 3/3

Med venlig hilsen

*Thomas W. Danielsen*

Thomas Danielsen