

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato: 23. september 2026
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse): Inge Ebbensgaard Foreningen af Rådgivende Ingeniører (FRI) Vesterbrogade 1E, 3. sal 1620 København V	Telefon: 35 25 37 43	Mail: ime@frinet.dk

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
Generelt	Generelt synes vejledningen at tage udgangspunkt i en meget ensidig betragtning, hvor der alene fokuseres på brandsikkerheden uden at tage hensyn til andre relevante forhold. Det er en forældet tilgang, som modarbejder intentionen om et kommende helhedsorienteret bygningsreglement. Vejledningen lægger op til et langt højere sikkerhedsniveau, end der kræves for lignende elinstallationer. Hvis andre elektriske installationer i en bygning skulle have samme sikkerhedsniveau, ville det ikke være muligt at have eltavler, køkkenudstyr m.m. i mange bygninger. Mange retningslinjer er "skrappe" og det bør overvejes, hvorvidt denne vejledning skal udgives af DBI – eller om ladestandere mv. skal reguleres via Elsikkerhedsloven. Hvis vejledningen udkommer som dette udkast, vil Landsbyggefonden og forsikringsselskaber anvende den som et krav, uden at det fører til bedre eller grønnere byggeri.	FRI mener ikke, at denne vejledning i sin nuværende form vil være egnet til udgivelse.	
Generelt	Vejledningen kunne med fordel tydeligt skelne mellem lovkrav, krav i europæiske standarder og anbefalinger. Dermed kan læseren bedre vurdere, hvilket sikkerhedsniveau der er relevant for den pågældende bygning uden at tilsidesætte lovgivningen eller overprojektere bygningen.	Markér med farver, hvad der er minimumskrav i BR18 og anden lovgivning, hvad der følger af standarder, og hvad der er anbefalinger for at højne sikkerhedsniveauet.	

BRUGSANVISNING:

1. Dobbeltklik på brevhovedet (Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41)
2. Indsæt indsendernavn, firma/organisation, dato, telefon nr. samt mail adresse
3. Klik på *Luk Sidehoved og sidefod*
4. Skriv dine kommentarer ind med angivelse af det pågældende punkt i Retningslinie xxx høringsudgaven samt evt. forslag til ændret formulering
5. Nye linjer/sider oprettes ved at benytte tabulatoren i det sidste felt
6. Fremsend kommentarer til DBI som vedhæftet word-fil til email: dbi_hoering@brandogsikring.dk

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
Generelt (private boliger)	Det er nogle meget høje krav for placering af ladestanderen ift. gængs praksis i dag (det er "bare" en kasse med printkort og strøm igennem). Så ved tilfælde af brand/fejl eller andre svigt, så slukker selve laderen, mens batteriet (bilen) er den farlige. Det anbefales, at der ikke indrettes soveværelse eller rum m. overnatning umiddelbart eller ved siden af ladestationen. Denne regel vil være svær at overholde i praksis, og herefter være opmærksom på ved indretning/ommøblering af ejendommen. Ladestationen vil nu engang være placeret i umiddelbar tilknytning til p-plads for bilen. Når der kræves 2m afstand til ventilation + 2 meter til døre/vinduer, der kan åbnes, er der ikke meget væg tilbage på et almindeligt parcelhus, der så kan anvendes. Figur 3. viser ladestationen, hvilket bør være ift. batteriet, selve stationen vil være mindre farlig end batteriet. Krav til varmedetektor i carporte er også på den hårde side. Opladning af andet udstyr (batteri under 5ah). FRI læser det som samlet effekt, dvs. hvis man har 2 ladere med 3ah batteri, så bør man overholde følgende vejledning.		
Tekst før forord	Der mangler en henvisning til lovkrav og europæiske standarder	Da disse ikke findes, bør der ikke være denne reference.	
Indledende tekst, side 4 Teksten kan ikke kopieres ind.	Det fremgår, at der tages udgangspunkt i minimumskrav fra relevante kilder. Det bør dokumenteres, hvilke kilder der henvises til, da kravene er langt højere end de minimumskrav, der er beskrevet i BR18.	Teksten bør omformuleres, så det fremgår, at vejledningen beskriver et meget højt sikkerhedsniveau, med væsentlig vægt på værdisikring.	
Forord	Grænsen på 5 Ah er utrolig lav, så alle steder, hvor batteriværktøj er i huset, vil i princippet være omfattet, hvilket er en meget stor skærpelse.	Det ønskes, at man ser på et batteri, som er større end f.eks. 8 Ah. Forsikringsmæssigt vil det være vanskeligt at kunne få en fornuftig dækning til lægmand, såfremt kravet fastholdes.	

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
Forord ” tilsvarende kapacitet som elektriske løbehjul.”	Der mangler en kapacitet på batterier, så man ikke er i tvivl om, hvor store eller små batterier der er omfattet af vejledningen.		
Forord ” Vejledningen indeholder anbefalinger til håndtering af brand- og sikkerhedsrisici forbundet med disse installationer og supplerer DBI's Brandtekniske Vejledning 21, Anvendelse af motorredskaber.”	Der mangler en nærmere redegørelse for, hvordan de supplerer hinanden. Vejledning 21 vedrører alene gaffeltruck, fejmaskiner mm. – det er uklart om denne type maskiner også er omfattet af nærværende vejledning. Det leder hen til afsnit 2, hvor det er uklart, om forkortelserne PLEV og E-mobility dækker over det samme køretøj? At sætte en kapacitet på batterier og vægt på køretøjer mindsker risikoen for forskellige tolkninger.		
Forord ”DBI vurderer, at der kan opnås et tilfredsstillende sikkerhedsniveau, når anbefalingerne i denne vejledning følges.”	Teksten indikerer, at andre underlag, kortere afstande m.m. end angivet i vejledningen giver et utilfredsstillende sikkerhedsniveau.	Det bør tydeliggøres, at vejledningen sætter et langt højere sikkerhedsniveau end krævet i BR18 og formentlig også Sikkerhedsstyrelsens krav til ladeenheder.	
Forord ”...dokumenteres ved hjælp af testdokumentation...”	Hvilke test forventer DBI, at der skal fremlægges? Skal testene eksempelvis dokumentere flammehøjder under 3 m, eller noget andet?		

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
Forord "Indsamling af yderligere data om miljøpåvirkninger fra røg, slukningsvand og vandafstrømning i forbindelse med brande i batterisystemer under opladning. "	Dette vedrører alene værdisikring, som ikke indgår BR. Hvordan kan DBI betragte dette som et minimumskrav?		
Forord "Forbedret forståelse af thermal runaway i lithium-ion-batterier under opladning samt de tilknyttede risici for dannelse af eksplosive gasblandinger, genantændelse og langvarige brandforløb."	Vejledningen bør igen tage udgangspunkt i minimumskrav. Der er p.t. ingen lovkrav, som forbyder opladning af li-ion batterier indendørs. Vejledningen bør tydeliggøre, at der alene er tale om en vejledning, som foreslår langt højere krav end BR18.		
Indledning "Denne vejledning giver anbefalinger til, hvordan et tilstrækkeligt brandsikkerhedsniveau kan etableres og opretholdes i og omkring bygninger med parkerings- og ladefaciliteter til elbiler, e-mobilitetsenheder og batteridrevet værktøj. "		Ordet "tilstrækkeligt" bør slettes, da det indikerer, at "lempelser" vil medføre et utilstrækkeligt sikkerhedsniveau. Det bør tydeliggøres, at vejledningen alene giver forslag til et højere sikkerhedsniveau.	

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
Indledning "Brandrisici ved opladning af batterier"	Flere punkter vedrører ikke selve opladningen. Det er uklart, om vejledningen fokuserer på opladning af li-ion batterier eller om den også omfatter opbevaring af li-ion batterier.	Det kan anerkendes, at der bør være skærpede regler for li-ion batterier i bygninger, men dette kan ikke reguleres gennem denne vejledning uden at tydeliggøre dette. Vejledningen beskriver ikke, hvornår li-ion batterier er reguleret af anden lovgivning end bygningsreglementet. Eksempelvis når batterierne er monteret i en bil osv.	
Afsnit 1: " . I 2024 steg antallet af nyregistrerede elbiler med 40,2 %1 sammenlignet med 2023."	Udviklingsmæssigt sker der meget – bygger vejledningen på viden fra 2024?		
3.1	Der stilles krav til, at ladestationer alene må opsættes på ubrændbare facader. Det kan være fornuftigt med ubrændbare materialer, men i stedet for at stille krav til bygningens facader, så vil det være et bedre sted at stille krav til, at der indbygges i ladestationer. Det er vel primært antændelsesrisikoen, man er bekymret for, hvorfor man kunne stille krav om en ubrændbar (isoleret) kasse omkring laderen. Dette hører nok ikke hjemme i en DBI-vejledning, hvorfor det vurderes, at tilpasningen bør ske i EI-sikkerhedslovgivningen. Såfremt der skal udgives en DBI-vejledning om emnet, så bør den forholde sig til bygningsbrandsikringen, idet ladere primært udgør en antændelsesrisiko, bør denne håndteres i EI-sikkerhedslovgivningen.		

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
Afsnit 3.1: ” Bemærk, at ladestationer ikke bør placeres under vinduer, der indgår som redningsåbninger eller flugtveje. Tilsvarende bør køretøjer ikke parkeres under sådanne vinduer. Ladestationer og parkerede køretøjer bør desuden ikke placeres i områder, der er nødvendige for brand- og redningsberedskabets indsats, herunder opstillingsområder for stiger og andet redningsmateriel” Fig. 3	Har svært ved at se, hvordan man skal håndtere dette i forhold til parkering på fx offentlige veje mm. Samtidig har man sat et afstandskrav på 2 m – hvad mener man? Teksten til figur 3 gør det umuligt at placere ladestander på en mur på et enfamiliehus, uden at man skal til at brandsikre tagudhæng. Bemærk, at der i teksten over figur 3 også står til parkerede biler.		
Afsnit 3.1.: Tilsvarende anbefales en afstand på mindst 2 m mellem parkerede køretøjer med forbrændingsmotor (ICEV'er) og sådanne åbninger”	Vejledningen omhandler "brandsikkerhed for ladning af enheder" – hvorfor stiller man så krav til biler på benzin/diesel?		
3.1	Det virker utroligt indskrænkende at anbefale, at der ikke må være soverum bag ved væggen ud mod et opladested. Tillige er afstandskravet på 2 meter uhensigtsmæssigt ved almindelige parcelhuse, da afstandskravet ikke kan imødekommes.	Det ønskes generelt, at kravene forholder sig til det faktuelle byggeri og ikke forsøger at omprojektere eksisterende bygninger.	

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
3.1	Afstandskrav til åbninger og døre.	Der er meget få steder, hvor der er felter, som er mere end 4 meter ubrudt façade, så kravet bør gentænkes.	
3.1 "Den beskyttede overflade bør have en udstrækning, så afstanden fra ladestationen til ubeskyttet brændbart materiale er mindst 2 m i alle retninger. "	Det forekommer at være et uforholdsmæssigt højt krav til en ladestation. Det er et højere krav end stillet for el-tavler i et ILK 5 lager over 600 m² eller i DBIs egen vejledning 21 til trucks. Hvorfor vurderer DBI, at en ladestander er farligere end ladning af trucks med blysyrebatterier? Bilen udgør, uanset drivmiddel, og medfører en langt højere brandrisiko. Denne risiko er acceptabel i den gældende lovgivning. Det kan diskuteres, om niveauet er for lavt, men vejledningen skal tydeliggøre, om der er tale om minimumskrav eller anbefalinger om højere sikkerhedsniveau.	Kravet bør reduceres til K1 10 / B-s1,d0 bag ladestander og 0,5 m omkring. Det skal tydeliggøres, at der er tale om en anbefaling.	

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
3.1 For en- og tofamiliehuse kan ladestationer placeres på facader udført af brændbare materialer. For at begrænse konsekvenserne af en eventuel brand anbefales det dog, at: • Der er ikke soveværelser eller andre rum til overnatning umiddelbart bag eller ved siden af ladestationen. Facaden bag ladestationen beskyttes med et materiale klassificeret som mindst A2-s1,d0, og at beskyttelsen har en udstrækning på mindst 2 m i alle retninger fra ladestationen	Her fastsættes et markant højere krav end andre steder i BR18. Hvorfor ubrændbare facader og ikke blot K₁10 / B-s1,d0? Der kan endda bygges med K₁10 D-s2,d2 i enfamiliehuse uden krav til, om der parkeres tæt på bygningen. Dette krav modarbejder ønsket om et mere bæredygtigt byggeri. Især på enfamiliehuse er det netop muligt at bygge i biogene materialer selv i brandklasse 1. Vejledningen sætter i høj grad forhindringer op for dette. Hvordan forventer DBI, at kravene medfører et grønnere byggeri, byggetekniske og æstetisk acceptable løsninger?		
3.1 Den anbefalede afstand til åbninger i facaden, herunder vinduer, døre, flugtveje, alternative flugtveje og nødudgange, bør være mindst 2 m målt fra både ladestationen og det parkerede køretøj.	Hvilke moderne bygninger forventer DBI kan udføres uden åbninger i et så stort facadeareal? Det forekommer ikke realistisk på etageboliger, enfamilieboliger, kontorer osv. Hvordan forventer DBI, at krav til dagslys og installationer kan overholdes?		

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
3.1 Tilsvarende anbefales en afstand på mindst 2 m mellem parkerede køretøjer med forbrændingsmotor (ICEV'er) og sådanne åbninger.	Hvorfor stiller vejledningen krav til afstande mellem parkerede køretøjer og hvorfor ICEV'er? Moderne biler har samme udfordringer bl.a. på grund af det høje indhold af plastik. Hvordan forventer DBI, at lokalplaners krav til parkeringspladser m.m. skal opfyldes, hvis der skal være 2 m mellem køretøjer?	Alle krav bør fjernes til placering af parkering af biler. Det hører ikke hjemme i en vejledning om ladning.	
3.1 Tilsvarende bør køretøjer ikke parkeres under sådanne vinduer.	Det fremstår, som om vejledningen ikke begrænser sig til opladning, men begynder at blande sig i indsatsmuligheder m.m.		
3.1 Hvis en ladestation placeres på facaden af en bygning med højst to etager, bør tagudhængets underside og eventuelle hulrum være beskyttet mod brandspredning fra en potentiel brand ved ladestationen eller det parkerede køretøj – i betragtning af at højden mellem opladeren og tagudhænget er mindre end 3 m. Beskyttelsen bør mindst opfylde brandmodstandsevne EI 30 og have en udstrækning på mindst 2 m på hver side af ladestationen.	Krav til EI 30 for et tagudhæng er byggeteknisk svært eller umuligt. Hvordan kan EI 30 opretholdes når der er krav til ventilation i tage med udhæng?	Kravet bør udgå helt, da det er uforholdsmæssigt højt.	

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
3.2 Når en ladestation installeres på en fritstående stander, anbefales det, at der opretholdes en afstand på mindst 2 m til nærliggende bygninger. Denne afstand udgør den primære foranstaltning for at begrænse risikoen for brandspredning til bygningen.	Det er bilen, der udgør den største risiko. Ikke selve ladestanderen. Selvom ladestanderen er 2 m væk, vil bilen stadig kunne være parkeret nærmere bygningen.	Kravet bør fjernes, eller det bør tydeliggøres, at det er en anbefaling, og at placering af bilen medfører en lang større risiko for brandspredning.	
3.2 Hvis afstanden til bygningen er mindre end 2 m, bør den nærmeste facade være udført af eller beskyttet med et ikke-brændbart materiale.	Hvorfor stilles der krav om ubrændbare materialer? Igen modarbejder det ønsket om mere bæredygtigt byggeri og virker urimeligt højt. Det er stort set kun ved brandmure, at der stilles krav om ubrændbare overflader.		

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
3.2, figur 4 "For fritstående carporte kan der, afhængigt af afstandsforholdene, gives undtagelser fra kravet om brandmodstandsklasse for åbninger i den facade, der vender mod carporten, forudsat at følgende betingelser er opfyldt: • Ved en afstand på 2-5 m bør det samlede areal af åbninger uden brandmodstand ikke overstige 1 m². • Ved en afstand på 5-7 m bør det samlede areal af åbninger uden brandmodstand ikke overstige 4 m². • Ved en afstand på mere end 7 m kan åbninger uden brandmodstand"	Hvis ladestander skal placeres, så man ikke kan påkøre dem, fri afstand til andet oplag i en carport, afstand til døre/vinduer og der mindst skal være 2 m frit over – har FRI svært ved at se, hvordan afstandene skal imødekommes i traditionelle carporte ved boliger. Teksten betyder, at man stiller brandmæssige krav til vindue/dør i boligen medmindre boligen er placeret mindst 7 m fra carport. Bemærk, der ikke er brandmodstandskrav til ydervæggene. Den hænger ikke sammen med BR18' krav.		
3.3	Det kunne være på sin plads at tydeliggøre, hvor vejledningen skærper kravene betydeligt i forhold til BR18's præ-accepterede løsninger. Her er vejledningen jo langt fra minimumskravene og reelt set umuligt at udføre på helt almindelige parcelhuse.		

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
3.3 For fritstående carporte kan der, afhængigt af afstandsforholdene, gives undtagelser fra kravet om brandmodstandsklasse for åbninger i den facade, der vender mod carporten, forudsat at følgende betingelser er opfyldt: • Ved en afstand på 2-5 m bør det samlede areal af åbninger uden brandmodstand ikke overstige 1 m². • Ved en afstand på 5-7 m bør det samlede areal af åbninger uden brandmodstand ikke overstige 4 m². • Ved en afstand på mere end 7 m kan åbninger uden brandmodstand accepteres uden begrænsning af det samlede areal	Forventer DBI, at en carport skal stå mindst 5 m fra en bygning, f.eks. enfamiliehus, hvis der skal være en dør i? Mener DBI, at vejledningen skal sætte et 5 gange større afstandskrav end bilag 1b til BR18 kap. 5? Skal afstandskrav fra carport til skel være større end BR18 angiver, så det ikke påvirker naboen? Dvs. at der ikke længere kan opføres carporte i skel uden en EI 60 konstruktion?	Samtlige krav bør slettes, selv som en anbefaling. Reelt set kan der ikke længere opføres carporte, hvis disse krav skal opfyldes. Det virker til at være klart ude af proportion, da brandfaren ved moderne biler er stort set ens uanset drivmiddel.	

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
3.3 Carporten bør være udstyret med en varmedetektor, der om muligt er integreret med bygningens brandalarmanlæg eller øvrige detektorer.	Carporte forbindes normalt med enfamiliehuse eller etageboliger. I hvilke tilfælde forventer DBI, at der er brandalarmanlæg i bygninger med carporte?		
3.3 For at begrænse risikoen for brandspredning bør der etableres en vegetationsfri zone med en radius på mindst 2 m omkring ladestationer og tilhørende ladeudstyr. Der bør især tages hensyn til brændbar vegetation, herunder hække, buske, tæt underskov og skovbevoksning, som kan medvirke til hurtig brandspredning.	Det samme krav kunne da stilles generelt til carporte, hvor der står en bil, elcykel mm eller skure, hvor der kan stå benzindunke, håndværktøj, gasflasker osv. Forventer DBI, at områder skal friholdes for vegetation uden hensyn til biodiversitet osv.? Det virker som et voldsomt overdrevet krav til en ladestatio.		
3.3	Varmedetektor – findes disse?	Der er ikke umiddelbart nogen på nettet, så derfor bør det udgå.	
3.3	Placeringen af lader har reelt ikke noget med brandsikkerheden at gøre. Det bør udelukkende være den opladende del, som fokus skal være på. Generelt virker det til, at DBI vurderer selve laderne som problematisk og ikke det opladede genstand/batteri som et problem.	Placeringen bør udgå. Man bør fokusere mere på selve batteriet og ikke stikket, hvor strømmen kommer fra.	
3.3	Afstanden fra lader til tag er urealistisk. Normalt er carporte placeret i skel, hvilket betyder at overside sternkant maksimalt må være 2,5 meter, hvorfor kravet i praksis ikke kan imødekommes	Kravet bør udgå.	

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
4.1 Det anbefales, at ladestationen ikke placeres i et underjordisk parkeringsanlæg, medmindre der er eller vil blive installeret sprinklere i overensstemmelse med det gældende Bygningsreglement.	Enig i, at der bør være sprinkling i lukkede eller underjordiske parkeringsanlæg. Det vedrører dog ikke opstilling af ladestationer, men alene det forhold, at bilbrande er voldsomme i lukkede rum. Det er misvisende, at vejledningen blander problematikken med lukkede parkeringsanlæg sammen med ladestationer.	Kravet bør fjernes. Alternativt bør det tydeliggøres, at det alene er anbefalinger til parkeringsanlæg og ikke ladestationer.	
4.1 Hvor byggeaktiviteter forårsager betydelige strukturelle vibrationer, bør der tages passende forholdsregler for at beskytte elbilladere. Vibrationer kan få elektriske forbindelser til at løsne sig, hvilket øger risikoen for kortslutninger	Hvilke vibrationsskabende byggeaktiviteter forventer DBI kan forekomme efter en ladestation er taget i brug? Kan DBI komme med eksempler på, hvilke andre forholdsregler der kan træffes end at tage ladestationen ud af drift og fjerne den, mens arbejdet står på?		
4.1 ” Hvor byggeaktiviteter forårsager betydelige strukturelle vibrationer, bør der tages passende forholdsregler for at beskytte elbilladere. Vibrationer kan få elektriske forbindelser til at løsne sig, hvilket øger risikoen for kortslutninger.”	Tænker, at dette vedrører byggepladsaktivitet. Det er ikke konkret nok, til at det kan bruges. Hvad er ”Betydelig”?		

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
Afsnit 4.2, figur 1 ” Der bør sikres en afstand på mindst 2 m fra ladestationen til ubrudt brændbart materiale, både til siderne af og over ladestationen.” ” Hvor det er praktisk muligt, anbefales det at øge afstanden mellem parkeringspladserne. Større afstand mellem køretøjer kan bidrage til at reducere risikoen for brandspredning fra et køretøj til et andet.”	Overskrift "Placering af el-tavle" stemmer ikke helt med indholdet som også indeholder andet. Figur 1 viser en afstand på 4 m ud i kørevej og på siden af den sidst parkeret bil, men disse afstande er ikke beskrevet i teksten. Det er derfor uklart, hvad der skal være 4 m til. Hvad menes med ubrudt brændbart materiale? Det bemærkes, at afstand i dag ofte er mindre end 2 m mellem parkeret biler, så det bør måske være udgangspunktet for tekst og figur. En afstand på 2 m mellem parkeret biler, uanset om de lader eller ej, er et voldsomt krav. Den sidste tekst stiller oveni købet et større krav end 2 m, hvilket ikke hænger sammen med måden, vi bygger parkeringsanlæg på. Man har i øvrigt ikke forholdt sig til automatiske parkeringshuse.		
4.2 Eltavler til ladestationer bør placeres i en selvstændig brandcelle med henblik på at begrænse konsekvenserne af en eventuel brand.	Gælder det også boliger? Er der allerede regler om, at eltavler af den størrelse skal i egen brandcelle i andre bygninger?		

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
4.2 Overfladen bag og omkring ladestationen bør være udført af et ikke-brændbart materiale med en klassifikation på mindst A2-s1,d0. Der bør sikres en afstand på mindst 2 m fra ladestationen til ubrudt brændbart materiale, både til siderne af og over ladestationen.	Se tidligere kommentarer om, at krav til ubrændbare overflader er et meget højt krav. Gælder det samme for en ovn, komfur og eltavler?		
4.2 Elbiler	Hvorfor skelner vejledningen her mellem elbiler og biler med forbrændingsmotor? Er det ikke samme risiko?		
4.3	Ved almindelige parkeringspladser er båsen 2,5 meter bred. Det medfører, at alle parkeringspladser har et 4 meter stort friholdes areal, hvilket ikke kan findes i carporte eller andre offentlige arealer	Det virker til, at man har glemt virkeligheden og fastlagt sikkerhedsniveauet uhensigtsmæssigt. Afstandskravet bør som minimum reduceres til det halve. Hvordan har man forholdt sig til træer på offentlige parkeringsarealer, som er myndighedskrævet.	
4.6	Der mangler en præcisering af, om det gælder alle typer batterier. Er der forskel på krav til fx LFP, NMC og solid-state batterier? Og bør denne forskel ikke komme til udtryk i kravene?		

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
4.6 For at begrænse risikoen for ophobning af brændbare gasser anbefales det, at rummet forsynes med mekanisk ventilation med en luftudskiftningsrate på mindst 6 luftskifter pr. time	Det må antages, at dette gælder for lukkede parkeringsrum generelt. Eller forventer DBI, at der er tilfælde, hvor der kun er elbiler og ingen brændstofbiler?		
4.7	Bygger kravet på viden om, at "hurtigladere" udgør en større risiko? Hvis ikke, er det et unødvendigt krav.		
4.7 Det anbefales, at der på indendørsarealer kun installeres ladestationer med en ladeeffekt på op til 22 kW.	Det er vel ikke ladeeffekten, der ændrer konsekvensen? Er der evidens for, at hurtigladere har en større sandsynlighed for at gå i brand? Det forekommer tværtimod, at kvaliteten på 11/22 kW ladere er lavere end hurtigladere og eftersyn/service ofte er mangelfulde på de små ladestationer.		
4.8	BR18 angiver krav til redningsberedskabets indsats. Et afsnit som dette er svært brugbart, for hvem skal verificere de nødvendige forudsætninger. BR18 angiver en proces og krav, det er uklart, om man forsøger at stille andre krav end disse? Der henvises til DBI retningslinje 027, men der skal henvises til BR18, og så kan man frit vælge projekteringsstandard. Afsnit om vandforsyning er svært brugbart. Ønsker man, at man indfører større krav, end BR18 og kommunalbestyrelsen/vandforsyningsloven stiller? Figur 8 – der er fejl i krav til brandsektion (EI 60). Kravet til håndtering af slukningsvand er meget upræcist og svært brugbart.		

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
4.8	Ventilationsanlæg til parkeringshuse projekteres efter DS 428 og ikke DBI Retningslinje 027.		
4.8	Redningsberedskabet kan ikke stille supplerende krav til vandforsyning	Afsnittet skal udgå.	
4.8 Brandslukning af elbiler kan i nogle tilfælde kræve væsentligt større mængder vand end brandslukning af køretøjer med forbrændingsmotor. Det er derfor vigtigt at sikre, at der er adgang til en tilstrækkelig vandforsyning til brug ved brandbekæmpelse. Vandforsyningen bør dimensioneres og etableres i overensstemmelse med de krav, som det kommunale brand- og redningsberedskab stiller, og i samarbejde med det lokale vandforsyningsselskab.	Vejledningen åbner her for, at beredskabet kan kræve, at bygherren sørger for vandforsyningen i bygninger med elbiler. Dette er direkte i strid med beredskabslovgivningen og Beredskabsstyrelsens svar om, hvem der har ansvaret for slukningsvand. Det kan ikke pålægges bygherren at sikre dette.	Punktet bør udgå i sin helhed.	
4.9 SLUKNINGSVAND	Er dette koordineret med Beredskabsstyrelsen? Skal der tages særlige hensyn til miljøpåvirkningen fra slukningsvand ved elbilbrande sammenlignet med andre brande? Det fremstår, som om vejledningen regulerer miljøforhold snarere end brandsikkerhed.		

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
5 OPLADNING AF E-MOBILITETSENHEDER	Afsnittet er relevant. Det skal dog understreges, at der alene er tale om anbefalinger.		
Afsnit 5.1: ” Der bør etableres et særligt område til opladning af e-mobilitetsenheder. Opladningsområdet bør være køligt, tørt og velventileret samt, hvor det er praktisk muligt, placeret udendørs eller i et område med nem adgang. For at understøtte batteriets funktion og levetid anbefales en omgivelsestemperatur mellem 10 °C og 25 °C. Opladning af e-mobilitetsenheder på altaner anbefales ikke. E-mobilitetsenheder og tilhørende opladere bør placeres mindst 1 m fra brændbare materialer.”	Kravene er svære at imødekomme i boliger og umulige, når man læser videre i afsnit 5.2 om særskilt brandrum, hvis man fx oplader til to el-cykler i sin bolig.		
5.1	Det er svært at placere noget udenfor og samtidig holde 10-25 grader om vinteren.	Det bør overvejes, hvad der vægter højest – udenfor eller temperaturen for at beskytte batteriet.	
5.1	Opladning kun ved vågne personer eller ved personer til stede. Et batteri tager op til 7 timer at blive fuldt opladt	Det virker ikke realistisk at have en person stående i nærheden af opladeren, så teksten bør udgå, hvis det ikke er noget, som kan tilpasses.	

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
5.2: ” Skabet bør ikke opsættes i områder med høj brandbelastning. • Skabet bør være tilstrækkeligt ventileret, så varme, der udvikles under opladning og opbevaring, kan bortledes.” ” I bygninger, hvor der regelmæssigt oplades eller opbevares flere e-mobilitetsenheder, anbefales det at anvende særligt indrettede skabe til opbevaring og opladning”	Der mangler målbare enheder på de to forhold. Desuden virker det meget urealistisk at stille krav i fx etageboliger. Man kan ikke anvende skabe til opbevaring af el-cykler eller løbehjul. FRI tænker ikke, det er det, man mener, men jf. definitionslisten er det det, der står.		
5.2	Hvordan kan der ved en lejlighed eller et parcelhus etableres et selvstændigt brandrum, når man har 2 elcykler.	Afsnittet bør slettes, det virker som om, man kun har tænkt på Industri og ikke en praktisk fundering.	
5.2	Man bør overveje at henvise til EN 3-11 omkring slukkere godkendt til Lithium batterier.		

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
Afsnit 5.4 og 6.2: ” I rum, hvor e-mobilitetsenheder opbevares og oplades, bør der være installeret en røgalarm. Hvor det er muligt, anbefales det, at røgalarmen er sammenkoblet med bygningens øvrige alarmer, så en alarm aktiveres i hele bygningen ved detektion af røg”	Løsningen, med at hele bygningen skal alarmeres, hænger ikke sammen, hvad forestiller man sig i fx boliger med røgalarmanlæg? Teksten skal nok præciseres og rettes til.		
Afsnit 6.1	Det er uklart, hvor dette glæder. Gælder det fx i udhus til privat bolig? Hvis ja, hvordan håndteres dette?		
Afsnit 6.3: ”Når lithium-ion-batterier til håndholdt batteridrevet værktøj opbevares eller oplades i biler, varevogne eller lignende køretøjer, bør der opretholdes en sikkerhedsafstand på mindst 2 m til nærliggende bygninger og kritisk infrastruktur, herunder, men ikke begrænset til...”	FRI har svært ved at se, hvordan dette skal fungere i "den virkelige verden". Dette uanset, at der kan rummes en del værktøj inden for grænsen, men hvordan sikres det, at fx tømreren, der skal bygge om på 2. sal i en ejendom og af hensyn til fremføring af materiale mm. holder tættest muligt på og skal forholde sig til hvad der er kritisk infrastruktur.		

Høring vedr. Brandteknisk Vejledning 41 (1. udgave 2026)		Dato:
Kommentarer fremsendt af: (navn, organisation og adresse):	Telefon:	Mail:

(1)	(2)	(3)	(4)
Punkt og original tekst	Kommentarer fra indsenderen	Forslag til ændret formulering	Beslutning i teknisk udvalg
Afsnit 6.4: "Hvis du bortskaffer flere batterier, skal du sørge for, at de ikke rører hinanden."	Hvis man ser på genbrugspladser, affaldsstationer ved boligkarreer osv. håndteres det helt anderledes. Skyldes kravet erfaring eller viden? Ellers bør man overveje, hvorvidt et sådan krav skal indføres.		
Afsnit 7: Følgende kontroller bør udføres ved førstegangsinstallation af ladestationen eller ved udskiftning af væsentlige komponenter: ...	Er der ikke allerede krav om mange af disse punkter under Sikkerhedsstyrelsens regler? Man skal være autoriseret elektriker for at sætte en ladestander op. Er det ikke tilstrækkeligt at beskrive dette krav?		