



MINISTEREN

Dato 28. september 2007  
J. nr. 109-14

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 21. august 2007 stillet mig følgende spørgsmål 339 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 339:**

”Ministeren bedes gøre rede for problemerne med modulvogntog, set i relation til de danske autoværn, der er dimensioneret til køretøjer med en lavere totalvægt.”

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der har oplyst, at der på europæisk plan er opstillet en klassificering af forskellige autoværn. Der er dog ingen fælles europæiske standarder for, hvilken klasse et givet autoværn skal have på en given strækning. Det skyldes, at valg af autoværn er et kompromis mellem hensynet til sikkerheden for lette køretøjer og for tunge køretøjer. Jo kraftigere et autoværn er, jo bedre vil det kunne holde lastbiler tilbage. Ulempen ved et meget kraftigt autoværn er, at det samtidigt giver dårligere sikkerhed for personbiler, da autoværnet så ikke er tilstrækkelig eftergiveligt ved påkørsel.

I Tyskland anvendes generelt et kraftigere autoværn end i Danmark. I Sverige, hvor man kører med modulvogntog, bruger man omvendt et svagere autoværn. Et autoværns evne til at tilbageholde et køretøj afhænger blandt andet af køretøjets hastighed og den vinkel, det rammer autoværnet med. De danske autoværn på det overordnede vejnet vil kunne tilbageholde et lastvogntog på 60 ton, hvis påkørselsvinklen er under ca. 6 grader.

På steder, hvor forholdene taler for det, kan risikoen for, at modulvogntog gennemkører et autoværn, reduceres ved at indføre hastighedsbegrænsning for modulvogntogene. Der er ikke på nuværende tidspunkt taget stilling til, om det er relevant på de udvalgte vejstrækninger.

Med venlig hilsen

Jakob Axel Nielsen