

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 27. maj 2009
Dok.id
J. nr. 004-1028
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 5. maj 2009 stillet mig følgende spørgsmål 863 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 863:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 5. maj 2009 fra Brdr. Markusens Metalfabrik vedr. autoværn, jf. TRU alm. del - bilag 456."

Svar:

Af henvendelsen fremgår det, at Metalvarefabrikken mener, at det er politisk besluttet at prøve at etablere 2+1 veje med midterautoværn, hvorfor fabrikken gerne vil præsentere deres kabelautoværn.

Indledningsvis vil jeg understrege, at det ikke er politisk besluttet, at man vil prøve at etablere 2+1 veje med midterautoværn, som det bl.a. kendes fra Sverige. Jeg vil samtidig tilkendegive, at jeg ikke er afvisende over for idéen, såfremt der findes egnede strækninger, hvor behovet er til stede.

Det har været overvejet, om der skulle forsøges noget lignende i Danmark. Bl.a. har Færdselssikkerhedskommissionen i sin nationale handlingsplan fra 2007, "Hver ulykke er én for meget", foreslået, at brede veje uden midterrabat i åbent land kan etableres som 2+1-veje med midterautoværn.

I Sverige er forudsætningerne for at etablere disse veje imidlertid anderledes gunstige end i Danmark. De svenske veje med midterautoværn er som regel af typen "2+1", det vil sige veje med tre vognbaner, hvor hver færdselsretning skiftes til at have en ekstra vognbane til at overhale i. I langt de fleste tilfælde er disse veje etableret ved at ombygge såkaldte "13 meter veje", altså veje, hvor kørebanen i forvejen var 13 meter bred. Almindelige landeveje med en sådan bredde eksisterer stort set ikke i Danmark, og vi vil derfor ikke kunne etablere 2+1-veje med autoværn uden at skulle foretage betydelige vejudvidelser.

Dertil kommer, at de overordnede veje i Sverige som regel har færre sideveje og færre private indkørsler end i Danmark, hvor befolkningstætheden er større. I Sverige er det derfor mindre problematisk at etablere lange strækninger med et gennemgående midterautoværn, som jo forhindrer venstresving til sideveje og indkørsler.



Der er et enkelt sted i Danmark foretaget en ombygning inspireret af de svenske 2+1-veje. På Djursland er en statslig motortrafikvej for nogle få år siden ombygget, således at der på to delstrækninger er etableret ekstra vognbaner til brug for overhaling og samtidig opsat stålpladeautoværn som midterautoværn.

I Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev det besluttet, at ændre motortrafikvejsprojektet mellem Holbæk og Vig (2. og 3. etape) således, at vejen anlægges som 2+1 motortrafikvej med et overkørbart midterareal frem for den før forudsatte 2-sporede motortrafikvej. Det vil være muligt at anlægge hele strækningen som 2+1-vej med de eksisterende arealreservationer. Det er dog ikke muligt at anlægge vejen som 2+1-vej med midterautoværn, idet dette vil kræve et bredere midterareal, samt formentligt nødvendiggøre nødspor i den side af vejen med ét spor.

Såfremt det på et senere tidspunkt besluttes at etablere 2+1 veje med midterautoværn, vil der bl.a. konkret skulle tages stilling til, om det skal være stålpladeautoværn eller kabelautoværn.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed