

Danske Motorcyklisters Råd

Folketingets Transportudvalg  
Att.: Sekretær Mikkel Rimsø Sørensen  
Christiansborg  
1240 København K

Vor ref.:  Rolf Skovlække  
Haverslevvej 47  
Deres ref.: 95-37 36 93 9520 Skørping

Dato: 14.02.2012

Vedr.: **Beslutning om anvendelse af kabelautoværn på rute 21 v/Tuse-Vig**

Nærværende henvendelse inklusiv vedlagte kopi af 2 artikler om kabelautoværn bedes venligst fordelt til Folketingets Transportudvalg.

Det er erfaret ifølge dagspressen, at transportminister, Henrik Dam Kristensen, nu agter at følge en indstilling fra Vejdirektoratet om genindførelse af kabelautoværn på rute 21 ved Tuse-Vig.

Dette ud fra at det næppe er lykkedes for leverandøren af kabelautoværn at få den pågældende type autoværn til at opfylde EU's normkrav som angivet EN1317, samt også i VD's vejregelforslag af maj 1999, hvoraf det fremgår, at det i bedste fald kun vil kunne opfylde sikkerhedsklasse H3; dvs. køretøjer op til 16 tons – og ikke sikkerhedsklasse H4, der dækker tungere køretøjer, herunder lastbiler med totalvægt op til 38 tons.

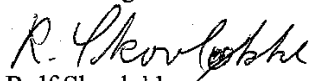
Ifølge ES-Consult's rapport fra marts 1994 fremgår det, at køretøjer på 16 tons er i stand til at give kabelautoværnet en sideudbøjning på 4,32 meter, hvilket indebærer at midterrabatten skal være mindst 9 meter bred for at undgå frontalkollision i forbindelse med påkørsel, men altså ikke giver tilstrækkelig sikkerhed ved tungere køretøjer.

Med andre ord vil en genindførelse af kabelautoværn, som omtalt herover, dels stille større areal-krav eller i værste fald forringe trafikikkerheden markant. Sidstnævnte forhold var afgørende for at man i perioden fra 1994 og fremefter brugte omkring 225 mio. kr. på at udskifte de sikkerhedsmæssigt uforsvalgte kabelautoværn med stålplankeautoværn, hvor man statistisk har halveret risikoen for dødsfald blandt personbilmførere og samtidig reduceret risikoen for gennemkørsler af autoværnet med frontalkollisioner til følge. Disse data har været kendt siden 1976 i rapporter fra Schweiz.

Beslutning om at genindføre kabelautoværn på rute 21 er således en beslutning, som ikke gavner den passive sikkerhed på vejen, og i værste fald fører til højere antal personskader og trafikdræbte end valg af et traditionelt stålplankeautoværn ville have medført.

Vi vil derfor opfordre til at Transportudvalget til at bede Transportministeren at vægte trafikikkerheden højere end udsigten til en mulig lavere etableringsomkostning ved at genindføre kabelautoværnet på rute 21.

Med venlig hilsen

  
Rolf Skovlække  
Formand f. DMC



## En trafikbeslutning ude i tovene

- eller en Trafikminister, som ikke har lært af historien  
Af: Rolf Skovlørkke

I starten af december 2011 blev DMC oplyst om, at den nye trafikminister, Henrik Dam Kristensen, nu havde godkendt et nyt forsøg med kabelautoværn på rute 21 – hvilket nærmere betegnet er den kommende motorvejsstrækning fra Tuse ved Holbæk i retning mod Vig i Odsherred.

I sandhed en øjenåbner for hvor kort hukommelsen er for bl.a. de folkevalgte politikere, hvis hukommelse øjensynligt kun rækker til den seneste 4 års valgperiode.

### Kabelautoværn blev tidligere fjernet i Danmark

Tilbage i 1994 blev det efter flere års diskussion omkring færdselssikkerhed besluttet at den tidligere trafikminister, Jan Trøjborg (S), at kabelautoværn på hele det danske mo-

torvejsnet skulle udskiftes med en anden model, der består af stålplanker med afrundede kanter og stolper, der også har afrundede kanter.

Forinden havde der bl.a. i dagspressen været en voldsom kritik af, at man fra Vejdirektoratets side havde argumenteret kraftigt for at bibeholde den autoværnstype, som ifølge tyske undersøgelser havde en ca. 50% højere risiko for dødsfald ved påkørsel med biler end den nyere autoværnstype, som i øvrigt blev brugt ved udskiftningen.

Kabelautoværnet havde dengang det lidt spøjse øgenavn i det tyske – nemlig "schweiz'isk guillotine" som følge af udformningen, der var i stand til dels at amputere lemmerne på personer, der ramte stolper eller kabler, dels også fordi kablerne var i stand til at skrælle taget af biler, som påkørte værnet. I Danmark blev udtrykket omskrevet til "ostehøvl" – men

meningen er for så vidt den samme.

Det var værre for motorcyklister, men det statistiske materiale herhjemme var for mangelfuldt, så det blev bilisternes risiko, der gav udslaget. Udgiften til udskiftningen blev omkring 225 millioner kroner, som blev fordelt over en årrække på omkring 6 år i takt med at trafikken i øvrigt steg markant i samme periode.

### Historien gentager sig

Nu har den nyligt tiltrådte trafikminister valgt at følge et spor, som for mange år siden blev forladt. At tidligere trafikminister Jan Trøjborg tilbage i 1994 i sin tid forlod det spor, var at han i første omgang blev vildledt af Vejdirektoratet og siden blev afsløret i at komme med forkerte oplysninger til Trafikudvalget, hvilket bl.a. blev oplyst i ugebladet Ingeniøren i august måned 1994. De forkerte oplysninger var dengang med til at ændre beslutningen om hvorvidt man ville bibeholde et ombygget kabelautoværn eller udskifte det helt. Sidstnævnte blev den endelige beslutning, godt hjulpet af at en presseforevisning med påkørsel af kabelautoværn, som gik helt galt i Karup. Udskiftningen kom til at strække sig over en 6 årig periode og blev således afsluttet i 2000. Oplysningerne om kabelautoværnets fortræffeligheder dengang blev bl.a. givet fra et firma i Vildbjerg gennem Vejdirektoratet, som nu igen prøver at få en trafikminister "ude i tovene" – hvilket næsten ser ud til at være lykkedes ifølge vore oplysninger. Firmaet har i

mellemtiden haft en del afsætning af systemet i bl.a. Indonesien og vi ved fra det sydlige Australien at man også har forsøgt sig her, men via kontakter gennem FIM er det muligt at det blev bremsset. Bl.a. fra Tasmanien blev DMC i midten af '90-erne kontaktet fordi det via motorcykelkredse var rygtedes hertil at kabelautoværnet var ved at blive udfaset i Danmark.

#### **Kabelautoværn dødsdømt i Sverige**

I 2009 kunne vi gennem MC-Folket – SMC's medlemsblad

- med tilfredshed konstatere, at de svenske forsikringsselskaber nu – langt om længe – havde besluttet at de ikke lænere ville erstatte skader på de meget lidt motorcyklistvenlige kabelautoværn; dette begrundet i det faktum, at de ganske enkelt var for dyre for forsikringsselskaberne. Skaderne blev uforholdsmæssigt dyre og sikkerheden var for ringe i forhold til udgifterne.

Hvordan det ser ud i Sverige her små 3 år senere har vi ikke oplysninger om, men da DMC gjorde den svenske motorcy-

kelorganisation SMC opmærksom på problemet tilbage i 1994 syntes der ikke at være ørenlyd for det. Det er der forhåbentlig nu, hvor det ikke er motorcyklisterne, men i stedet er forsikringsselskaberne, som prøver at tvinge Vejverket til en udskiftning p.g.a. økonomien. Vi kan således kun ønske Sverige tillykke med at det nu ser ud til at kabelautoværnet bliver dødsdømt, og i samme ombering har vi da også til hensigt at få øjene op for de danske politikere på Chistiansborg.

---

# Vajerräcket är dödsdömt

Hovrätten håller med försäkringsbolagen om att Vägverket själva ska stå för kostnader för reparationer av vägräcken. Detta kan betyda slutet för vajerräcken eftersom de är billiga att sätta upp, men har väldigt dyra reparationskostnader eftersom de lätt går sönder.

TEXT: Petra Holmlund, [petra@mc-folket.se](mailto:petra@mc-folket.se)

**N**är en trafikant kör sönder ett vägräcke står försäkringsbolagen för reparationskostnaderna. I många fall vet man inte vem som orsakat skadorna. Då går Trafikförsäkringsföreningen in och betalar reparationerna. Det rör sig om en kostnad på cirka 100 miljoner per år som försäkringsbolagen betalar för räckesreparationer. Vägverket beräknar själva att drift- och underhåll av vägräcken kostade 185 miljoner kronor 2007 medan montering av räcken samma år kostade 76 miljoner kronor.

I höstas bestämde sig Östgöta Brandstodsbolag, som är en del av Länsförsäkringar, för att inte betala en räckesreparation efter en bilolycka E4:an vid Gyllene Utern förra sommaren.

När Vägverket inte fick betalt från försäkringsbolaget vände man sig till domstol. I sitt anförande har Vägverkets jurist bland annat skrivit att de reparationsåtgärder som det rör sig om inte innebär ett åtgärdande av skyddskarakter. Med detta begrepp avses enligt Vägverket istället någon form av akut iordningställande av vägbanan så att ett överhängande trafikfara undanröjs. Vägverket anser alltså inte att vajerstolpar som ligger och spretar mot vägbanan utgör någon överhängande fara för trafikanter. Vidare hävdar Vägverket att uppsättande och reparation av vajerräcken inte ingår i Vägverkets skyldighet, enligt väglagen. Allt detta menar Försäkringsbolagen är fel och de får medhåll av rätten.

Vägverket förlorade både i Tingsrätt och senare, efter överklagande, även i Göta Hovrätt som även de anser att Vägverket ska betala kostnader för reparationerna.

Sedan dess har varken försäkringsbolag eller Trafikförsäkringsföreningen betalat ut pengar till Vägverket för vägräckesreparationer. Man väntar nu på att

hovrättens dom ska träda i laga kraft, eller på att frågan tas upp i högre instans.

- Vi har fryst alla utbetalningar till Vägverket när det handlar om såna här ärenden, säger Ragnar Johansson, jurist vid Länsförsäkringar.

## FLERA FALL

I dagsläget finns ytterligare tre fall av räckesreparationer där Vägverket gått till domstol för att få pengar från samma försäkringsbolag samt ett fall där en bro körts sönder och Vägverket ansett att försäkringsbolag skulle bekosta lagningen. I samtliga fall har domstolen dömt till försäkringsbolagets fördel.

Nu har Vägverket överklagat. Den 27 oktober skickades överklagan till högsta domstolen

I de inskickade handlingarna har Vägverkets jurist inte anfört mycket mer än vad som hänvisades till i de två tidigare domstolsförhandlingarna, vid tingsrätt och hovrätt.

Om Högsta Domstolen tar upp fallet och dömer till försäkringsbolagets fördel betyder det att Vägverket härnäst får stå för reparationskostnader av vägräcken. Om Högsta Domstolen inte tar upp fallet gäller hovrättens dom som prejudikat, vilket innebär att domslutet är en hänvisning till eventuellt kommande rättsfall i liknande ärenden. I sista fall, om Högsta Domstolen tar upp ärendet och går emot tidigare domslut från lägre instanser blir det som det är idag, att Vägverket slipper betala reparationskostnaderna. **MC**

