

Nyt i Håndbog Autoværn

Sat på spidsen kan man sige, at de vigtigste nyheder i den reviderede udgave af Håndbog Autoværn med tilhørende udstyr er dem, der ikke er der. Forklaringen er, at den tidligere udgave af håndbogen var en samling af viden fra flere forskellige publikationer. I den kommende reviderede udgave har man fjernet alle de forældede oplysninger og de informationer, der optræder flere steder.



AF TIM LARSEN
TL-Engineering
TL@TL-Engineering.dk



**AF MICHAEL AAKJER
NIELSEN**
Vejdirektoratet
mian@vd.dk

Selv om der i princippet ikke er noget nyt i den nye udgave af Håndbog Autoværn, har arbejdet med at revidere den været omfattende.

Den store opgave i forbindelse med 2022-udgaven af Håndbog Autoværn var at få indsamlet og gjort den viden, der tidligere fandtes i mange forskellige publikationer, let tilgængelig og forståelig. Håndbogen fra 2022 er at sammenskriv af informationer fra tidligere publikationer som fx paradigme for faglig ydelsesbeskrivelse, forskellige retningslinjer og vejledninger for projektering og udbud af autoværn, tegninger og typetegninger mv.

Kun den gældende viden gælder

Opgaven her et år senere består i at luge ud i- og få

struktureret de mange informationer. Når man arbejder med love, EU-retsakter, standarder mv., bliver ordet "gældende" afgørende. Det er vigtigt både at fjerne de akter, der er forældede og at gøre opmærksom på de nye, der endnu ikke er harmoniseret i Danmark – og derfor ikke er "gældende".

Redigeringsarbejdet har også til formål at gøre det lettere for brugerne at planlægge, projektere og etablere autoværn og tilhørende udstyr samt at give retningslinjer for reparation, udskiftning og drift. Alle nye håndbøger fra vejregelgruppe Udstyr for veje og bygværker er bygget op på samme måde, og informationerne kommer i en naturlig rækkefølge i håndbogen. Det gør dem nemmere at finde.

Mange detaljer skal således være på plads for at få lavet en håndbog, der kan bruges af alle, der ar-

bejder med vejinfrastruktur. Men nu er arbejdet ved at være til ende, og 'Håndbog Autoværn og tilhørende udstyr' ventes at udkomme på vejregelportalen efter sommerferien.

Den sunde fornuft skal med

Håndbøger, regler og tekniske løsninger kan aldrig stå alene, når det gælder trafikikkerhed. Autoværn skal både forhindre køretøjer i at komme på afveje og afbøde konsekvenserne for fører og andre trafikanter, hvis det alligevel sker. Håndbogens forskrifter skal naturligvis følges, men det hjælper også, at man har en vis forståelse for de kræfter, der virker ved en kollision. Sund fornuft kan også bruges.

Fx er 'sikkerhedszonen' et afgørende begreb for autoværn. Det er den afstand, der mindst skal være til "påkørselsfarlige faste genstande" fra kørebanens kant. Hvis de påkørselsfarlige genstande står tættere på vejen, skal man i forbindelse med nyanlæg enten opsætte autoværn, fjerne eller flytte den farlige genstand, ændre vejens geometri eller ændre på de trafikale forhold ved fx at indføre hastighedsbegrænsning.

Men hvad så med de veje, der ikke er "nyanlagte"? Der er jo ikke noget i vejen for, at du kan bruge din viden om sikkerhedszone og andet fra håndbogen til de eksisterende veje?

Husk fysikken

Sikkerhedszonen er ikke en fast afstand, men afhænger af to forhold: hastighed og den forventede kollisionsvinkel – altså den bane, et køretøj mest sandsynligt ta-



Figur 1: Stivheden og dermed udbøjningen er afgørende for et autoværns evne til at tilbageholde et køretøj. Jo mindre stivhed og jo større udbøjning desto mindre bliver skaderne på både køretøj og personer i køretøjet. Ofte er der ikke plads til, at autoværnet kan udbøjes uden at ramme andre faste genstande bag autoværnet. Her må man anvende et autoværn med en meget større stivhed og dermed en meget mindre udbøjning. Fx anvendes ofte et New Jersey-autoværn som sikring mod at kolliderer med bropiller. Foto fra Håndbog Autoværn med tilhørende udstyr.

ger, hvis det 'kører af vejen'. I praksis bruger man parametrene tilladt hastighed og horisontalradiussen, hvor den sidste angiver, hvor skarpt vejen drejer. Håndbogen indeholder et skema til beregning af sikkerhedszonen, og der er også eksempler på påkørselsfarlige genstande, hvilket i princippet er alt, som ikke 'giver efter' – større træer, ikke-eftergivelige master, stejle grøfter mv.

Jo mere 'lige på' genstanden rammes, og jo hurtigere man kører, jo alvorligere bliver et uheld, og jo større skal sikkerhedszonen være. Det er derfor, at man fx i en skov ofte opsætter autoværn i svin-

gene, men ikke på lige strækninger, hvor træerne kommer uden for sikkerhedszonen, og normalt ikke vil blive ramt, hvis føreren af et køretøj mister kontrollen.

Ovenstående står meget nøje beskrevet i Håndbog Autoværn. Men i princippet er det ikke andet end en konkretisering af den fysik, du lærte i folkeskolen. De, der arbejder med sikkerheden på vores veje, ved godt, hvor det er særligt farligt at miste kontrollen over et køretøj. Og måske skulle man opsætte et ekstra autoværn dér, selv om det ikke kræves ifølge reglerne – bare for en sikkerheds skyld...? ●