80 kilometer mer midtrekkverk



Vegdirektoratet har foreslått strekninger på til sammen 80 km som bør få midtrekkverk. (Foto: Henriette Erken Busterud)

Vegdirektoratet har prioritert vegstrekninger som skal få midtrekkverk på bakgrunn av ønsker fra regionene. Prislappen blir nesten 600 millioner kroner for 80 kilometer midtrekkverk.

HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

En oversikt fra regionene viser at om lag 500 kilometer ligger innenfor kriteriene for midtrekkverk på eksisterende to- og trefeltsveger. Vegdirektoratet har nå gått gjennom lista og prioritert 80 km riksveg som bør få midtrekkverk i perioden 2005-2009 dersom forslaget får aksept i regionene. Til sammenligning er det bygd ca 50 kilometer midtrekkverk i Norge de siste fire åra.

Kriterier

- Vi har prioritert strekninger med stor trafikk der midtrekkverk gir mest ulykkesreduserende effekt. Kriteriet for å sette opp midtrekkverk er at det er behov for fire felt i løpet av 20-30 år. I praksis vil det si stamveger som i dag har ÅDT på over 7000, og vi har prioritert strekninger der det i snitt har skjedd mer enn 0,15 møteulykker pr km pr år. Det skal i utgangspunktet ikke settes opp midtrekkverk der det er planer om fire-felts veg innen 2010, men her kan det bli gjort unntak, som for en del av E6 i Østfold der det er mange ulykker, opplyser sjefingeniør Gudmund Nilsen i Vegdirektoratet.

600 millioner

Dersom Statens vegvesen skulle bygd 500 kilometer midtrekkverk, ville det kostet nærmere fem milliarder kroner – like mye som 50 kilometer firefeltsveg.

- Midtrekkverk koster fra to til ti tusen kroner pr løpemeter, alt etter hvor mye vegen må utvides. Å bygge 80 kilometer med midtrekkverk vil koste nærmere 600 millioner over en fire-års periode. Det er over halvparten av det som er planlagt satt av til særskilte TS-tiltak på stamvegnettet i perioden 2006-2009. Midtrekkverk er et effektivt tiltak mot møteulykker, og en møteulykke koster samfunnet i snitt mer enn dobbelt så mye som en personskadeulykke. Men midtrekkverk løser ikke alle problemer - det finnes mange andre gode TS-tiltak som vi også skal gjøre, som å utbedre strekninger etter TS-revisjoner, understreker seksjonsleder Finn Harald Amundsen i Vegdirektoratet.

henrib@vegvesen.no

Vegdirektoratets forslag til strekninger (80 km) som bør få midtrekkverk innen 2009 er sendt på høring til regionene. Forslaget omfatter ikke midtrekkverk på nye veger.

Region sør
- E18 Flykafeen–Aulerød, 2,7 km
- E18 Hesby–Holmene, 1,7 km
- E18 Lanner–Telemarksporten, 3,5 km
- E18 Stoa-Rannekleiv, 3,3 km
- E39 Storenes-Tangvall, 3,1 km
- E134 Drammen-Mjøndalen, 5, km (strekningen mellom Strømsåstunnelen og Ryghkollen)
- Rv 283 Herstrøm-Nedre Eiker bru, 1,6 km
- Rv 283 Nedre Eiker bru-Krokstadelva, 1,3 km

E18 Telemarksporten–Hovettunnelen, 3,2 km, og Brattås – Kjørholt, 2,5 km, er godkjent tidligere og forutsettes bygd i 2004.

Region øst
- E18 Slitusletta-Sekkelsten, 2,3 km
- E18 Ringnes-Mastemyr, 8,1 km
- Rv. 111 Sørby-Hverven, 1,7 km

E6 mellom Hovinmoen og Tingberg er foreløpig ikke ført opp. Region øst vil her vurdere hvorvidt noen delstrekninger kan være aktuelle i påvente av firefeltsveg.
Midtrekkverk på E6 Lekevold – Åsgård (10,7 km) vil sannsynligvis bli bygd i 2004 og er derfor ikke med i forslaget til prioritering.

Region vest
- E16 Indre Arna-Vågsbotn, 8,1 km
- E39 Hylkje-Tellevik, 2,8 km
- E39 Osli-Hove, 2,6 km
- Rv. 540 Sælen-Sandeiet, 1,7 km
- Rv. 555 Storavatnet-Sotra bru, 1,2 km
- Rv. 555 Sotra bru vest-Kolltveit, 3,9 km

Region midt
- E6 Reitan vest-Stav, 2,6 km
- E6 Gråmyra-vekstasjonen, 4,9 km
- E39 Ålesund, 2,4 km
- E6 Heimdalsmyra, 3,1 km
- E6 Åsen-Ronglan, 5,6 km

Region nord
- Rv 80 Vikan-Kvalvåg, 2,2 km
- E10 Svolvær-Kabelvåg, 2,1 km
- E6 Hesseng-Kirkenes, 2,5 km

Stopper møteulykkene

TØNSBERG: Midtrekkverkene på E18 i Vestfold stopper møteulykkene effektivt. 11,2 km midtdeler mellom Tønsberg og Sandefjord siden 2000 har redusert ulykkene her til nesten null

KJELL WOLD

Statens vegvesen i Vestfold foreslår nesten å doble antall kilometer med midtrekkverk mellom de to vestfoldbyene også de nærmeste årene.

Ulykkesveg

- I perioden 2000-2003 anla vi midtrekkverk på tre strekninger fra Fokserød (ved Torp) i sør til Aulerød utenfor Tønsberg, sier prosjekteringsleder Lars Olav Farstad. Midtrekkverkene har hatt umiddelbar positiv effekt. Når ny fire felts E18 åpner på strekningen Kopstad (ved Horten)-Gulli(ved Tønsberg) i 2007 vil det utløse enda mer trafikk mellom storbyene i søndre Vestfold. Derfor er det viktig å planlegge og bygge mer midtdeler mellom Tønsberg og Sandefjord så snart som mulig, mener planleggerne i Vestfold distrikt.

Billig forsikring

For samfunnet har investeringen på 58 millioner kroner for 11,2 kim midtrekkverk til nå vært lønnsom.

I Foksesrødkrysset ble det før midtdeleren kom opp registrert opptil 14 personskadeulykker på ett eneste år. Alvorlighetsgraden var stor og dødsulykkene hyppige.

– Erfaringene så langt er utelukkende positive med midtrekkverk, sier Farstad og nevner i fleng: - Trafikkflyten er bedre etter at midtrekkverket kom opp. Kritikk fra ambulansesjåfører og utrykningspersonell har stilnet, vegvedlikehold er uproblematisk med midtdeler og tiltaket er enkelt og billig. Med bruk av betongmidtdeler kan de gjenbrukes andre steder når de tas ned om noen år.

– Vi har alt å vinne og ikke noe å tape på å sette opp midtdeler på E18 i påvente av fire felts veg, slår Lars Olav Farstad fast.

kjellw@vegvesen.no



Midtrekkverk på E18 i Vestfold stopper møteulykker effektivt og reduserer andre ulykker til neste null. Derfor vil vi gjerne ha mer som her ved Sem, sier Lars Olav Farstad i Statens vegvesen. (Foto: Kjell Wold)