



## Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Tor Jakob Smeby - 22073684

Vår referanse:  
2011/035173-013

Deres referanse:

Vår dato:  
08.02.2012

### Bruk av wirerekkverk

Vi viser til vårt brev 1. juni 2011 om bruk av midtrekkverk. Vi viser også til Samferdselsdepartementets brev 5. september 2006 med forbud mot wirerekkverk. Vi foreslår at wirerekkverk tillates brukt i begrenset omfang. Wire har noen fordeler og ulemper sammenlignet med andre typer rekkverk.

### Erfaringer ved bruk av wirerekkverk

Wirerekkverk har ikke gitt økt alvorlighetsgrad på ulykkene for noen trafikantgruppe. Dataene og erfaringene fra ts-inspeksjon viser stort sett lettere personskade. Trafikverket i Sverige har samme erfaring. Risikoen for dødsulykke på veg med midtrekkverk har ikke økt. I Sverige har man brukt nesten utelukkende wire som midtrekkverk. Nå brukes også noen andre typer (monorail). Wirerekkverket stopper selv veldig tunge kjøretøy (avhengig av påkjøringsvinkel). Vi har ikke hatt gjennomkjøringer av wirerekkverk så langt vi vet. Wirerekkverk har samme arbeidsbredde som de fleste N2 rekkverk.

### Fordeler med wirerekkverk

Funksjonelt er wirerekkverk likeverdig med andre typer rekkverk. Fordelene med wirerekkverk er flere. Her nevnes de viktigste:

1. Wirerekkverk har god gjennomsiktighet. Dette kan redusere antall alvorlige ulykker særlig i forbindelse med kryss.
2. Wirerekkverk har et gunstigere retardasjonsforløp enn andre rekkverk. Kjøretøyet retarderes og føres tilbake til kjørebanelen ved at wirene strammes gradvis. Stolpene på dagens wirerekkverk er runde. Konsekvensen er at alvorlighetsgraden ved en påkjørsel reduseres betydelig.
3. Wirerekkverk trenger ingen ettergivende rekkverksende. Enhver ettergivende ende eller støtpute er et problem særlig for MC førere, men vil spare liv for andre

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Telefon: 02030  
Telefaks: 22 07 37 68  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

trafikanter. Nedførte wirerekkverk er gunstig for tunge kjøretøy, men de medfører lengre oppbremsingslengde enn tilsvarende ettergivende ende/støtpute.

4. Wirerekkverk kan tas ned med menneskekraft og åpnes for at utrykningskjøretøy kan passere. Wirerekkverk er også enkelt å fjerne hvis det er ønskelig.
5. Wirerekkverk vil sannsynligvis være gunstig på steder der snø og vind kan danne fonner bak rekkverket.
6. Wirerekkverk er et billig rekkverk å sette opp (300 – 400 kr/m mot 600 – 650 kr/m for en av typene monorail). Imidlertid har wirerekkverk høyere vedlikeholdskostnader enn andre rekkverk.

MC'er som er utsatt for en ulykke treffer som regel stolpen på et rekkverk og ikke wirene eller skinnen. Det skulle tilsi at alle MC-ulykker der stolperekkverk er involvert vil få tilsvarende eller samme alvorlighetsgrad uavhengig av rekkverkstype. Imidlertid blir det ofte færre ulykker eller mindre alvorlige ulykker ved påkjøring av wire enn for andre rekkverk viser undersøkelsene uten at vi har en god forklaring på det.

### **Ulemper med wirerekkverk**

Wirerekkverk bør ikke brukes over alt. Den mest åpenbare ulempen er at vedlikeholdskostnaden øker. Et kjøretøy skal ha relativt liten kontakt med et wirerekkverk før wirene rives løs fra stolpene og en reparasjon av rekkverket må utføres. På vegger med stor trafikk må en "putebil" beskytte arbeidsområdet under reparasjonen som ofte må gjøres om natta. Til sammen blir det en betydelig kostnad. Så lenge wirerekkverket ligger nede vil det aktuelle stedet representere en trafikkfare.

### **MC ulykker og totalt antall alvorlige ulykker**

Motorsyklistene mener at de er mer utsatt for alvorlige ulykker med bruk av wirerekkverk enn ved et annet rekkverk. Vi har i dag ca. 60 km med wirerekkverk i Norge og store mengder i Sverige. De undersøkelser som er gjort i Sverige og Norge viser at det ikke finnes noen økning i dødsulykker eller meget alvorlige ulykker for MC'er, men en reduksjon. Det må også sies at andre kjøretøygrupper har en større reduksjon i alvorlighetsgraden på ulykker mot wirerekkverk enn MC'er. Det totale antall reduksjon i dødsfall og meget alvorlige ulykker i ulykker mot wirerekkverk er meget betydelig.

### **Nye rekkverksprodukter**

Det er i de senere år kommet noen nye rekkverksprodukter som vil ta noe av det markedet som wirerekkverk tidligere ville ha tatt. Disse produktene består av stålstooper og et rør eller en firkant på toppen.

### **Konklusjon**

Statens vegvesen har et hovedfokus på trafiksikkerhet og særlig de mest alvorlige ulykkene. Vi ønsker å bruke wirerekkverk der det gir bedre nytte enn andre rekkverk. Det kan for eksempel være som midtdelerrekkverk og i kryssområder. I slike tilfeller ser Statens vegvesen

langt flere fordeler enn mulige ulemper med wirerekkverk. Statens vegvesen ber med dette om at forbudet mot å bruke wirerekkverk oppheves.

Seksjon fore planlegging og grunnerverv  
Med hilsen

Roar Midtbø Jensen  
Avdelingsdirektør

Tor Jakob Smeby