

Bekymring rundt trafikksikkerheten, fylkesveiene på Fosen.

Eksempler fra Indre Fosen kommune.

Viser til samtale med leder i Trafikksikkerhetsutvalget Karin Bjørkhaug mandag 05.10.2020, hun ønsket om mulig en skriftlig redegjørelse om bekymringene ang. enkelte punkter på Fylkesvegene på Fosen.

FV 715 Osavanet/Turbekmo.



Foto er fra brua på FV 715 mellom Haugsdalen og Osavatnet ved Turbekmo. I høyre kjørefelt på bildet er det en stort nivåforskjell i forhold til veibanen før og etter brua. Det vil si 2 kraftige humper, ei ved inngangen til brua og ei ved utgangen av brua.

Kjøretøyene i retning Krinsvatnet, høyre felt på bildet er i en kurve når disse humpene kommer. Humpene er så kraftige at det er kjørt i stykker flere felger på dette stedet, deriblant på en uniformert politibil.

Resultatet av disse ujevnhetene i vegen kan i verst fall være at kjøretøy mister veggrepet, at føreren reagerer på en måte som gjør at man kommer over i motsatt kjørefelt og med økt

sannsynlighet for frontkollisjon med kjøretøyer i motsatt kjørefelt. Det er også grunn til å anta at dette representerer en økt risiko for motorsyklister på to hjul..

Hastigheten på stedet er 80 km/t.

I den årstiden vi nå er inne i, med fare for frost i vegbanen, eller fuktig asfalt er det stor sannsynlighet for at det vil oppstå trafikkuhell med store personskader eller døden som følge på dette stedet i løpet av høsten/vinteren.



Viser overgangen mellom bru og vei på fast grunn. Det er lagt i et felt med asfalt i overgangen som sannsynligvis har endret posisjon etter at den ble lagt.



Bildet viser inngangen på brua med nivåforskjellen mellom asfalt, og dekket på brua. Det vises også spor etter gummi som følge av ujevnheter til høyre for gulstripa i bildet.

Bekymring:

Det er grunn til å forvente trafikkuhell på stedet. Med 80 km/t hastighet, kurve, innersving og motsatt kjørefelt i fartsretningen, vil et sammenstøt på stedet mest sannsynlig føre til store personskader eller død for de involverte.

Spørsmål:

Vil det bli iverksatt tiltak for å utbedre disse nivåforskjellene innen kort tid for å forebygge og avverge de farene dette medfører?

FV715 Skaugdal/Rokset:



På denne brua er det redusert framkommelighet ved at det er redusert til ett kjørefelt fra det som i utgangspunktet var 2. Årsaken er for meg ukjent, sannsynligvis på grunn av materialtretthet i konstruksjonen på brua.

Det er 60 kmt hastighet på stedet. På begge sider av brua er det normal veistandard med 2 kjørefelt.

Tiltaket ser ut til å være permanent med montering av autovern. Det er skilta på begge sider med redusert framkommelighet.

Bekymring:

Det er en del tungtrafikk og landbrukstrafikk på stedet. For ukjente kommer denne innsnevringa brått på. Veien ligger i dalbunnen med vassdrag parallelt med veien, og under brua. Det er godt kjent for lokale at det på senhøst og vintertid jevnlig er svært glatt på stedet. En oppbremsing med endring sidevegs i kjøreretningen øker sannsynligheten for å miste kontrollen på kjøretøyene med fare for sammenstøt og ulykker.

Spørsmål:

Er dette en permanent løsning på utfordringen med brua, eller vil det bli utbedret til 2 kjørefelt i løpet av 2020?

FV755 mellom Vanvikan og Leksvik. (Hestdalen og Bjønnåa)

Innsnevret fra to til et kjørefelt, nedsatt hastighet og reguleringen bærer preg å være langsiktig i form av oppsett av autovern og skilt. Bilde er fra før autovern ble satt opp der kjeglene står.



Her er det kun redusert fremkommelighet med liten sannsynlighet for ulykker slik dette er uformet.

FV 717 Stadsbygd sentrum til Rørvik fergeteie.



Vegstrekning etter asfaltering høsten 2020. I overgangene mellom nylagt og gammel asfalt er det store nivåforskjeller som oppleves som slag i kjøretøyet for de kjørende. Det er gjennomgående langsgående og tverrgående sprekker i det gamle asfaltdekket flere steder på strekningen. Det er også uforholdsmessig høy langsgående asfaltkant mellom asfalten og vegskulder på store deler av strekningen.



Bildet viser asfalt lagt i 2020 i venstre del av bildet, mens gammel asfalt med sprekkdannelser og gjennomgående hull i dekket vises på høyre side i bildet. Det er nivåforskjeller/spor på flere centimeter i høyre kjørefelt fra midten av kjørefeltet til asfaltkanten ut mot vegskuldra.

De to neste bildene viser overgangene mellom ny og gammel asfalt med nivåforskjeller på flere centimeter på flere steder.



Tillat aksellast ble for få år siden oppjustert fra 8 til 10 tonn. Hastigheten på stedet er 60 km/t. Det er massetransport fra et steinbrudd på strekningen kombinert med myke trafikanter som

ferdes mellom boliger og Stadsbygd sentrum og fergeleiet. Skoleskyss, tungtrafikk til industrien, landbrukstrafikk o.l.

Veien er av en slik art at det ikke er vegmerking på strekningen.



Autovernet på strekningen ærer preg av slitasje, stolper mangler i sin helhet, er sterkt svekket eller henger i løse lufta slik som her. Autovernet er også ute av stilling og heller 45 g ut av vegbanen i f. eks Hårsakerdalen.

Års døgntrafikken er på ca 1200 kj.t. pr. døgn jfr. Vegdata.no. trafikken vil sannsynligvis øke når strekningen Sund-Bradden i Rissa står ferdig i løpet av få år.

Bekymring:

Trafikkmengden er stor i forhold til standarden på vegen og representerer økt risiko for trafikkuhell for trafikantene som ferdes på den. Et uhell med tungt kjøretøy vil også sannsynligvis få større konsekvenser med en slik standard på autovernet.

Strekningen er kjent for å være utfordrende for tungtransporten på vinterstid. Det er årlig flere hendelser der tunge kjøretøyer sakser, står fast, sklir av vegen m.m. med den risikoen dette medfører for andre trafikanter.

Ujevnhetene i vegbanen vil med stor sannsynlighet vanskeliggjøre vintervedlikeholdet, med større mengde sørpe og issvuller enn det som ville vært ved en slettere vegbane. Vi har tidligere hatt ulykker med dødelig utgang på Fosenvegene der ansamling av sørpe har vært en av flere årsaker til at kjøretøyer har mistet veggrepet og kommet over i motsatt kjørefelt.

Spørsmål:

Er asfalteringa på strekningen Stadsbygd sentrum til Rørvik fergeleie en forberedelse til et heldekkende lag og en total renovering, eller er dette det vedlikeholdet som blir utført på strekningen dette tiåret?

Generelt:

Er dette måten utfordringer i vegbanen løses på Fylkesveiene? At man snevrer inn antall kjørefelt i stedet for å utbedre eventuelle svakheter. Er dette faktum, må det i større grad skiltes med dårlig veg slik at trafikantene er oppmerksomme på dette, særlig for motorsyklister

Veistandarden og vedlikeholdet jeg bruker som eksempler her, representerer en økt sannsynlighet for at trafikkuhell med store konsekvenser vil finne sted. Sannsynlighet pluss konsekvens er som kjent definisjonen på risiko.

Politiet jobber med sannsynlighets og konsekvensreducerende tiltak, forebyggende. Politilovens § 2 definerer samfunnsoppdraget til politiet. Det er bakgrunnen for denne henvendelsen.

Her er det mulig å forebygge og i noe grad redusere risikoen for at ulykker skal inntreffe, det krever handling i form av vedlikehold.

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2018-2021 har fremdeles en visjon om 0 drepte og 0 hardt skadde, skal dette være troverdig må vedlikeholdet av Fylkesvegene være av en viss standard.

Ønsker en tilbakemelding på hvilke planer som foreligger for disse punktene som her er nevnt.

Jeg jobber i politiet på Fosen, og har hele halvøya som arbeidsplass. Dette er mine observasjoner og refleksjoner. Det er sikkert utfordringer på flere Fylkesveier, jeg ønsker om mulig å bidra til at færre får sine liv ødelagt i trafikken på Fosen.

Ønsker noen å komme på befaring stiller jeg med bil og kan guide rundt på de ulike punktene, bare meld fra ved interesse.

Hilsen

Marius Rønningen

Marius Rønningen

Politibetjent

Fosen tjenesteenhet. Rissa.

Kopi:

Eva Solvi, Vegdirektør Trøndelag fylke. evasol@trondelagfylke.no