

Bakgrunden till den svenska satsningen på 2+1-vägar

När detta skrivs sommaren 2023 har 25 år förflutit sedan den första svensk 2+1-vägen med fast mittbarriär togs i drift.

Jag fick idén till konceptet när jag vintern 1994 såg ett nyhetsinslag på TV som visade en trefältsväg på infart/utfart från en stad i Oregon där mittfältet användes i rusningstrafikens huvudriktning. Två gånger per dygn förflyttades en kraftig betongbarriär i sidled av en jättetruck som höll ganska god fart under manövern. Det såg ut som en ringlande orm och när jag såg den tänkte jag att om man lät mittbarriären ligga fast men byta sida ca varannan km så skulle man på en vanlig landsväg kunna skapa hög säkerhet utan att någon skulle behöva vänta särskilt länge på att få tillfälle att köra om.

Jag hade vid den tiden sedan några år funderat på varför glesbefolkade Sverige ville bygga mer motorväg per miljon invånare än något annat land i Europa och om inte den förhöjda säkerhet, som tillskyndarna åberopade, skulle kunna uppnås på ett mindre resurskrävande sätt och utan att påverka landskapet lika mycket. Det gällde alltså att höja säkerheten på något annat sätt på vägar där trafikarbetet var för litet för att motivera motorväg.

Jag passade på att presentera min idé för Vägverkets ledning den 6 maj 1994 i samband med ett föredrag som verkets generaldirektör Per-Anders Örtendahl hade inbjudit mig hålla om EU:s transportpolitik. Jag var vid den tiden ordförande i den nystartade europeiska tankesmedjan Transport & Environment (T&E) och hade dessutom nyligen varit huvudsekreterare i den del av den stora EG-konsekvensutredningen som behandlade det eventuella svenska medlemskapets effekter på vårt miljöarbete (SOU 1994:07).

I Sverige fanns (utöver några stigningskörfält i branta backar) vid denna tid endast ett kort trefältsavsnitt av E4 söder om Nyköping men utan mitträcke och med frihet för trafik i båda riktningarna att använda mittfältet!

Flera av de närvarande tjänstemännen invände att 2+1 vore en farlig lösning och att svåra olyckor kunde inträffa där två körfält med hög tillåten hastighet smälter samman till ett. De ansåg att det var viktigt att de större vägarna fick samma standard hela vägen (alltså motorväg). Det negativa mottagandet fick mig att skriva en debattartikel om saken. Den publicerades på DN Debatt (26/8) några veckor före 1994 års riksdagsval. Carl Bildt (som då var statsminister) refererade till min artikel i den TV-sända partiledardebatten i ett replikskifte med Ingvar Carlsson (s) som ville bygga mycket motorväg trots tidens dåliga statsfinanser. I början av oktober fick jag sedan av en slump tillfälle att presentera idén för den nytillträdde kommunikationsministern, Ines Uusman.

Sen dröjde det ett par år innan Vägverket under den nye generaldirektören Jan Brandborn, och med Claes Tingvall som nytillträdde trafiksäkerhetsdirektör, bestämde sig för att pröva konceptet. De valde den mycket olycksdrabbade sträcka av E4 norr om Gävle som jag hade föreslagit under mitt besök i Borlänge. Pådrivande till detta val ska även olycksutredaren vid Vägverkets Region Mitt, Christopher Patten, ha varit.

Jag blev därefter uppringd av Brandborn som med hänvisning till mitt förslag ville att jag skulle bli ledamot i det nationella trafiksäkerhetsrådet. Han tyckte att jag var innovativ och hoppades på ytterligare uppslag. Jag som aldrig tidigare ägnat mig åt trafiksäkerhetsfrågor accepterade efter viss tvekan men deltog sedan aktivt i rådet i mer än 10 år.

Min tanke 1994 var att 2+1-vägarna skulle anläggas genom breddning så att man fick plats med tre körfält plus smala vägrenar. Men Vägverket valde i många fall att utan breddning bygga om befintliga

13-metersvägar till 2+1. Därmed försvann vägrenarna till nackdel för oskyddade trafikanter. Och utryckningsfordon kan ibland få svårt att komma förbi i samband med olyckor som blockerar det enda körfältet. Men fördelarna har klart övervägt nackdelarna. Idag finns ca 325 mil 2+1-väg i Sverige, som årligen bedöms spara ett tiotal människoliv. Nya sträckor tillkommer varje år, men utomlands har konceptet bara fått några enstaka efterföljare.

Per Kågeson