# Rydder i midtdelerkaos

**Forvirringen er stor om hvordan midtdeler skal brukes som nytt våpen mot trafikkulykker. Nå lager Vegdirektoratet en policy som skal få slutt på krangling og usikkerhet.**

KNUT OPEIDE
knut.opeide@vegvesen.no

Etatsledelsen godkjente nylig et notat som beskriver en foreløpig policy for bruk av midtdeler, eller midtrekkverk som de kaller det, på to- og trefelts veger. På grunnlag av denne policyen skal Vegvesenets fem regionkontor innen 1. desember peke ut hvilke konkrete strekninger som kan være aktuelle for anlegg av midtrekkverk.

## Nullvisjon

- I forbindelse med nullvisjonen har midtrekkverk utkrystallisert seg som et nytt og effektivt virkemiddel i kampen mot de alvorlige trafikkulykkene. Det er helt naturlig at det blir diskusjoner og usikkerhet rundt bruken av et slikt virkemiddel før det er ferdig utviklet og har funnet sin plass i retningslinjer og planverktøy, sier trafikkdirektør Eva Solvi i Vegdirektoratet. Hun ser for seg en stor satsing på midtrekkverk i årene som kommer for å hindre mange framtidige møteulykker på våre mest trafikkerte to- og trefeltsveger.

## Ny policy

I policynotatet blir det slått fast at veger som skal ha midtdeler må være minst 12,5 meter brede. Det er beregnet at det i gjennomsnitt vil koste 5-7 millioner kroner pr. kilometer å etablere midtdeler på eksisterende veger. Det inkluderer midtrekkverk, endeavslutninger, nødvendig breddeutvidelse, endringer av sideterreng og eventuelt siderekkverk.

Bruk av midtrekkverk skal etter hvert få sin plass i en revidert utgave av vegbyggernes ”bibel”, Håndbok 017. Inntil da skal alle prosjekt med midtrekkverk godkjennes av Vegdirektoratet, og det skal lages egne konsekvensanalyser. Midtrekkverk skal ikke brukes i tunneler, og man må være varsom med bruken på svingete veger og der det er flere avkjørsler.

I notatet heter det også at prosjekter som alt er vedtatt eller under bygging bør gjennomføres som tidligere forutsatt, dersom det ikke kan dokumenteres at endringer kan skje uten store endringer av tidligere vedtak.

## Forvirrende

At spørsmålet om midtdeler ikke bare er enkelt, illustreres ved forholdene på de tre hovedvegene ut av Trondheim:

E6 østover mot Stjørdal var ny for ca ti år siden. Her brukes det nå flere titalls millioner kroner på breddeutvidelser for å anlegge provisoriske midtrekkverk.

Sør for byen bygges i disse dager ny E6 gjennom Melhus. Halve strekningen får fire felt og midtdeler, mens man fremdeles ikke er blitt enige om resten skal bygges med eller uten midtdeler.

Sørøst for byen bygger OPS-selskapet ny E39 mot Orkanger. Her er alle de lokale kravene om midtdeler nå avvist av Samferdselsdepartementet, selv om mer enn 10,000 biler daglig kommer til å trafikkere denne nye stamvegen.



*Det hersker forvirring om bruken av midtdeler. Innen 1. desember skal Vegvesenets regionkontorer peke ut hvilke strekninger som bør få midtrekkverk. (Foto: Knut Opeide)*

**FAKTA**

Følgende veger skal prioriteres når Vegvesenet nå skal utvide bruken av midtrekkverk på to- og trefelts veger:

- Høytrafikkerte stamveger som egentlig burde hatt firefelts veg, men som ikke får fire felt innen 2010. Disse strekningene utgjør til sammen 697 kilometer, og er listet opp i det nye NTP-forslaget.

- Andre stamveger som vil få en trafikk på mer enn 10.000 kjøretøy i døgnet, men som ikke får fire felt innen 2010. (Dagens trafikk multipliseres med 1,4)

- Øvrige riksveger, der beregnet trafikk kommer over 15.000 pr. døgn i 2010.



*Statssekretær Arnfinn Ellingsen i Samferdselsdepartementet mener det vil være trafikkfarlig med midtdeler på OPS-vegen mellom Trondheim og Orkanger. (Foto: Knut Opeide)*

# OPS-nei til midtdeler

**Samferdselsdepartementet sier definitivt nei til å etablere midtdeler på OPS-vegen som nå bygges mellom Trondheim og Orkanger.**

KNUT OPEIDE
knut.opeide@vegvesen.no

Statssekretær Arnfinn Ellingsen sier til Vegen og vi at det først og fremst er trafikksikkerhetsmessige grunner til at departementet nå avslår de lokale ønskene om midtdeler på denne vegen.

## Farlig midtdeler

Vegen består av mange tunneler, og siden det ikke er aktuelt med midtdeler i tunnelene, ville strekningene med midtdeler blitt veldig oppstykket.

- Det ville blitt svært mange endeavslutninger, som i seg selv utgjør en fare i trafikken. Dette ville også ført til stor risiko for at bilister forviller seg over på feil side av midtdeleren. Så selv om vi generelt er svært positive til midtdeler, mener vi trafikksikkerheten blir bedre uten midtdeler på akkurat denne vegen, sier Ellingsen.

## Vanskelig med OPS

Men selv om statssekretæren begrunner avslaget om midtdeler med trafikksikkerhet, legger han heller ikke skjul på at det ville vært spesielt kronglete å endre planene for denne vegen siden det er et OPS-prosjekt.

- Det er ikke umulig å endre kontrakten med OPS-selskapet, men OPS gjør det nok vanskeligere å foreta endringer. De har også enerett til å gjøre ting med vegen, slik at vi er avskåret fra å utlyse arbeidet på anbud for å få lavest mulig pris, sier statssekretær Ellingsen.

Han opplyser at det sannsynligvis ville ha kostet 100-130 millioner kroner ekstra å bygge vegen med midtrekkverk i dagsonene på drøyt 10 kilometer. I tillegg kommer en ukjent fordyrelse på grunn av at disse endringene ville ha forsinket åpningen av vegen.

## Etter sin tid

Den nye vegen skal stå ferdig om to år. Den bygges nå i 10 meters bredde, mens midtdeler ville krevd utvidelse til 12,5 meter.

Alle de sju ordførerne i Orkdalsregionen skriver i et brev til departementet at den nye vegen uten midtdeler vil være trafikksikkerhetsmessig etter sin tid allerede ved åpningen. De konkluderer med at ansvarlig vegmyndighet vil bli konfrontert med unnlatelsen av å bygge midtdeler når den første dødsulykken skjer på den nye vegstrekningen.