

Frumvarp til laga

um breytingu á vegalögum, nr. 45/1994, með síðari breytingum.

Flm.: Þuríður Backman, Jón Bjarnason.

1. gr.

Á eftir 8. gr. laganna kemur ný grein, 8. gr. a, svohljóðandi:

Við gerð þjóðvega og við verulegar endurbætur á eldri þjóðvegum skal þess gætt að þeir verði svo öruggir í notkun sem best verður á kosið að teknu tilliti til notkunar og aðstæðna hverju sinni.

2. gr.

Við 19. gr. laganna bætist ný málsgrein, svohljóðandi:

Í vegáætlun skulu taldir upp þeir veghönnunarstaðlar sem notaðir skulu við vegagerð á því tímabili sem áætlunin nær til.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Með bættu vegakerfi og auknum hraða hefur alvarlegum slysum og banaslysum fjölgað í umferðinni. Gegn þeirri geigvænlegu þróun þarf að vinna með öllum tiltækum ráðum og ekki síst horfa til allra hugsanlegra öryggisþátta við hönnun og lagningu vega. Markmið þessa frumvarps er að lögfesta að ávallt sé þess gætt við gerð þjóðvega að öryggi vegfarenda verði sem best tryggt.

Á undanförnum árum hefur þjóðvegakerfi landsins batnað mikið. Nýir vegir hafa verið byggðir upp sem eru gjörólíkir eldri vegum hvað snertir þægindi og öryggi í notkun. Kröfur þeirra sem nota vegina hafa líka aukist mikið. Flutningsmenn leggja til að lögfest verði skylda til að gæta að öllum öryggisatriðum og meta nauðsyn einstakra öryggisþátta við vegagerð, svo sem að setja upp vegrið þar sem útafakstur getur haft alvarlegar afleiðingar og aðskilja gagnstæða umferð með svæði á milli akbrauta. Í frumvarpinu felst ekki breyting á íslenskum rétti enda hvílir slík skylda óumdeilanlega á framkvæmdaraðilum á grundvelli óskráðra réttarreglna. Það að ákvæði um þessa skyldu sé sett inn í vegalög getur þó haft áhrif í þá átt að gerðar verði auknar kröfur um þessi atriði.

Flutningsmenn telja að ekki sé hægt að ganga lengra en hér er gert í að skylda framkvæmdaraðila til að mæta ýtrustu kröfum um öryggi við hönnun og lagningu vega. Ávallt verður eitthvert mat að fara fram og má lagatextinn ekki binda hendur framkvæmdaraðila um of. Því er lagt til að þeim verði veitt svigrúm til að framkvæma slíkt mat með tilliti til notkunar og aðstæðna hverju sinni. Ákvæði 1. gr. vekur því ekki upp hlutlæga skyldu framkvæmdaraðila, heldur verður ábyrgð þeirra áfram matskennd að einhverju leyti.

Ákvæði 1. gr. er takmarkað við þjóðvegi samkvæmt upptalningu í III. kafla vegalaga, nr. 45/1994. Áfram munu því óskráðar réttarreglur gilda um gerð annarra vega.

Við vegagerð, eins og aðrar stórar verklegar framkvæmdir, er stuðst við viðurkennda staðla bæði hvað varðar uppbyggingu vega og við mat á nauðsyn öryggisbúnaðar. Þannig er það ekki og má ekki vera háð breytilegum ákvörðunum ráðamanna hvaða kröfur skal gera um slík atriði við gerð vega hverju sinni.

Í 2. gr. frumvarpsins er lagt til að fest verði í lög sú regla að staðlar sem notaðir skulu við gerð þjóðvega hverju sinni skuli tilteknir í vegáætlun. Með því að birta staðla í vegáætlun gefst ráðamönnum og almenningi tækifæri til að kynna sér þá og gagnrýna val þeirra.

Alvarlegustu afleiðingar umferðarslysa verða þegar bílar aka hvor framan á annan. Samkvæmt rannsóknarnefnd umferðarslysa verða þessi slys þegar ökumenn missa stjórn á ökutæki – oft vegna hálfu eða snjóá, sofna við stýri eða missa einbeitingu við aksturinn. Því verða þessi óhöpp hvar sem er á þjóðvegum landsins. Í Noregi, Svíþjóð og víðar hafa verið gerðar tilraunir með svokallaða 2+1 vegi með vegrið á milli akstursstefna, en það eru vegir sem auðvelda framúrakstur og hindra árekstra. Þessi útfærsla eykur umferðaröryggi um leið og hún eykur umferðarrýmd veganna. Í Svíþjóð hafa verið lagðir meira en 1.000 km af þessum vegum og hefur banaslysum á þeim fækkað um 90%. Þessar og aðrar upplýsingar koma fram í skýrslu Línuhönnunar hf. sem unnin var að beiðni Vegagerðarinnar og kom út árið 2001. Skýrslan gefur ástæðu til að ætla að svokallaðir 2+1 vegir séu vænlegur kostur við nýbyggingar vega og lagfæringar á eldri vegum hér á landi.

Margt mætti telja til sem þarfnast sérstakrar aðgæslu við hönnun vega og vegagerð. Þekktum slysavöldum frá vegagerð fyrri tíma þarf að útrýma, svo sem einbreiðum brúm, og úrbætur á svokölluðum „svörtum blettum“ í vegakerfinu verður að setja í forgangs röð við gerð samgönguáætlunar.

Þau svæði sem liggja að þjóðvegum landsins þarf að móta með tilliti til öryggis ökumanna ef útafakstur og slys ber að höndum. Háir kantar, skurðir og gil auka líkur á alvarlegum slysum á fólki við útafakstur eða bílveltur. Brattar brekkur, brattar hlíðar, vegir við sjó og vötn og knappar beygjur kalla á vegrið í meira mæli en sett hafa verið upp til þessa.

Alvarlegustu árekstrar í þéttbýli eru á gatnamótum. Hönnun gatnamóta fer eftir umferðarþunga og þar verða öryggissjónarmið að vega þungt í stað þess að meta hönnun að mestu leyti eftir kostnaði mannvirkisins.

Mikið fræðslu- og forvarnastarf er sífellt unnið á sviði umferðaröryggismála og ekki vafi á að allt slíkt skilar árangri. En forvarnir felast ekki eingöngu í fræðslu, heldur einnig og ekki síður í hönnun og gerð þess umhverfis sem umferðinni er búið. Þar verður að tryggja öryggi til hins ýtrasta.

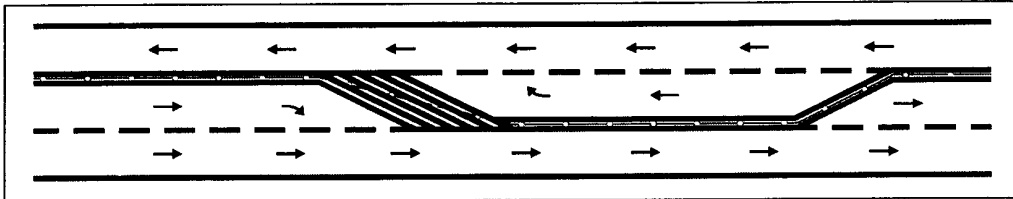
Fylgiskjal.

Línuhönnun:

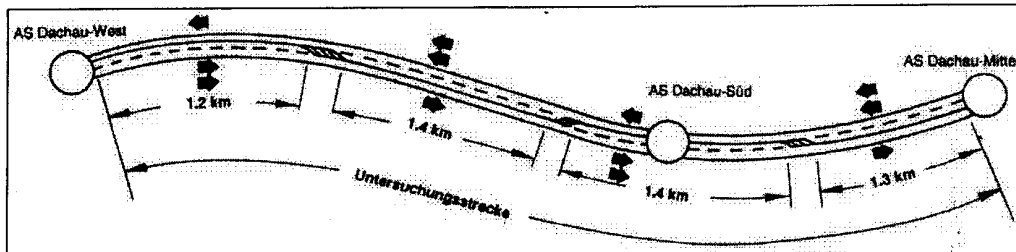
Úr skýrslu Línuhönnunar, verkfræðistofu, til Vegagerðarinnar. (Júní 2001.)

Útfærsla 2+1 vegar er í aðalatriðum þannig:

- Tvær akreinar eru í aðra áttina og ein akrein í hina.
- Með u.þ.b. 1–1,5 km millibili er akreinafjöldanum víxlað milli akstursstefna (sjá myndir 1 og 2).
- Til að aðgreina akstursstefnurnar og auka þannig öryggi eru settir víraleiðarar á milli akstursstefna (sjá mynd 1).



Mynd 1: Skýringarmynd 2+1 vegar. Tvær akreinar í aðra áttina, ein í hina. Vixlast á rúmlega 1 km fresti. Víraleiðari aðgreinir akstursstefnur (rautt). Öryggissvæði er milli akstursstefna þegar akreinum fækkar úr tveimur í eina.



Mynd 2: Skýringarmynd 2+1 vegar í Þýskalandi /Meewes et al./