

**Nefnda- og greiningarsvið Alþingis.**

Sent með tölvupósti á nefndasvið@althingi.is

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum nr. 77/2019, 162. mál, 153. löggjafarþing 2022-2023, þingskjal 163.

Með tölvupósti dags. 8. mars 2023 sendir umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis Vegagerðinni ofangreint frumvarp og óskar eftir athugasemdum ef einhverjar eru eigi síðar en 22. mars 2023. Í frumvarpinu er gerð tillaga að breytingu á ákvæðum umferðarlaga nr. 77/2019 sem lúta að hámarks leyfilegum ökuhraða. Vegagerðin gerir eftirfarandi athugasemdir við einstakar greinar frumvarpsins.

1. Leyfilegur hámarkshraði á vistgötum og á bifreiðastæðum.

Með 1. gr. frumvarpsins er lögð til sú breyting á 1. málslíð 1. mgr. 9. gr. umferðarlaga að hámarksökuhraði á vistgötum verði 10 km/klst. í stað 15 km/klst. Í 2. gr. frumvarpsins c) er lagt til að hámarksökuhraði á afmörkuðum bifreiðastæðum verði 10 km/klst. í stað 15 km/klst.

Leyfilegur hámarksökuhraði á vistgötum var hækkaður úr 10 km/klst. í 15 km/klst. með lögum nr. 39/2021 um breytingu á umferðarlögum. Í greinargerð með frumvarpinu þar sem sú breyting var lögð til er m.a. eftirfarandi texti:

Með greininni er lagt til að hámarkshraði í vistgötum verði 15 km á klst. í stað 10 km á klst. Í ljósi þess að akstur á 15 km hraða á klst. var leyfður í vistgötum í áraraðir samkvæmt eldri lögum án þess að slíkt fyrirkomulag hafi valdið teljandi vandræðum eða slysum auk þess sem akstur á meira en tvöföldum hámarkshraða varðar, skv. 4. mgr. 99. gr. laganna, sviptingu ökuréttinda ekki skemur en þrjá mánuði þykir rétt að miða hámarkshraðann við 15 km á klst. Þannig verði miðað við að sami hámarkshraði gildi á vistgötum og á afmörkuðum bifreiðastæðum.

Vegagerðin telur ofangreind rök í greinargerð með frumvarpi til laga nr. 39/2021 enn í fullu gildi. Ekki sé tilefni til með vísan til umferðaröryggissjónarmiða að lækka hámarkshraða í vistgötum og á afmörkuðum bifreiðastæðum úr 15 km/klst. í 10 km/klst. eins og lagt er til í frumvarpinu.

Vegagerði leggst því gegn breytingum sem lagðar eru til á 1. mgr. 9. gr. og 6. mgr. 37. gr. umferðarlaga og telur rétt að hámarkshraði í vistgötum og á afmörkuðum bifreiðastæðum verði áfram hinn sami eða 15 km/klst.

2. Almennur hámarkshraði í þéttbýli.

Með 2. gr a) frumvarpsins er lagt til að almennur hámarkshraði innan þéttbýlis verði 30 km/klst. í stað 50 km/klst. samkvæmt gildandi lögum. Í því sambandi skal til fróðleiks bent á að í þeim tilvikum þar sem ástæða þykir til að lækka hámarkshraða í þéttbýli niður fyrir 50 km/klst. er Reykjavíkurborg ýmist að takmarka hámarkshraða í 30 km/klst. og 40 km/klst. sem leið til að auka umferðaröryggi. Valið á hámarkshraða fer eftir eðli og hlutverki gatna og er

almennt nýr hámarkshraði 30 km/klst. innan íbúðahverfa en 40 km/klst. á tengibrautum.

Eins og bent er á í frumvarpsdrögunum hefur hraði mikil áhrif á umferðaröryggi. Því hærrí sem hraði er því meiri líkur eru á að slys verði og auk þess verða afleiðingarnar alvarlegri. Í stórum þéttbýlisstöðum, eins og t.d. á höfuðborgarsvæðinu, er flokkun vega- og gatnakerfisins í stórum dráttum þannig að ökumenn fara út úr húsagötum þar sem hámarkshraði er oft 30 km/klst., inn á safnvegi eða tengivegi sem ýmist eru með hámarkshraða 30 eða 50 km/klst. eftir umhverfi og aðstæðum. Ökumenn sem þurfa að fara lengri leið innan þéttbýlisins hafa oftast möguleika á að velja leið um stofnveg þar sem leyfilegur hámarkshraði er hærrí en hin almennu hámarkshraðamörk í þéttbýli sem eru 50 km/klst. skv. umferðarlögum. Í mörgum íbúðarhverfum er ekki leyfður hærrí hraði en 30 km/klst. og sama gildir um hluta miðborgar Reykjavíkur og miðsvæði bæja.

Þjóðvegir gegna því hlutverki að tryggja öruggar og greiðar samgöngur sem er mikilvæg forsenda öflugs atvinnulífs og byggðaþróunar. Horfa verður til þessa þegar teknar eru ákvarðanir um hámarkshraða á þjóðvegum.

Síða 2/4

Þjóðvegir á höfuðborgarsvæðinu eru meginstofnæðar sem þurfa að geta afkastað miklu umferðarmagni á sem skemmstum tíma. Lækkun á umferðarhraða getur haft áhrif á afkastagetu vegar sem og aksturstíma sem hefur í för með sér truflun á samgöngum með tilheyrandi kostnaði og tímatapi. Mikilvægt er að ákvörðun um leyfilegan hámarkshraða miðist við hlutverk viðkomandi vegar.

Þar sem þjóðvegur liggur um þéttbýlisstaði úti á landi gegnir einn og sami vegurinn fjölþættu hlutverki. Hann þarf að þjóna umferð á milli landshluta, bæði umferð einkabíla og flutningabíla, en á sama tíma geta verið íbúðarhús við þjóðveginn auk verslana og hvers kyns þjónustu. Þetta gerir það að verkum að um þjóðveg í þéttbýli eiga margir ólíkir vegfarendahópar leið, jafnt ökumenn vélknúinna ökutækja sem óvarðir vegfarendur, þ.e. reiðhjólamenn og gangandi vegfarendur. Að því gefnu að umferðaröryggi sé ráðandi þáttur verður að miða leyfilegan hámarkshraða við þann vegfarendahóp sem viðkvæmastur er. Þetta getur þýtt að þar sem aðstæður eru þannig að gangandi og hjólandi vegfarendum er veruleg hættu búin sé hraða bifreiða ekki stillt í hóf þurfi að lækka leyfilegan hámarkshraða á tilteknum kafla eða köflum í gegnum þéttbýlið, þ.e.a.s. ef ekki er hægt að leysa þá áhættu á annan hátt, þ.m.t. að breyta skipulagi. Aðstæður á og við þjóðveg sem liggur í gegnum þéttbýlisstað geta verið með ýmsu móti og því þarf sami leyfilegi hámarkshraði ekki að eiga við á öllum kaflanum. Hámarkshraði á þjóðvegum í gegnum þéttbýli getur því verið misjafn.

Vegagerðin

Mikilvægt er að vegfarendur fylgi settum hraðamörkum og til þess að svo verði er grundvallaratriði að þau séu í samræmi við gerð vegar og umhverfi hans þannig að vegfarendum finnist leyfilegur hámarkshraði trúverðugur og sanngjarn og telji því eðlilegt að virða hraðamörkin. Þekkt er að þolinmæði og hegðun ökumanna og vilji til að aka á lægri hraða langar vegalengdir er takmarkaður. Því getur verið nauðsynlegt að hafa valkosti fyrir ökumenn að aka leiðir sem eru með hærrí ökuhraða við öruggar aðstæður fyrir aðra vegfarendahópa. Verstu aðstæður eru ef hámarkshraði er lækkaður þar sem ólíkum vegfarendahópum er blandað saman en raunverulegur hraði ökutækja lækkar ekki til samræmis við leyfilegan hámarkshraða. Það getur valdið meiri slyshættu en áður.

Eins og að ofan hefur verið rakið er ástæða til að huga að lægri leyfilegum hámarkshraða en 50 km/klst. við tiltekna aðstæður í þéttbýli. Á höfuðborgarsvæðinu er hins vegar stærstur hluti þjóðvegakerfisins í umhverfi þar sem leyfilegur hámarkshraði er 60 km/klst. eða hærri. Breyting almennra hámarkshraðamarka í þéttbýli úr 50 km/klst. í 30 km/klst. hefði því takmörkuð áhrif á hámarkshraða á vegum í umsjón Vegagerðarinnar. Hins vegar er það mat Vegagerðarinnar að slík breyting þurfi að endurspeglast í umgjörð og umhverfi vegar en dragi annars úr trúverðugleika hraðamerkinga almennt og grafi undan áhrifum þess að lækka hraða á þeim stöðum þar sem það er bráðnauðsynlegt vegna öryggis óvarinna vegfarenda.

Með vísan til ofanritaðs leggst Vegagerðin gegn þeirri breytingu á 2. mgr. 37. gr. umferðarlaga sem lögð er til í a-lið 2. gr. frumvarpsins.

3. Heimild til þess við sérstakar aðstæður að auka almennan hámarkshraða utan þéttbýlis.

Með 2. gr. b) frumvarpsins er lagt til að 4. mgr. 37. gr. umferðarlaga falli brott en það ákvæði heimilar að leyfa megi hærri hámarkshraða en 90 km/klst., eða allt að 110 km/klst. við sérstakar aðstæður. Eins og er uppfylla engir vegir á Íslandi skilyrði til að geta kallast hraðbrautir og því hefur hvergi komið til greina að hækka leyfilegan hámarkshraða í 110 km/klst. Lagaheimildin hefur því ekki haft raunhæfa þýðingu og sú breyting sem lögð er til með frumvarpinu hefði því eins og sakir standa ekki áhrif á ákvörðun hámarkshraða á þjóðvegum. Vegagerðin telur hins vegar ekki tilefni til að fella heimildina niður á þessu stigi þar sem ekki er hægt að útiloka að þær breytingar verði gerðar á vegamannvirkjum sem gefið gætu tilefni til beitingar heimildarinnar.

Síða 3/4

4. Ákvörðun um hraðamörk á þjóðvegum innan þéttbýlis.

Í 3. gr. frumvarpsins er lögð til breyting á ákvæði 2. og 3. mgr. 84. gr. umferðarlaga um ákvörðun hámarkshraða á þjóðvegum innan þéttbýlis. Er lagt til að sveitarstjórn ákveði hraðamörkin að fengnu samþykki lögreglu og Vegagerðarinnar.

Vegagerðin

Samkvæmt 1. mgr. 13. gr. vegalaga nr. 80/2007 er Vegagerðin veghaldari þjóðvega. Með veghaldi er átt við forræði yfir vegi og vegsvæði, þ.m.t. vegagerð, þjónusta og viðhald vega, sjá 5. tll. 1. mgr. 3. gr. vegalaga. Samkvæmt 1. mgr. 46. gr. vegalaga ber veghaldari ábyrgð á öryggi umferðar, ástandi og merkingum vega. Vegagerðin sem veghaldari þjóðvega gegnir þar með samræmingarhlutverki, þ.á.m. hvað snertir samræmi varðandi ákvörðun hámarkshraða á þjóðvegum. Það er afstaða Vegagerðarinnar að mikilvægt sé að saman fari ábyrgð og forræði á ákvörðunum um þetta efni.

Í gildandi umferðarlögum er kveðið á um að veghaldarar, eftir atvikum Vegagerðin eða sveitarstjórn, ákveði hraðamörk á þeim vegum sem þeir hafa veghald á. Í þéttbýli er einnig gert ráð fyrir aðkomu lögreglu og í tilviki þjóðvega aðkomu lögreglu og sveitarstjórnar. Ákvörðun hámarkshraða er þannig nátengd veghaldi. Tillaga frumvarpsins gengur gegn þessari stefnu sem mörkuð var við setningu laganna með því að leggja til að ákvörðunarvaldið verði tekið úr höndum veghaldara þjóðvega í þéttbýli og fært til sveitarstjórnar.

Vegagerðin ber sem veghaldari ábyrgð á öryggi umferðar á þjóðvegum á milli þéttbýlisstaða og sveitarfélaga og þannig á samgöngum á landsvísi. Þannig

ber Vegagerðin ábyrgð á virkni vega í stærra samhengi en sveitarfélög innan síns sveitarfélags. Mikilvægt er því að Vegagerðin hafi ábyrgð á og fari með ákvörðunarvald um hámarkshraða á þeim vegum sem hún ber ábyrgð á.

Vegagerðin leggst því alfarið gegn þeirri breytingu á 84. gr. núgildandi umferðarlaga sem lögð er til í 3. gr. frumvarpsins.

Virðingarfyllst
f.h. Vegagerðarinnar
Bergþóra Þorkelsdóttir

Undirskrift

