

Alþingi
Erindi nr. P 127/2176
komudagur 21.5.2002



Nefndasvið Alþingis
Ágúst Geir Ágústsson
Austurstræti 8 - 10
150 REYKJAVÍK

Reykjavík 15. maí 2002
Tilvísun: 2002050047/20.6
RJ/BH
Tilv. ykkar: 29.04.2002

Efni: Umsögn v. raflýsingar á þjóðvegum v. erindis frá samgöngunefnd Alþingis dags. 29. apríl sl.

Með bréfi dags. 29. apríl 2002 er óskað eftir umsögn Vegagerðarinnar um tillögu til þingsályktunar um gagnsemi lýsingar á þjóðvegum milli þéttbýlisstaða.

Í tillögunni er lagt til að samgönguráðherra sé falið að láta gera óháða úttekt á gagnsemi lýsingar á þjóðvegum á milli þéttbýlisstaða og skal úttektin ná yfir eftirfarandi atriði.

- Samanburð á óhappa- og slysiáttum fyrir og eftir lýsingu þjóðvega þar sem hún er.
- Áhrif á liðan og öryggiskennnd vegfarenda fyrir og eftir lýsingu.
- Mat á fjárhagslegum ávinningi af lýsingu þessara þjóðvega miðað við breytingu á óhappáttum.
- Áhrif lýsingar og breikkunar klifurreinar yfir Hellisheiði á ferðatíðni Sunnlendinga og höfuðborgarþéttbýlisstaða sem eiga sumarhús á Suðurlandi.
- Hvort lýsing og breikkun klifurreina (Sama ath. og fyrir lið d) yfir Hellisheiði hefði áhrif á byggðáþróun á Suðurlandi.

Vegagerðin er að láta gera úttekt á tilteknum þáttum undir liðum a) og c) og verður þeirri úttekt lokið innan skamms. Úttektin er gerð af Verkfræðistofunni Línuhönnun hf. og tekur til athugana á slysum á fjögurra ára tímabili fyrir og eftir lýsingu Reykjanesbrautar. Einnig er safnað upplýsingum erlendis frá, um lýsingu þjóðvega. Að lokum er reynt að meta ávinning af lýsingu frá Reykjavík að Hveragerði.

Um aðra liði úttektarinnar er það að segja, að með skoðanakönnun meðal vegfarenda má væntanlega fá mat á lið b) en liðirnir d) og e) eru þess eðlis að ólíklegt er að fá megi marktækar niðurstöður um þá. Því er varla skynsamlegt að mati Vegagerðarinnar að eyða fé og fyrirhöfn í þá.

Umtalsverður hluti greinargerðar með tillögunni fjallar um skýrslur og upplýsingagjöf Vegagerðarinnar. Segja má að niðurstaða þeirrar umfjöllunar sé eftirfarandi setning. *Það er óviðunandi að búa við villandi upplýsingar frá opinberum aðilum um áhrif svo mikilvægra framkvæmda.*

Er þetta raunar talin meginástæðan fyrir flutningi tillögunnar.

Af þessu tilefni verður ekki hjá því komist að gera nokkra grein fyrir þeim skýrslum og upplýsingum, sem Vegagerðin hefur látið frá sér fara um þetta mál.

Upplýsingar um umferðarslys eru almennt byggðar á lögregluskýrslum, og hefur Umferðarráð annast söfnun þeirra og byggir Vegagerðin sína úrvinnslu á þeim. Þegar metin er þróun í umferðaróhöppum þarf að hafa í huga að miklar sveiflur eru að jafnaði milli ára, og því þarf að hafa nokkur ár til skoðunar ef fá á sæmilega góða mynd af þróuninni. Í tilviki Reykjanesbrautar hefur Vegagerðin talið að þrjú ár væru lágmark en raunar mjög æskilegt að þau væru fleiri.

Í september 2000 gaf Vegagerðin út skýrsluna: *Samanburður á ákveðnum köflum á Suðurlandsvegi, Vesturlandsvegi og Reykjanesbraut með tilliti til umferðaröryggis*. Í þeirri skýrslu voru teknar saman ýmsar upplýsingar um umferð og óhöpp á tímabilinu 1992 - 1998 á ákveðnum köflum á Suðurlandsvegi, Vesturlandsvegi og Reykjanesbraut. Meginniðurstaða þeirrar skýrslu er sú þegar á heildina er litið að Vesturlandsvegur virðist koma verst út hvað umferðaröryggi varðar en Reykjanesbraut best.

Í janúar 2001 bárust upplýsingar frá Umferðarráði um að óhöpp á Reykjanesbraut árið 1998 væru fleiri en áður var talið. Óhappatiðni fyrir Reykjanesbraut árið 1998 hækkaði allnokkuð við þetta en þar sem skýrslan sem gefin var út í september 2000 byggði á 7 ára meðaltali hafði þessi leiðrétting ekki áhrif á meginniðurstöðu skýrslunnar hvað samanburð á umferðaröryggi þessara þriggja vega varðaði.

Tvö síðustu ár þess tímabils, sem skoðað var, voru fyrstu árin eftir lýsingu. Því hafði þessi vöntun á óhappaskráningu mikil áhrif á samanburð á fjölda óhappa fyrir og eftir lýsingu. Þó að sá samanburður væri ekki viðfangsefni skýrslunnar, fór þó ekki hjá því að dregnar væru ályktanir um þau efni, sem því miður reyndust ekki réttar vegna áðurnefndrar villu í gögnunum.

Í apríl 2001 gaf Vegagerðin út skýrsluna: *Samanburður á fjölda umferðaróhappa á Reykjanesbraut milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur á tveimur tímabilum*. Í skýrslunni er sjónum beint að tímabilunum 1993 - 1995 annars vegar en 1997 - 1999 hins vegar en þar er um að ræða þriggja ára tímabil fyrir og eftir lýsingu Reykjanesbrautar. Þegar fjöldi óhappa á síðara athugunartímabili var borinn saman við fjölda óhappa á fyrra athugunartímabili kom í ljós að fækkun óhappa var um 11% eftir að tekið hafði verið tillit til umferðaraukningar. Þessi fækkun óhappa er ekki tölfræðilega marktæk miðað við 95% öryggismörk. Í úttektinni er tekið fram að erfitt sé að draga ályktanir um áhrif lýsingar milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur á umferðaröryggi. Stafar það meðal annars af því að ýmsar aðgerðir til að bæta umferðaröryggi hafa verið í gangi á þessu tímabili m.a. aukin þjónusta að vetri til og aukið umferðareftirlit. Í framhaldi af ofangreindu beitti Vegagerðin sér fyrir nánari athugun á óhöppum á Reykjanesbraut í þeim tilgangi að meta áhrif lýsingar brautarinnar eins og áður var nefnt.

Það vekur athygli að ekki er minnst á þessa skýrslu í greinargerðinni, en hún er þó sú eina sem fjallar um málefnið og fyrri flutningsmaður tillögu til þingsályktunar hefur lengi haft hana undir höndum. Það er þá einnig á grundvelli hennar sem Vegagerðin hefur sagt að ekki verði fullyrt að lýsing þjóðvega auki umferðaröryggi.

Þetta er orðið langt mál, en Vegagerðin taldi nauðsynlegt að gera samgöngunefnd nokkra grein fyrir og leiðrétta misskilning, sem komst á kreik vegna villu í upplýsingasöfnun, og hefur verið haldið nokkuð á lofti síðan.

Virðingarfyllst,



Helgi Hallgrímsson,
vegamálastjóri.

Fskj. Skýrsla Vegagerðarinnar: Samanburður á fjölda umferðaróhappa á Reykjanesbraut milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur á tveimur tímabilum.