

## 5. UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN

Framkvæmd umferðaröryggismála hefur nú verið hjá samgönguráðuneyti frá 1. Janúar 2004. Á þeim tíma hefur verið starfandi sérstakur stýrihópur sem var m.a. falið að móta heildarstefnu í umferðaröryggismálum og um leið stilla saman krafta stofnana og annarra aðila sem fara með umferðaröryggismál. Mótuð var umferðaröryggisáætlun þar sem sett voru fram markmið stjórnvalda um aukiðumferðaröryggi til ársins 2016 en þau eru að:

- Fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa verði ekki meiri en það sem lægst gerist hjá öðrum þjóðum árið 2016.
- Fjöldi látinna og alvarlegra slasaðra í umferð lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2018.

Markmiðin skulu metin út frá meðaltali undangenginna 5 ára.

Þegar þessi stefna var mótuð var m.a. lögð til grundvallar skýrsla og tillögur starfshóps um umferðaröryggisáætlun til ársins 2012 – markmið og aðgerðir. Þar var að finna um 130 tillögur að aðgerðum í umferðaröryggismálum. Valdar voru aðgerðir til frekari skoðunar með hliðsjón af virkni þeirra til fækkunar slysa og lækkunar slysakostnaðar. Við mat á forsendum um ávinning af fækkun óhappa og slysa var stuðst við skýrslu Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands um kostnað vegna umferðarslysa á Íslandi sem gefin var út árið 1996. Fjöldi slysa og óhappa miðast við skrár Umferðarstofu sem unnar eru á grundvelli lögregluskýrslna. Þess ber að geta að fjölmörg óhöpp í umferð á Íslandi eru ekki skráð af lögreglu. Við mat á forsendum um virkni aðgerða var í flestum tilfellum stuðst við erlendar rannsóknir og ber þar sérstaklega að nefna handbók Transportøkonomisk Institutt í Noregi um virkni umferðaröryggisaðgerða. Aðgerðum hefur verið skipt í eftirfarandi meginflokkar: Ökumaður og farartæki, fræðsla og áróður, öruggari vegir og umhverfi þeirra og samstarf og þróun. Gerð verður frekari grein fyrir einstökum verkefnum síðar í þessum kafla. Sérfræðingar í umferðaröryggismálum eru almennt sammála um að umferðarmál hafi sérstöðu að því leyti að sýnilegt eftirlit og viðurlög eru afgerandi þættir í því að hafa áhrif á hegðun ökumanna. Þess vegna hefur verið lögð veruleg áhersla á þessa þætti. Í áætluninni kemur þetta m.a. fram í áherslu á hið sérstaka eftirlit lögreglu með umferðarhraða og ölvunarakstri og fjölgun hraðamyndavéla. Auk þess hafa viðurlög og sektir vegna brota á umferðarlögum verið hert verulega ásamt því að sektarmörk hafa verið lækkuð.

Fjöldi alvarlegra slasaðra í umferð á Íslandi var 112 fyrstu tíu mánuði ársins 2006 og ljóst er að þessar tölur eru töluvert hærri en árið þar á undan og stefnir í að vera töluvert yfir meðaltölum síðustu ára. Hið sama er að segja um fjölda látinna í umferðinni sem voru 30 á árinu 2006. Leita þarf til ársins 2000 til að finna hærri tölur. Ef horft er hins vegar til ársins 2005 þá er það eitt besta árið í umferðinni hvað varðar fjölda alvarlegra slasaðra og látinna. Meðalfjöldi látinna í umferð á síðustu 10 árum er um níu á hverja 100.000 íbúa. Til samanburðar má nefna að í þeim löndum sem náð hafa hvað bestum árangri á sama tímabili létust einungis sex af hverjum 100.000 íbúum í umferð. Ísland er nálægt Finnum sem eru með svipaða dánartíðni og eru að mörgu leyti í svipaðri stöðu með dreifbýlt land þar sem ungt fólk fær ökuréttindi snemma og einkabílinn er allsráðandi samgöngutæki. Sjálfsagt væru aðrir mælikvarðar sanngjarnari fyrir okkur, t.d. ef miðað væri við ekna kílómetra eða fjölda bifreiða á hvern íbúa, en eftir sem áður er fjöldi banaslysa óásættanlegur.

Slæm útkoma síðasta árs gefur tilefni til að staldra við og huga að áherslum. Ljóst er af tölum úr umferðargreinum Vegagerðarinnar að umferðarhraði hér á landi er of mikill og verulegt áhyggjuefni. Brugðist hefur verið við þessu með umtalsverðri hækkun sekta og annarra viðurlaga. En háttarlag ökumanna er augljóslega að töluverðu leyti síðferðislegur vandi.

Brugðist hefur verið við slæmri útkomu síðasta árs með breyttum áherslum í áróðri þar sem horft verður frekar til vitundarvakningar með meiri áherslu á fræðslu og upplýsingar. Einnig verður horft til þess að beita öðrum áherslum til að ná til ungs fólks með öðrum hætti en í gegnum sjónvarp og blöð. Þá verður farið í heildarendurskoðun á ökunámi og ökukennslu og leitast við að tengja hana námi í efri bekkjum grunnskóla og fyrsta ári í framhaldsskóla. Jafnframt verði lögð ríkari áhersla á siðferðileg gildi í umferðinni. Þá er ákveðið að skylda nýja ökunema til náms á aksturskennslusvæði frá ársbyrjun 2008.

#### Yfirlit yfir slasaða og látna 1996–2006.

Ár	Látnir	Alvarl. slasaðir	Lítið slasaðir	Slasaðir alls
1996	10	229	1335	1574
1997	15	203	1293	1511
1998	27	229	1349	1605
1999	21	222	1483	1726
2000	32	168	1316	1516
2001	24	158	1120	1302
2002	29	164	1321	1514
2003	23	145	1076	1244
2004	23	115	1041	1179
2005	19	129	884	1032
2006	30	150	1197	1377

#### 5.1 Fjármál.

Gert er ráð fyrir að til umferðaröryggisáætlunarinnar verði varið alls 1.763 millj. kr. á tímabili áætlunarinnar, 381 millj., 484 millj., 453 millj. og 445 millj. árin 2007–2010. Gert er ráð fyrir lægri fjárhæð vegna ársins 2007 þar sem enn eru ónýttar fjárheimildir frá fyrra ári, aðallega vegna tafa sem orðið hafa á uppsetningu á myndavélabúnaði og frestun á sérstöku eftirliti með ölvunarakstri. Fjármagnið kemur að hluta af vegáætlun eða alls 1.283 millj. Af sérstöku umferðaröryggisgjaldi koma 70 millj. kr. árlega, sem er tvöföldun frá fyrri áætlun, og auk þess er gert ráð fyrir sérstakri 50 millj. kr. árlegri fjárveitingu til umferðaröryggismála, samtals 480 millj. kr. á tímabilinu.

#### 5.2 Framkvæmdaáætlun í umferðaröryggi.

Áfram verði unnið að framkvæmd í umferðaröryggismálum í samræmi við umferðaröryggisáætlun með það að markmiði að auka öryggi vega, bifreiða og ökumanna. Áfram verði unnið markvisst að rannsóknum og upptöku nýrrar tækni sem stuðlar að auknu öryggi í samgöngum. Eflað verði söfnun og úrvinnsla upplýsinga um hvers konar atvik og atburði til að nýta megi til að koma í veg fyrir frekari óhöpp og stuðla þannig að auknu öryggi. Áhersla verði lögð á vitundarvakningu með það að markmiði að byggja upp öryggismenningu í umferðinni með sérstaka áherslu á unga ökumenn. Sérstök áhersla verði lögð á aukið samstarf og samvinnu samgönguyfirvalda við önnur yfirvöld, sveitarfélög og hagsmunaaðila á sviði samgöngumála með bætt öryggi að leiðarljósi. Við uppbyggingu nýrra vega og endurbætur á eldri vegum verði tekið sérstakt tillit til umferðaröryggis. Stefnt skal að því að akstursstefnur verði aðgreindar á umferðarmestu vegunum. Við val á aðgerðum til aukins umferðaröryggis er byggt á áætlaðri arðsemi einstakra aðgerða. Gert er ráð fyrir að á

áætlunartímabilinu verði unnið að eftirtöldum verkefnum og er jafnframt sýnt það fjármagn sem áætlað er að verja til þeirra (verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.). Heildarfjárframlag til umferðaröryggismála er 1.763 millj. kr. yfir fjögurra ára tímabil og verður fjármunum fyrir árin 2007–2010 skipt niður milli verkefna á grundvelli tillagna samráðshóps vegna umferðaröryggisáætlunar. Verkefni sem miða að fækkun slysa í umferðinni hafa í meginatriðum verið felld undir eftirfarandi meginflokka:

- 1 Ökumaður og farartæki.
- 2 Fræðsla og áróður.
- 3 Öruggari vegir og umhverfi þeirra.
- 4 Samstarf og þróun.

Áhersla verði lögð á eftirfarandi verkefni í áætluninni:

Heiti verkefna	Flokkur	Millj. kr.
Hraðakstur og bílbeltanotkun	1-2	486
Leiðbeinandi hraðamerkingar á þjóðvegum	3	15
Eyðing svartbletta	3	447
Umhverfi vega	3	289
Ölvun/fíkniefni við akstur – eftirlit, fræðsla, áróður	1–2	146
Umferðaröryggi í umferðarstjórnun fyrirtækja	2	8
Umferðaröryggi í námskrá grunn- og leikskóla	2	100
Ýmis fræðslu- og áróðursverkefni	2	64
Forvarnir fyrir erlenda ökumenn	2	28
Takmörkun á lausagöngu búfjár	3	140
Kynningar og rannsóknir	4	40
<b>Samtals</b>		<b>1.763</b>

Heiti verkefna	Flokkur	Millj. kr.
Ökumaður og farartæki 392	1	392
Fræðsla og áróður	2	440
Öruggari vegir og umhverfi þeirra	3	891
Samstarf og þróun	4	40
<b>Samtals</b>		<b>1.763</b>

Ljóst er að einhver tilflutningur getur orðið á fjármagni milli einstakra verkefna við framkvæmd áætlunarinnar.

### **5.2.1. Ökumaður og farartæki.**

Eins og áður er lögð áhersla á að draga úr hraða með auknu eftirliti sem annars vegar felst í eftirliti lögreglu og hins vegar í uppsetningu eftirlitsmyndavéla. Stefnt er að því að koma í veg fyrir ofsakstur og jafnframt að því að allir farþegar og ökumenn noti öryggisbelti.

#### *5.2.1.1 Samningur milli ríkislögreglustjóra (RLS) og Umferðarstofu (US).*

Samningur verður gerður til tveggja ára um eftirlit lögreglu vegna hraðaksturs, bílbeltanotkunar og aksturs undir áhrifum áfengis og/eða fíkniefna. Hluti af kostnaði er vegna kaupa á ratsjártækjum með myndavélum í lögreglubíla (eyewitness búnaði), öndunarsýnamælum og vélhjólum til afnota fyrir lögreglu. Eftirlit verður aukið á þeim stöðum í vegakerfinu þar sem kostnaður vegna slysa gefur tilefni til. Yfir sumarmánuðina verður lögð áhersla á eftirlit við þjóðvegi í dreifbýli. Reiknað er með að stofnkostnaður verði m.a. vegna búnaðar fyrir hraðaeftirlit auk þess sem fjármögnuð verða nokkur vélhjól en þau eru nánast eingöngu notuð í umferðareftirlit. Gert ráð fyrir rekstrarkostnaði vegna eftirlits, áróðurs og úrvinnslu gagna úr hraðamyndavélum. Þá er áfram gert ráð fyrir sérstöku ölvunareftirliti lögreglu en í um 10% banaslysa er aðalorsök talin vegna áfengis- eða vímuefnanotkun og 2,4% allra umferðarslysa má rekja til ölvunaraksturs. Gert er ráð fyrir verulega auknum afskiptum lögreglu af ökumönnum. Áhersla verður áfram á áróður og kynningarefni ásamt fræðsluefni fyrir skóla. Rekstrarkostnaður verður m.a. sérstakt framlag til ölvunareftirlits og úrvinnslu, fræðslu og þjálfunar á vegum Umferðarstofu og birtingarkostnaður áróðursefnis.

#### *5.2.1.2 Samningur um sjálfvirkt myndavélaeftirlit milli ríkislögreglustjóra, Vegagerðarinnar og Umferðarstofu.*

Sérstök áhersla verður lögð á að auka sjálfvirkt myndavélaeftirlit en þessi aðferð hefur gefið góða raun víða í Evrópu. Frakkland hefur verið í fararbroddi í sjálfvirku hraðaeftirliti með myndavélum og hefur banaslysum þar fækkað um þriðjung frá því átak hófst þar árið 2003. Þegar er búið er að setja upp tvær myndavélar á Vesturlandsvegi en lagnir að vélunum og tengingar hafa reynst tafsamari og kostnaðarsamari en áætlað var. Gert er ráð fyrir uppsetningu á 16 vélum í næsta áfanga en reikna má með að þær verði allt að 30 í lok áætlunartímans. Fjölgun myndavéla kemur til viðbótar við sérstakt eftirlit lögreglu en kallar á vinnu við úrvinnslu gagna frá vélunum. Samið hefur verið til tveggja ára um sjálfvirkt myndavélaeftirlit og úrvinnslu gagna úr þeim. Gert er ráð fyrir allt að tveimur stöðugildum vegna úrvinnslunnar.

#### *5.2.1.3 Aukin verði áhersla á nýtingu upplýsingatækni á sviði umferðaröryggismála.*

Mikil þróun hefur orðið á tækniþúnaði bifreiða og nýir bílar eru að verulegu leyti tölvustýrðir. Þetta hefur opnað fyrir möguleika til nýtingar tölvu- og upplýsingatækni í ríkara mæli til að auka öryggi í umferðinni. Hér má nefna þróun neyðarbúnaðar eins og neyðarsenda (eCall), ökurita, hraðatakmarkara, hraðastýringu umferðar (Intelligent Speed Adaption) og áfengisskynjara o.fl. Í áætluninni er gert ráð fyrir að fylgst verði náið með þessari þróun og þessi nýja tækni nýtt til að bæta öryggi og til eftirlits hér á landi.

### **5.2.2. Fræðsla og áróður.**

Gert er ráð fyrir að framlag til áróðursmála verði óbreytt en með breyttum áherslum á fræðslu og upplýsingatengdan áróður. Áróðri verði sérstaklega beitt sem leið til „vitundarvakningar“ með áherslu á umferðarmenningu. Með vitundarvakningu er átt við að fræðsla og upplýsingar verði ríkari þáttur áróðursins, að unnið sé að áróðri sem miðar að því að breyta viðhorfi þess hóps ökumanna sem telja áhættuhegðun í umferðinni vera til fyrirmyndar. Dregin verði upp sú mynd af einstaklingum sem ástunda áhættuhegðun í umferðinni að til verði almennt það viðhorf að hegðun þeirra sé ámælisverð. Þá þarf að skoða sérstaklega hvernig hægt verði að

hafa áhrif á umfjöllun fjölmiðla um umferðarslys en t.d. er talið að breyting á umfjöllun fjölmiðla í Danmörku, þar sem áhersla var lögð á nánari upplýsingar um þá sem lentu í slysum og afleiðingar þeirra, hafi haft áhrif á viðhorf og háttsemi ökumanna þar í landi. Þá verði lögð meiri áhersla á að áróður tengist framkvæmd og áföngum einstakra verkefna. Aukning fjármagns til þessa hluta áætlunarinnar verði til fræðslu.

#### *5.2.2.1 Sérstök „áróðurs“-verkefni.*

Gerð verði könnun í aðdraganda stærri „áróðurs“-verkefna og aftur að þeim loknum svo að hægt sé að leggja mat á árangur. Sett verði markmið og sýnt fram á mælanlegan árangur. Helstu áhersluatriði í áróðri verði eftirfarandi:

##### *Hraðakstur.*

Lögð verður sérstök áhersla á unga ökumenn og vélhjólamenn, en vélhjólalýsum hefur fjölgað um 260% frá 2002 til ársins 2006 en tekið skal fram að þá er aðeins miðað við fyrstu 10 mánuði ársins 2006. Þessi aukning er samstiga auknum fjölda vélhjóla. Stefnt skal að því að efla samstarf við hagsmunasamtök vélhjólamanna, t.d. með uppsetningu sérstakrar forvarnarsíðu á vefnum.

##### *Ölvun/fíkniefni við akstur.*

Leita þarf nýrra og sértækra leiða í því skyni að uppræta ölvunarakstur hjá fólki sem á við áfengisvandamál að etja. Líkur eru á því að áróður og almenn fræðsla nái takmarkað til fólks sem eru virkir alkóhólistar. Skoða þarf hvort hægt sé að koma á samstarfi um hugmyndir og leiðir til aðgerða í þessum efnum með t.d. SÁÁ og heilbrigðisstofnunum sem sérhæfa sig í meðferð á þessu sviði. Í meðferð við áfengisvanda verði m.a. lögð áhersla á fræðslu um alvarleika ölvunaraksturs.

##### *Bílbelti, aukin notkun öryggisbelta.*

Áfram verði almenningur hvattur til að nota öryggisbelti, aukið verði eftirlit lögreglu með beltanotkun og efld kynning á mikilvægi þess að nota öryggisbelti og aukinn áróður í skólum fyrir notkun öryggisbelta. Lögð verði einnig áhersla á bílbeltanotkun í hópþílum. Styrkt verði verkefni sem miða að því að hvetja til eflingar öryggisbeltanotkunar.

##### *Áhrif þreytu á akstur.*

Ljóst er að syfja og þreyta hafa mikil áhrif á akstur og að alvarleg slys hér á landi hafa verið rakin til þessa. Hafist verði handa við gerð fræðsluefnis og áhersla lögð á kynningu í framhaldinu.

#### *5.2.2.3 Erlendir ökumenn (nýbúar), áróður, fræðsla, efni á móðurmálinu, skilti.*

Sérstakt átak er í gangi til að kynna fyrir erlendum ferðamönnum hættur og sérstök atriði sem hafa ber í huga við akstur á landinu. Efni á fjórum tungumálum er dreift á bílaleigur, hótél og víðar. Þetta hefur skilað góðum árangri því að verulega hefur dregið úr fjölda óhappa þar sem erlendir ferðamenn hafa átt hlut að máli. Minna hefur farið fyrir efni og leiðbeiningum fyrir útlendinga sem búsettir eru hér á landi. Verkefnið miðar annars vegar að því að kanna hvort breyta þurfi skráningar aðferðum þannig að greint sé á milli erlendra ökumanna sem eru ferðamenn og þeirra sem búsettir eru hér á landi. Jafnframt verði hugað að kynningarefni þ.m.t. þýðing á meginreglum umferðarlaga á móðurmál stórra innflytjendahópa (tengist verkefni um útgáfu fræðsluefnis). Þá þarf að huga að því að þar sem sett eru skilti með leiðbeiningartexta vegna vegafamkvæmda sé hann jafnframt á ensku og e.t.v. fleiri erlendum tungumálum.

#### *5.2.2.4 Kennsluefni, umferðaröryggi í námskrá grunnskóla og leikskóla.*

Efld verði enn frekar gerð kennsluefnis fyrir leik-, grunn- og framhaldsskóla. Samhæfa þarf það við efni um umferðarfræðslu sem Grundarskóli, í samvinnu við Námsgagnastofnun og Umferðarstofu, vinna að. Einnig verði kannað hvort og hvernig námsefni lögreglunnar í

umferðarfræðslu geti nýst í gerð þessa námsefnis. Markmiðið er að efla kennslu um umferðaröryggi og gera að föstum lið í námskrá grunnskóla og leikskóla. Gert er ráð fyrir að sérfræðingur verði ráðinn til Umferðarstofu með áherslu á umferðaröryggi.

#### *5.2.2.5 Samþætting umferðarfræðslu í grunn- og framhaldsskóla við ökunám.*

Með verkefninu verður settur á fót starfshópur til að gera úttekt á og fara ofan í saumana á ökunámi og ökukennslu hér á landi. Markmiðið er að mynda samfellu í ökunámi og ökukennslu frá síðustu bekkjum grunnskóla og á fyrsta ári í framhaldsskóla með áherslu á siðferðilega þætti. Jafnframt verði skoðað fyrirkomulag og kennsla ökukennara. Vinnan verði tengd heildarendurskoðun umferðarlaga. Gert er ráð fyrir að ráðinn verði starfsmaður til eins árs til að vinna að þessu verkefni með starfshópnum.

#### *5.2.2.6 Útgáfa fræðsluefnis.*

Hugað verði að útgáfu bæklinga og/eða að gerð fræðslumynda fyrir sjónvarp og netmiðla með sértækum upplýsingum um umferðaröryggismál til að auðvelda aðgang almennings og atvinnulífsins að þessum upplýsingum. Gerð verði þarfagreining á því hvaða upplýsingum er mikilvægast að koma á framfæri í þessu formi. Í þessu sambandi má nefna möguleika á gerð 20–30 sek. langra fræðslumynda sem fjallað geta um margt það sem betur má fara í umferðinni en fellur ekki undir helstu áhersluatriði umferðaráróðurs. Nefna má stefnuljósanotkun, akstur í hringtorgum, loftþrýsting í hjólbörðum o.s.frv. Sérstakt átak verði gert í því að skýra gildandi reglur fyrir atvinnubílstjórum, t.d. varðandi ökurita, stærð og þyngd ökutækja, akstur og hvíld o.fl. Enn fremur verði markhópar skilgreindir og fræðsluefni útbúið eftir þörfum, t.d. fyrir aldraða í umferðinni, gangandi vegfarendur og hjóltreidamenn. Gerðar verði heimildarmyndir um tiltekin umferðarslys og í þeim fjallað á fræðandi hátt um aðdraganda, orsakir og afleiðingar á hreinskilinn og opinskáan hátt. Slysir sem um ræðir hafa orðið vegna hraðaksturs, ölvunaraksturs og skorts á notkun bílbelta. Myndirnar yrðu sýndar í sjónvarpi auk þess sem þær yrðu notaðar í ökukennslu og forvörnum t.d. í framhaldsskólum. Myndirnar lúta hefðbundnum lögmálum heimildarmynda en þessari aðferð hefur t.d. verið beitt á beinan og óbeinan hátt í áróðri gegn reykingum víða erlendis.

#### *5.2.2.7 Sjálfvirkt umferðarútvarp.*

Sjálfvirkt umferðarútvarp er þekkt víða. Flest nýleg útvarpsviðtæki í bifreiðum eru búin þeim möguleika að hægt sé að rjúfa útsendingar FM útvarps með umferðarupplýsingum ef bifreiðareigandi velur þá stillingu. Þessari aðferð yrði beitt þegar nauðsyn ber til vegna umferðar, t.d. vegna upplýsinga um slys eða lokanir vega burtséð frá því hvaða bylgjulengd stillt er á. Verkefnið miðar að því að hafist verði handa við að innleiða tæknina hér á landi. Huga þarf að sendum og öðrum fjarskiptamálum, þ.m.t. heimildum til þess að rjúfa útsendingar útvarps. Umferðarstofa hefur þegar á að skipa starfsfólki til framkvæmdarinnar og aðstöðu sem til þarf.

#### *5.2.2.8 Ungir ökumenn.*

Farið verður í könnun á viðhorfi og skoðunum ungra ökumanna til alls þess sem varðar umferðarmál. Niðurstöður þeirrar könnunar verði grundvöllur verkefna sem ætlað er að efla umferðarhegðun ungra ökumanna.

#### *5.2.2.9 Umferðaröryggi í öryggisstjórnun fyrirtækja.*

Verkefnið lýtur að sérstakri fræðslu meðal bifreiðastjóra fyrirtækja. Horft er til fyrirtækja sem hafa umsjón með 15 bifreiðum eða fleiri. Talið er að um 185 fyrirtæki á Íslandi falli í þennan flokk. Verkefnið er nokkuð á veg komið og er enn á reynslustigi. Reiknað er með að um 20

fyrirtæki taki þátt í þessu verkefni á ári. Kostnaður við það tengist gerð fræðsluefnis, bæklinga og auglýsinga, verkefnisstjórnun, námskeiðshaldi og birtingu auglýsinga.

#### *5.2.2.10 Umferðaröryggisvika og umferðaröryggisdagur.*

Umferðaröryggisvika SP er haldin þriðja hvert ár og verður næst haldin 23.–29. apríl 2007. Evrópusambandið hefur einnig staðið fyrir umferðarviku og umferðardegi sem haldinn verður ár hvert. Gert er ráð fyrir að sambærilegir viðburðir verði haldnir hér á landi og lögð áhersla á að samræma áherslur, þ.m.t. áróður og fræðslu. Jafnframt verði í ríkara mæli reynt að virkja grasrótina til góðra verka í umferðarmálum. Stefnt er að því að styrkja sérstök verkefni er tengjast þessu.

### **5.2.3. Öruggeri vegir og umhverfi þeirra.**

#### *5.2.3.1 Eyðing svartblettu.*

Vegagerðin hefur staðið fyrir úttekt á slyssastöðum um land allt og áfram verður unnið að því að bæta aðstæður þar sem slys eru tíð. Lögð verður aukin áhersla á vinnu við lagfæringar svartblettu af ýmsum toga. Vegagerðin leggur árlega fram áætlun um lagfæringu slyssastaða samkvæmt sérstakri verklagsreglu.

#### *5.2.3.3 Leiðbeinandi hraðamerkingar á þjóðvegum.*

Leiðbeinandi hraði er miðaður við akstursskilyrði á auðum blautum vegi eins og gert er ráð fyrir í forsendum hönnunarhraða í vegstöðlum og er því verið að upplýsa vegfarendur um öruggan hraða við þær aðstæður. Lokið hefur verið við að setja upp skilti með upplýsingum um leiðbeinandi ökuhraða á stofnvegum. Jafnframt hafa nokkrir tengivegir verið merktir með þessum hætti. Árið 2007 verður haldið áfram að setja upp leiðbeinandi hraðamerki á tengivegi og stefnt að því að ljúka merkingu sem flestra þeirra. Kostnaður við verkefnið er vegna innkaupa á skiltum auk rekstrarkostnaðar, m.a. vegna viðhalds merkja.

#### *5.2.3.4 Takmörkun á lausagöngu búfjár, girðingar.*

Áfram verður unnið að því að girða af vegi þar sem áhætta vegafarenda vegna lausagöngu búfjár er mest. Áætlað er að girða við helstu slyssastaði sem eru af þessum toga miðað við reynslu síðustu ára. Þetta verkefni hefur reynst flóknara en ætlað var í fyrstu og tregða hefur verið í sveitarfélögum á að banna lausagöngu búfjár.

#### *5.2.3.5 Varúðarreglur við vegavinnu.*

Farið verður í að skoða sérstaklega verklagsreglur Vegagerðarinnar og þær síðan notaðar sem fyrirmynd að setningu reglugerðar um varúðarreglur við vegavinnu.

#### *5.2.3.6 Vetrarmerkingar við vegi (ökuhraði, breytileg hraðamörk).*

Verkefnið miðar að því að skoða hagkvæmni þess að taka upp sérstök hraðamörk að vetrarlagi og hvernig standa ætti að framkvæmd og merkingum vegna þess.

#### *5.2.3.7 Umhverfi vega og aukin notkun vegriða.*

Safna þarf upplýsingum um umhverfi vega á samræmdan hátt:

1. Skrá hvar fláar eru of brattir
2. Skrá staðsetningu á stórgrýti meðfram vegum sem hægt er að fjarlægja
3. Skrá skurði sem eru of nálægt vegum

Meta þarf umfang nauðsynlegra aðgerða á hverjum stað. Í hverju ofangreindra tilvika þarf að meta hvort hægt er að bæta úr með því að draga úr bratta fláa, fjarlægja stórgrýti eða fylla í

skurði. Þar sem ekki er hægt að bæta umhverfi er hugsanlegt að setja þurfi vegrið. Safna þarf upplýsingum um hvar þurfi að setja ný vegrið miðað við nýjan vegriðsstaðal og hvar þurfi að lengja þau vegrið sem fyrir eru. Sérstaklega þarf að huga að vegriðum við brýr í þessu sambandi. Markmið fyrir árið 2007: Safna skal framangreindum upplýsingum um umhverfi vega sem tilheyra stofnvegakerfinu (4.200 km). Safna skal framangreindum upplýsingum um vegrið meðfram vegum sem tilheyra stofnvegakerfinu (4.200 km). Í framhaldi af þessari upplýsingasöfnun þarf að forgangsraða aðgerðum.

#### *5.2.3.8 Áningarstaðir við þjóðvegi.*

Gerð verði áætlun um hvíldarsvæði vegna flutningabifreiða og hvernig hagkvæmast sé að fjármagna slíkt verk. Settur verði á laggirnar samstarfshópur í samráði við Vegagerðina sem hafi það verkefni að „kortleggja“ vegakerfið út frá reglum um aksturs- og hvíldartíma ökumanna og hvar æskilegt sé að setja niður aðstöðu til að leggja flutningabílum og koma fyrir hvíldaraðstöðu fyrir ökumenn. Kannað verði hvort grundvöllur sé fyrir því að bjóða út einhvers konar þjónustustarfsemi á einhverjum af þeim stöðum sem til greina koma sem áningastaðir. Slíkt svæði mundi einnig nýtast vegna eftirlits og vigtnar.

### **5.2.4. Samstarf og þróun.**

#### *5.2.4.1 Úrbætur í löggjöf, endurskoðun umferðarlaga og reglugerða.*

Ljóst er að fara þarf í heildarendurskoðun á umferðarlögunum með áherslu á samræmingu viðurlaga, taka upp nýjar tegundir viðurlaga í ljósi nýrrar tækni, t.d. varðandi ökurita, hraðatakmarkara og ölvunarlása. Þá þarf að gera álagningu og innheimtu sekta skilvirkari, t.d. með því að breyta viðurlögum við minni háttar brotum á umferðarlögum í gjald í stað sekta og taka upp hlutlæga ábyrgð eiganda bifreiða sem einfaldar mjög innheimtu í tengslum við notkun hraðamyndavéla. Þá þarf að kanna hvort hagkvæmt sé að tekjutengja viðurlög. Þá þarf að láta hluta sekta, t.d. þær sem verða til með sjálfvirka myndavélaeftirlitinu, renna beint til umferðaröryggisaðgerða og lögreglu. Gert er ráð fyrir að endurskoðun laganna verði lokið á árinu 2008. Skoða þarf framkvæmd eftirlits með þungaflutningum og atvinnurekstri í tengslum við flutninga á vegum. Leggja verður ríkari áherslu á innra eftirlit flutningafyrirtækjanna sjálfra og að opinbert eftirlit felist í gæðaeftirliti. Þetta hefur verið gert á sviði flugmála með góðum árangri.

#### *5.2.4.2 Aukin samræming og samstarf samgönguyfirvalda við önnur yfirvöld, sveitarfélög og hagsmunaaðila á sviði samgöngumála með bætt öryggi að leiðarljósi.*

Efla þarf samstarf samgönguyfirvalda við önnur yfirvöld, sveitarfélög og hagsmunaaðila á sviði samgöngumála. Komið verði á samstarfshópi til að skoða samræmingu á sviði umferðaröryggismála. Starfshópur skoði samræmingu umferðarhraða og uppsetningu hraðahindrana eða annarra aðgerða þar sem nauðsynlegt er á „breiðstrætum“ með 30 km hraðahámarki.

#### *5.2.4.3 Alþjóðleg samvinna verði aukin, m.a. með þátttöku í samevrópskum átaksverkefnum á sviði öryggismála.*

Umferðarmál eru fjölþjóðleg og mikilvægt er að samræma það sem gert er hér á landi við það sem gert er erlendis, sérstaklega í Evrópu og á Norðurlöndum. Efla þarf samstarf við aðrar þjóðir með þátttöku í fundum og ráðstefnum á sviði umferðaröryggismála.

#### *5.2.4.4 Söfnun tölfræðiupplýsinga.*

Til að hægt sé markvisst að fækka umferðarslysum er nauðsynlegt að skilja orsakir þeirra, kringumstæður og afleiðingar, svo að hægt sé að koma í veg fyrir að þau endurtaki sig. Af þessu leiðir að gagnagrunnar um slys og meiðslí í umferðinni er afar mikilvægur til að meta hlutlægt hvers konar vandamál er við að eiga. Greina þarf hvaða upplýsingar eru mikilvægar og beita sömu aðferðum við mælingar til að sjá stöðu mála yfir visst tímabil. Gera þarf heildaryfirlit yfir söfnun tölfræðiupplýsinga hér á landi og hvort ekki sé tilefni til að auka samstarf þeirra sem vinna að þessum málum.