

Umferðaröryggi í brennidepli
ræða Sturlu Böðvarssonar, samgönguráðherra á Umferðarþingi á Hótel
Loftleiðum 23. nóvember 2006 kl. 9.30

Góðir fundargestir.

Ég vil byrja á að lýsa ánægju minni með að vera staddur hér meðal ykkar á þessu glæsilega Umferðarþingi, sem nú er haldið í 7. skiptið. Sú mikla umræða sem verið hefur uppi í þjóðfélaginu að undanfögnu um umferðarmál, ekki síst umræðan um hraðaakstur og ofsaakstur, ber vott um mikilvægi þess málaflokks fyrir okkur öll. Það er von mín að þingið komi til með að varpa ljósi á þessi mál og að við getum nýtt þær upplýsingar sem hér koma koma í baráttunni gegn umferðarslysum.

Ég ætla að byrja á því að fjalla svolítið um umferðarslys almennt og helstu orsakir þeirra, síðan um sérstök vandamál sem snúa að ungum öikumönnum, þá hækkun sekta við umferðarbrotum og loks um þátttöku okkar í alþjóðasamstarfi á þessu sviði.

Umferðarslys almennt

Ljóst er að fórnarkostnaður samfélagsins vegna umferðarslysa er gífurlega hár. Í skýrslu frá árinu 2006, sem Línuhönnun vann, kemur fram að Hagfræðistofnun Háskóla Íslands mat kostnað vegna umferðarslysa á árinu 1995 á 11-15 milljarða króna. Á verðlagi ársins 2005 samsvarar þetta 21 til 29 milljörðum króna árlega. Þetta eru tölur sem við getum öll verið sammála um að eru með öllu óviðunandi þó svo að þær fölni í samanburði við þann mannlega harmleik sem fylgir alvarlegum umferðarslysum sem aldrei verður hægt að setja verðmiða á.

En hverjar eru helstu orsakir þeirra umferðarslysa sem valda þessum kostnaði? Ástæðurnar eru margar, en ölvunarakstur, hraðakstur og misbrestur í notkun öryggisbelta eiga oftast þátt í umferðarslysum. Með því að einbeita okkur að þessum þáttum á markvissan hátt og auka jafnframt eftirlit má færa rök fyrir því að fækka megi umferðarslysum talsvert á komandi árum.

Hinu má þó ekki gleyma í umræðunni um vargöld í umferðinni að bifreiðaeign landsmanna hefur aukist gífurlega. Árið 1975 voru 71.500 bifreiðar á landinu en árið 2005 voru þær orðnar um 250.000 talsins. Bifreiðaeign landsmanna hefur því meira en þrefaldast á þremur áratugum, sem er langt umfram fólksfjölgunina. Það segir sig sjálft að þess aukning

hefur útheimt nýjar lausnir í vega- og umferðarmálum sem sífellt er unnið við að útfæra. Þjóðvegakerfið og gatnakerfið í þéttbýlinu verður að geta annað þeim umferðarþunga sem orðinn er og þar dugar ekkert minna en stórátak. Hinu má þó ekki gleyma að við búum í afar strjálbýlu landi með stóru vegakerfi miðað við mannfjölda. Við könnun á eknum kílómetrum í hlutfalli við fjölda umferðarslysa er Ísland nálagt meðaltali miðað við nágrannaþjóðir okkar.

Í þessu sambandi er vert að nefna mikilvægi þess að auka rannsóknir á umferðarslysum og orsökum þeirra. Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur unnið gott starf á þessu sviði. Ég hef lagt drög að því að efla frekar starf nefndarinnar.

Ungir ökumenn

Vil ég nú beina orðum mínum að málefnum ungra ökumanna. Flestir fara að settum reglum. En öll erum við misjöfn. Því miður er það svo að viss hópur ungra ökumanna virðist telja að bifreiðin sé leikfang. Á vegum efnahags og framfarastofnunarinnar, OECD hefur mikið verið fjallað um málefni ungra ökumanna. Tölur frá OECD sýna að algengasta dánarorsök ungmenna á aldrinum 15 til 29 ára eru umferðarslys. Og ekki nóg með það. Tölur hér á landi sýna að 41% orsakavalda banaslysa í umferðinni á árinu

2005 voru ökumenn innan við 24 ára að aldri. Þannig eru það ungir ökumenn sem valda flestum banaslysum í umferðinni og það eru þeir sem látast í umferðinni. OECD hefur lagt til að hömlur verði settar á akstur ungra ökumanna fyrstu árin með þeim rökum að eðlilegra sé að þeir öðlist reynslu í akstri áður en að þeir fái full réttindi.

Ég hef nú lagt fram á Alþingi frumvarp til laga um breytingu á umferðarlögum sem taka mið af þessum tillögum OECD. Þar er m.a. gert ráð fyrir heimild til að takmarka ýmis akstursréttindi ungra ökumanna. Til dæmis verður hægt að setja reglur um takmarkanir á vélarafli ökutækis sem ungur ökumaður má stjórna. Einnig má takmarka akstur ungmennis við ákveðinn tíma sólarhrings, svo og fjölda farþega sem mega vera í bifreið hans. Öll vitum við að þreyta, tilfinningar, truflanir frá farþegum og fleira hefur meiri áhrif á aksturslag ungs ökumanns en þess sem er reyndari er. Með aukinni reynslu verða ungmenni öruggari sem stjórnendur ökutækis.

Frumvarpið gerir einnig ráð fyrir að hægt verði að beita unga ökumenn akstursbanni. Hægt verður að banna þeim að aka bifreið hafi þeir fengið 4 eða fleiri punkta í ökuferilsskrá vegna umferðarlagabrota. Skilyrði þess að fá ökuskírteini aftur er fara á námskeið og taka ökuþróf að nýju. Verðum við að vona að ungir ökumenn reyni að forðast það í lengstu lög að lenda í slíku.

En hertum reglum í umferðinni þurfa að fylgja aukin viðurlög. Tryggja verður að sektir séu við hæfi til þess að letja ökumenn þess að brjóta lög. Því hef ég beitt mér fyrir því að reglugerð um sektir vegna umferðarlagabrota hefur verið endurskoðuð í samstarfi við embætti ríkissaksóknara. Ný reglugerð tekur gildi 1. desember næstkomandi. Þá munu sektir vegna umferðarlagabrota hækka í nokkrum tilfellum að meðaltali um 50-60%. Þeim sem ekki láta sér segjast verður gert að opna pyngju sína svo um munar, auk þess sem reglur um ökuleyfissviptingu verða hertar verulega.

Erlent samstarf

Á vegum Evrópusambandsins hefur verið unnið að verkefni sem nefnist eCall en markmið þess er að fækka banaslysum. Verkefnið felst í því að neyðarhnappur verði settur í bíla sem fer í gang sjálfvirkt við árekstur og einnig getur ökumaður stutt á hann í neyð. Við það kemst á samband við 112 neyðarlínu, hvorutveggja GSM talsamband og gagnasamband, þar sem sendar eru upplýsingar staðsetningu bílsins o.fl. stafrænt í tölvu neyðarsvarþjónustu 112. Markmiðið er að 112 neyðarþjónustan geti hvarvetna í Evrópu tekið við skilaboðum frá eCall kerfinu.

Rannsóknir sýna að hægt er að stytta viðbragðstíma neyðarþjónustu í þéttbýli um 50% að meðaltali og 40% í dreifbýli. Stytttri viðbragðstími leiðir til þess að hægt er að bjarga fleiri mannlífum, draga úr afleiðingum slysa auk annars ávinnings, svo sem að umferðateppur vegna slysa verða styttri og líkur á afleiddum árekstrum minnki. Kostnaðar og ábatagreiningar fyrir eCall verkefnið gefa til kynna að það sé afar arðsamt.

Fulltrúar ýmissa ríkja hafa nú þegar skrifað undir eCall yfirlýsinguna þ.á.m. Noregur, Finnland og Svíþjóð. Með undirskrift sinni staðfesta ríkin vilja sinn til þess að leggja sitt að mörkum til þess að byggja upp þessa þjónustu. Það gera þau með því að sjá til þess að tæknibúnaður neyðarsímsvörunar verði uppfærður svo hann ráði við tal- og gagnasamband eCall. Einnig með því að þjálfar starfsmenn til þess að bregðast við eftir að samband er komið á við bifreið með eCall við slasaða ökumenn. Undirskriftir ríkjanna fela einnig í sér skilaboð til almennings og bifreiðaframleiðenda að hægt verði að taka við eCall sambandi og hvetur til þess að nýir bílar hafi slíkan búnað. Gert er ráð fyrir að búnaðurinn verði í öllum nýjum bílum sem koma á markað í Evrópu frá og með árinu 2009. Vitað er um aðila sem eru að huga að því að bjóða eCall búnað í eldri bíla.

Með þátttöku í þessu verkefni skapast einnig viðskiptatækifæri fyrir íslensk fyrirtæki sem hafa framleitt svipaðan búnað, svo sem SAGA

ökuritana en ökuritarnir byggja m.a. á fjarskiptum í gegnum GSM fjarskiptakerfið. Ég geri ráð fyrir að undirrita yfirlýsingu vegna eCall verkefnisins fyrir áramót og mun það koma til framkvæmda hér á landi á árinu 2009.

Nú á 60 ára afmæli Sameinuðu þjóðanna hef ég lagt drög að því að undirrita nokkra umferðarsamninga stofnunarinnar, en reglur um umferðarmerki, umferðarreglur og hvaðeina sem varðar umferð á vegum koma frá Sameinuðu þjóðunum. Þessar reglur eru undirstaða reglna um umferð í heiminum og á grundvelli þeirra eru þróaðar nýjungar í umferðarmálum jafnframt því sem breytingar á gildandi reglum eiga sér þar stað sem mikilvægt er fyrir okkur að fylgjast náið með. Þetta er löngu tímabært skref. Ég er ekki í vafa um það verði umferðarmálum til framdráttar hér á landi. Allar nágrannaþjóðir okkar hafa skrifað undir þessa samninga.

Þann 23. til 27. apríl 2007 verður fyrsta alheims umferðaröryggisvika Sameinuðu þjóðanna haldin í samstarfi við Evrópusambandið og fleiri samtök. Við stefnum ótrauð að því að taka þátt í þessu átaki en að þessu sinni verður aðaláherslan lögð á ungt fólk í umferðinni og leiðir til að fækka slysum hjá þeim. Ef allt gengur að óskum og Alþingi samþykkir fyrirnefnt

frumvarp mitt um breytingar á umferðarlögum, munu þær breytingar ganga í gildi á síðasta degi umferðaröryggisvikunnar, þann 27. apríl n.k.

Ágætu ráðstefnugestir.

Umferðarmál færðust til samgönguráðuneytis frá dómsmálaráðuneyti þann 1. janúar 2004. Ég hef því fengið einstakt tækifæri til að útfæra stefnumótun í þessum málaflokki í ráðherratið minni á nýjum forsendum. Allt orkar tvímælis sem gjört er, eins og við vitum. Ég er engu að síður sannfærður um að það var heillaspor þegar ákveðið var að skipa vegamálum og umferðarmálum í sama ráðuneyti. Þessir málaflokkar eru svo nátengdir að vart verður á milli þeirra skilið. Öruggir vegir og góð umgjörð um þær reglur sem við förum eftir í umferðinni er lykillinn að umbótum í umferðaröryggismálum.

Ég vil í lokin minnast á erindi sem forstjóri tryggingafélagsins Sjóvár hefur kynnt fyrir samgönguráðuneytinu um aðgang tryggingafélaga að upplýsingum um glæfraakstur. Gengur hugmyndin meðal annars út á það að upplýsingar úr ökuferilsskrá ökumanna vegna tiltekinna alvarlegra umferðarlagabrota þeirra. Slíkar upplýsingar myndu gera tryggingafélögum kleift að láta iðgjöld bifreiðatrygginga ráðast betur af áhættunni en unnt er í

dag. Vísað er í reynslu erlendra tryggingafélaga að iðgjöld séu innheimt í samræmi við aksturssögu einstaklinganna. Erindið er nú til umsagnar í ráðuneytinu og ég tel að í ljósi þróunar í umferðinni hjá okkur sé brýnt að leita allra leiða til að draga sem mest úr áhættuhegðun í umferðinni. Þessi leið er einn möguleikinn því það er óforsvaranlegt að ökuníðingar fái að halda sömu kjörum og þeir sem hegða sér vel í umferðinni og njóti í raun fullrar tryggingar á kostnað hinna. Hér þarf þó að fara varlega og við munum leita álits Persónuverndar á hugmyndinni. Ein leiðin væri sú að ökumennirnir sjálfir gæfu tryggingafélagi sínu slíkar upplýsingar í því skyni að njóta betri iðgjalda. En þetta er áhugaverð hugmynd sem verður könnuð rækilega.

Miklu hefur verið áorkað á undanförunum árum, en betur má ef duga skal. Nú verðum við öll að taka höndum saman og reka af höndum okkar þann vágast sem umferðarslys eru. Ég geri orð yfirskriftar umferðaröryggisviku Sameinuðu þjóðanna að mínum: Umferðaröryggi eru engin slys! Ég þakka áheyrnina.

Sturla afhendir umferðarljósið, viðurkenningu Umferðarráðs til lögreglunnar á Blönduósi og gullmerki Umferðarráðs til Óla H. Þórðarsonar:

Gullmerki Umferðarráðs til Óla H. Þórðarsonar:

Góðir ráðstefnugestir; öll þekkjum við Óla H. Þórðarson sem ötulan talsmann bætts umferðaröryggis hér á landi. Því miður getur hann ekki verið með okkur í dag þar sem hann þurfti að fara óvænt í aðgerð í gær. Hugur okkar er hjá honum á þessum erfiðu tímum en við erum þess þó fullviss að hann muni ná skjóttum bata og geti haldið áfram að sinna umferðarmálum eins og hugur hans stendur til. Óli H. Þórðarson kom til starfa fyrir Umferðarráð árið 1978 og hefur sinnt umferðarmálum allar götur síðan og raunar helgað líf sitt baráttunni gegn umferðarslysum. Árið 2002 tók hann við sem formaður Umferðarráðs og gegndi þeirri stöðu til 1. okt. á þessu ári. Við þetta tækifæri er við hæfi að heiðra Óla fyrir hans mikilvæga framlag til umferðarmála hér á landi og mun ég því veita honum gullmerki Umferðarráðs. Í úthlutunarreglum fyrir merkið segir að „veita skuli merkið

einstaklingi sem unnið hefur sérstaklega merkt starf á sviði umferðaröryggismála”. Vandséð er að aðrir séu betur að þessu komnir en Óli og óska ég honum velfarnaðar um leið og þökkun eru störf hans að umferðarmálum.