

# Umferðaröryggi vegakerfa

Auður Þóra Árnadóttir, forstöðumaður umferðardeildar og  
Hreinn Haraldsson, framkvæmdastjóri þróunarsviðs  
Vegagerðarinnar



# Yfirlit

- Inngangur – Orsakir umferðarslysa
- Umferðaröryggisstjórnun vega byggist á fjórum þáttum
  - Skilgreining þátta, markmið
  - Staðan hér á landi
- Áherslur Evrópusambandsins, áætlaður ávinningur í Evrópu
- Næstu skref

# Inngangur

- Mannleg mistök eru aðalorsök flestra umferðarslysa. Samkvæmt erlendum heimildum er talið að einungis megi rekja um 3% umferðarslysa beint til þátta er snerta veginn sjálfan eða umhverfi hans (PIARC Road Safety Manual 2003).
- Hins vegar er vegurinn og umhverfi hans meðvirkandi orsök í 34% umferðarslysa (PIARC Road Safety Manual 2003).
- Það er því til mikils að vinna að reyna að auka umferðaröryggi vegakerfa. Hér á eftir verður lýst ákveðinni aðferðafræði sem almennt er talið að nýtist vel í þeim tilgangi.

# Umferðaröryggisstjórnun vega

Auka má umferðaröryggi vegakerfa með því að fylgja aðferðafræði sem samanstendur af fjórum þáttum sem sameiginlega falla undir svokallaða umferðaröryggisstjórnun vega.

Þeir eru:

- Umferðaröryggismat  
(e. Road Safety Impact Assessment, RSIA)
- Umferðaröryggisrýni  
(e. Road Safety Audit, RSA)
- Lagfæring slysastaða  
(e. Black Spot Management, Network Safety Management)
- Umferðaröryggisúttekt  
(e. Road Safety Inspection)

# Umferðaröryggisstjórnun vega (frh.)

## Umferðaröryggismat

(e. Road Safety Impact Assessment, RSIA)

- Gert fyrir lagningu nýrra vega eða meiriháttar breytingar á vegum, áður en endanleg lega þeirra er ákveðin, þ.e. á frumdragastigi. Að grunni til er það hugsað eins og mat á umhverfisáhrifum framkvæmda, nema hvað hér er öryggið í fyrirrúmi en ekki umhverfið. Umferðaröryggi mismunandi valkosta er borið saman en jafnframt eru áhrif hvers valkosta á umferðaröryggi nærliggjandi vega/vegamóta metin.

# Umferðaröryggisstjórnun vega (frh.)

## Umferðaröryggismat (frh.)

(e. Road Safety Impact Assessment, RSIA)

- Markmiðið er að fá fram tölulegt mat á áhrifum breytinga á vegakerfinu á umferðaröryggi og nýttast niðurstöður matsins þess vegna vel við ákvarðanatöku.
- Sérstakt umferðaröryggismat hefur ekki enn verið innleitt hér á landi en umfjöllun um umferðaröryggi hefur verið þáttur í mati á umhverfisáhrifum framkvæmda. Einnig má rökstyðja að umferðaröryggisrýni (sjá síðar) frumdraga í stærstu verkum (>200 millj.) samsvari umferðaröryggismati.

# Umferðaröryggisstjórnun vega (frh.)

## Umferðaröryggisrýni

(e. Road Safety Audit, RSA)

- Umferðaröryggisrýni innifelur kerfisbundna, óháða úttekt á umferðaröryggi vegamannvirkja, nýrra eða endurbyggðra, og fer fram á undirbúningsstigi, mismunandi hönnunarstigum, rétt fyrir opnun mannvirkisins og að síðustu eftir að mannvirkið hefur verið tekið í notkun. Það er grundvallaratriði að þeir sem rýna hafi ekki komið að undirbúningi eða hönnun viðkomandi mannvirkja. Einnig skiptir miklu máli að meðlimir vinnuhópsins sem sér um rýnina hafi sérþekkingu á sviði veghönnunar, umferðartækni og slysarannsókna.

# Umferðaröryggisstjórnun vega (frh.)

## Umferðaröryggisrýni (frh.) (e. Road Safety Audit, RSA)

- Markmiðið er að tryggja að ný eða endurbyggð mannvirki séu hönnuð og byggð á þann hátt að umferðaröryggis sé gætt eins og kostur er
- Á síðasta áratug hafa flest stærri vegamannvirki hér á landi verið rýnd með tilliti til umferðaröryggis. Verklagsregla um umferðaröryggisrýni var þó fyrst samþykkt hjá Vegagerðinni árið 2001. Í stærri verkum á höfuðborgarsvæðinu hafa Vegagerðin og Reykjavíkurborg unnið saman í rýnihóp. Komið hefur til tals að utanaðkomandi sérfræðingar taki þátt í rýninni.

# Umferðaröryggisstjórnun vega (frh.)

## Lagfæring slysastaða

(e. Black Spot Management, Network Safety Management)

- Á grundvelli slysasögu eru hættulegir staðir lagfærðir til að koma í veg fyrir frekari slys. Fyrst þarf að finna staðina og er það oft gert með hjálp slysakorta. Þegar slysastaður hefur fundist þarf að greina slysin betur til að meta hvað hægt sé að gera til úrbóta. Einnig er nauðsynlegt að fara í vettvangsferð.

# Umferðaröryggisstjórnun vega (frh.)

## Lagfæring slysastaða (frh.)

(e. Black Spot Management, Network Safety Management)

- Þegar helstu slysastöðum hefur verið útrýmt er hægt að beina sjónum að öryggi alls vegakerfisins og leggja áherslu á að fækka slysum af ákveðinni gerð eða á ákveðnum leiðum.
- Oftast er forgangsröðun lagfæringa byggð á arðsemismati.

# Umferðaröryggisstjórnun vega (frh.)

## Lagfæring slysastaða (frh.)

(e. Black Spot Management, Network Safety Management)

- Vegagerðin hefur unnið skipulega að fækkun slysastaða síðastliðin 10 ár. Reykjavíkurborg og nokkur önnur stærri sveitarfélög hafa einnig unnið að lagfæringu slysastaða. Mismunandi aðferðum hefur verið beitt.

Slysastaður sem lagfærður var í sumar.  
Hafnarfjarðarvegur í Engidal



**Tillaga um úrbætur:  
Merkja beygju með stefnuörvum**

**Snæfellsnesvegur (54) við Urriðaárborgir**



**Skoðun slysastaða**

**20. september 2006.**

## Snæfellsnesvegur (54) við Álftá

Tillaga um úrbætur:

Setja vegrið. Hugsanlega þarf að lengja ræsið til að hægt sé að koma vegriði fyrir.

Skoðun slysaáða

20. september 2006.

# Umferðaröryggisstjórnun vega (frh.)

## Umferðaröryggisúttekt

(e. Road Safety Inspection)

- Felur það í sér að vegir í notkun eru skoðaðir með reglulegu millibili af þjálfuðum umferðaröryggissérfræðingum í umboði veghaldara. Markmiðið er að finna atriði á eða við vegi sem hægt er að lagfæra til að koma í veg fyrir slys eða draga úr afleiðingum þeirra. Úttekt beinist m.a. að ástandi merkja og merkinga, vegriðum, umhverfi vega o.s.frv.

# Umferðaröryggisstjórnun vega (frh.)

## Umferðaröryggisúttekt (frh.)

(e. Road Safety Inspection)

- Hér á landi hafa slíkar umferðaröryggisúttektir sérfræðinga ekki farið fram á kerfisbundinn hátt með þeirri undantekningu að árið 1998 skoðuðu enskir sérfræðingar Hringveginn á milli Reykjavíkur og Akureyrar með tilliti til umferðaröryggis. Einnig má segja að hluti af aðferðafræði EuroRAP sé dæmi um slíka úttekt.
- Vegagerðin er að vinna að undirbúningi umferðaröryggisúttekta. Sérstaklega er þörf á að taka út umhverfi vega, t.d. með tilliti til bratta fláa, skurða og stórgrýtis í vegkanti en einnig er brýnt að athuga hvar vegrið vantar eða þau eru of stutt.

## Akrafjallsvegur (51) við Urriðaá

**Þetta er ekki slysa staður en þarna gæti orðið alvarlegt slys ef bíll færi út af**



20. september 2006.

# Áherslur Evrópusambandsins

- Nýlega voru lögð fram lokadrög að nýrri tilskipun Evrópusambandsins um umferðaröryggisstjórnun vega. Drögin byggja á þeirri aðferðafræði sem lýst var hér að framan.
- Tilskipuninni er ætlað að tryggja að tekið sé tillit til umferðaröryggis á öllum stigum, við skipulagningu, hönnun og rekstur svonefndra Evrópuvega en það eru vegir sem tilheyra „Trans European Network“.
- Vorið 2006 sendi Evrópusambandið tillögur um þessi mál út til umsagnar. Aðilar voru beðnir um að skila inn athugasemdum um aðferðafræðina sem og um innleiðingu hugsanlegrar tilskipunar.
- Rúmlega 50 athugasemdir bárust. Allir umsagnaraðilar lýstu sig samþykka aðgerðum á þessu sviði og voru almennt ánægðir með aðferðafræðina. Langflestir voru sammála þeirri nálgun að fela aðildarríkjum það verkefni að koma nauðsynlegum verkferlum inn í eigin löggjöf. Margir lögðu þó til að tilskipunin yrði einnig látin ná til fleiri vega en Evrópuvega.

# Áætlaður ávinningur í Evrópu

Í Evrópu er talið að :

- Umferðaröryggismat geti skilað 5% fækkun látinna
- Umferðaröryggisrýni geti leitt til 3% fækkunar slysa
- Lagfæring slysastaða geti skilað 1,5% fækkun slysa á hraðbrautum en 4,5% fækkun slysa á öðrum TEN vegum.
- Umferðaröryggisúttekt geti skilað 3% fækkun slysa á hraðbrautum en 5% á öðrum vegum sem tilheyra TEN
- Lagt hefur verið mat á arðsemi þriggja síðastnefndu þáttanna og hefur hún almennt reynst mikil.

## Næstu skref

Hluti vegakerfisins á Íslandi fellur undir fyrrnefnda Evrópuvegi. Fyrir þá vegi er sjálfsagt að taka upp/efla þá þætti aðferðafræðinnar sem ekki hafa nú þegar verið innleiddir hér á landi, þ.e. umferðaröryggismat og umferðaröryggisúttekt. Einnig teljum við eðlilegt að nota sömu aðferðir til að auka umferðaröryggi á sambærilegum vegum á öðrum hlutum vegakerfisins.

Takk fyrir

