



Umferðaröryggisáætlun

2002 - 2016

Tillaga starfshóps um
umferðaröryggisáætlun
stjórnvalda um fækkun
alvarlegra umferðarslysa
til ársins 2016

MARKMID OG AÐGERDIR

„Örugg umferð fyrir alla“

Spennu beltö

UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN

Í framhaldi af því að umferðarmál fluttust til samgönguráðuneytisins skipaði samgönguráðherra stýrihóp til þess að móta nýja heildarstefnu í umferðaröryggismálum og um leið stilla saman kröftum stofnana sem fara með umferðaröryggismál.

Til grundavallar vinnu hópsins var m.a. Lögð skýrsla um tillögur starfshóps um umferðaröryggisáætlun til ársins 2012 – markmið og aðgerðir. Þar er 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 transportökonomisk institutt í Noregi um virkni umferðaröryggisáætlunar.

Aðgerðir sem teknar voru til sérstakrar skoðunar skiptast í eftirtalda flokka: lægri ökuhraði, öruggari vegir, betri ökumenn, öryggisbúnaður farartækja og löggæsla/forvarnir.

Alvarlega slasaðir í umferð á Íslandi voru 145 árið 2003 og hefur þeim farið stöðugt fækkandi síðustu ár. Meðalfjöldi látinna í umferð á árunum 1999–2003 voru níu á hverja 100.000 íbúa. Til samanburðar skal nefnt að í þeim löndum sem náð hafa hvað bestum árangri á sama tímabili létust einungis sex af hverjum 100.000 íbúum í umferð.

Markmið stjórnvalda um aukið umferðaröryggi til ársins 2016 eru:

- 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 2016.

FJÁRMÁL.

Gert er ráð fyrir að til umferðaröryggisáætlunarinnar verði varið 385 millj. Kr. Á ári öll ár áætlunartímabilsins. Fjármagn þetta kemur af vegáætlun, 200 millj. Kr. Árið 2005 og 300 millj. Kr. Árin 2006–2008. Af sérstöku umferðaröryggisgjaldi koma 35 millj. Kr. Árlega og loks er gert ráð fyrir sérstakri fjárveitingu til umferðaröryggismála 150 millj. Kr. Árið 2005 og 50 millj. Kr. Á hverju árunum 2006–2008.

<i>Verðlag fjárlaga 2005, millj. kr.</i>	2005	2006	2007	2008
Frá vegáætlun	200	300	300	300
Umferðaröryggisgjald	35	35	35	35
Sérstök fjárveiting til umferðaröryggismála	150	50	50	50
Samtals:	385	385	385	385

MINNISBLAÐ

UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUN - FRAMKVÆMD

31. mars, 2005

1. STEFNUMÓTUN OG HELSTU MARKMIÐ Í UMFERÐARÖRYGGI

Á síðustu árum hefur tekist að fylgja settum markmiðum um fækkun alvarlegra slysa. Alvarlega slösuðum í umferð hefur fækkað stöðugt en því miður hefur dauðsföllum ekki fækkað. Til að auka enn áherslu á fækkun dauðsfalla í umferð verður nú bætt við nýjum mælikvarða á árangur í umferðaröryggismálum á Íslandi. Mælikvarðar umferðaröryggis á Íslandi og markmið þeim tengd verða eftirfarandi:

- Fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa verði sambærilegur við það sem lægst gerist í heiminum árið 2016, mælt sem meðaltal 5 ára.
- Fjöldi látinna og alvarlegra slasaðra lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2016.

Alvarlega slasaðir í umferð á Íslandi árið 2003 voru 145 talsins. Miðað við markmið um árlega fækkun hér að ofan skal stefnt að því að alvarlega slasaðir verði ekki fleiri en 80 árið 2016. Meðalfjöldi látinna í umferð síðustu 5 árin á hverja 100.000 íbúa var 9 árið 2003. Til samanburðar skal nefnt að í þeim löndum sem bestum árangri náðu árið 2003 létust 6 af hverjum 100.000 íbúum í umferð og stefnt er að því að ná því marki á Íslandi.

Með hliðsjón af áætlun um framkvæmd aðgerða sem koma til framkvæmda til ársins 2008 er sett markmið um eftirfarandi árangur:

- Minnst **fjórum** dauðsföllum í umferð verði að meðaltali forðað á ári hverju með aðgerðum áætlunarinnar á tímabilinu.
- Alvarlega slösuðum einstaklingum fækki um minnst **fjórtán** á ári fyrir tilstilli aðgerðanna.

2. ÁVINNINGUR VEGNA AÐGERÐA

Dauðsföllum í umferðarslysum í dreifbýli hefur fjölgað á síðustu árum en dauðsföllum í þéttbýli hefur heldur fækkað. Til að ná settum markmiðum verða framkvæmdar samþættar aðgerðir til að auka öryggi á þjóðvegum landsins.

Valdar hafa verið níu aðgerðir sem skila ávinningi í formi lægri kostnaðar hins opinbera og almennings með fækkun umferðarslysa og umferðaróhappa. Stærstur hluti kostnaðarlækkunar tengist breytilegum útgjöldum vegna slysa og óhappa og má þar helst nefna slysabætur tryggingarfélagana, læknskostnað, útkallskostnað lögreglu og slökkviliðs, örorkubætur, bætur fyrir munatjón og óbætt munatjón.

Aðgerðir sem koma til framkvæmda á árunum 2005 til 2008 fela í sér 1.540 milljóna króna útgjöld hins opinbera. Kostnaður skiptist þannig að 700 milljónir kr. eru lagðar fram vegna fjárfestinga í eftirlitsbúnaði, áróðursefni og stofnframkvæmda Vegagerðar og níu hundruð milljónir kr. vegna reksturs stofnana.

Arðsemi aðgerða er reiknuð miðað við áætlaða fækkun slysa og óhappa, forsendur um kostnað við hvert slys og fjölda atvika sem skráð eru í lögregluskýrslur. Reiknaður heildarkostnaður vegna umferðarslysa og óhappa, sem skráð eru í lögregluskýrslur, er um 10 milljarðar kr. á ári. Fjöldamörg óhöpp í umferð eru aðeins skráð í skýrslur tryggingarfélaganna en ekki í lögregluskýrslur og því er ljóst að heildarkostnaður vegna allra slysa og óhappa í umferð er mun hærri en 10 milljarðar kr. á ári. Heildararðsemi aðgerða í aðaltillögu miðað við rekstur í 10 ár og 7% ávöxtunarkröfu er rúmlega 3 milljarðar króna.

Eins og áður sagði er þess vænst að dauðsföllum í umferð fækki um fjögur á ári vegna aðgerðanna þegar þær hafa allar komið til framkvæmda á árinu 2008 og að alvarlega slösuðum fækki um fjórtán.

3. FRAMKVÆMDAÁÆTLUN

Framkvæmdaáætlun í umferðaröryggi 2005 til 2008 er að finna í samgönguáætlun. Hún byggir á vali aðgerða út frá mati á arðsemi en nánar er fjallað um um einstakar aðgerðir í viðauka við minnisblað þetta.

Í töflu 1 er að finna lista yfir þær aðgerðir sem samkvæmt samgönguáætlun koma til framkvæmda á árunum 2005 til 2008. Nokkrar aðgerðanna kalla á samræmda framkvæmd Umferðarstofu, Vegagerðar og lögreglu um verkþætti sem snúa m.a. að eftirliti, áróðri og vegagerð.

Tafla 1- Aðgerðir sem komi til framkvæmda á árunum 2005-2008.

Verðlag fjárlaga 2005, millj. kr.

Heiti verkefnis:

Hraðakstur og bílbeltanotkun - eftirlit, áróður og fræðsla	687
Leiðbeinandi hraðamerkingar á þjóðvegum	17
Eyðing svartbletta	312
Ölvun / fíkniefni við akstur - eftirlit, áróður og fræðsla	228
Umferðaröryggi í öryggsstjórnun fyrirtækja	15
Umferðaröryggi í námsskrá grunnskóla og leikskóla	62
Öryggisbeltanotkun í hópþífreidum	16
Forvarnir erlendra ökumanna, áróður, skilti og fl.	47
Slysum og óhöppum v. lausgöngu dýra fækkað með girðingum	156
Kostnaður alls:	1.540

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

Umfang einstakra verkefna er misjafnt og því vega þau mis þungt til fækkunar slysa. Búist er við mestum árangri af verkefnum sem snúa að hraðakstri og ölvunarakstri. Hér að neðan er að finna yfirlit sem sýnir væntingar um árangur en ljóst er að um er að ræða lágar tölur sem munu flökta verulega á milli einstakra ára.

Tafla 2- Væntingar um árangur vegna verkefna sem koma til framkvæmda á árunum 2005-2008.

Verkefni	Fækkun látinna á ári	Fækkun alvarl. slasaðra
Hraðakstur og bílbeltanotkun	2,5	4,8
Leiðbeinandi hraðamerkingar á þjóðvegum	0,3	0,9
Eyðing svartbletta - Norðurland	0,1	0,7
Eyðing svartbletta - Suðurland	0,2	0,9
Eyðing svartbletta - Vesturland	0,0	0,2
Eyðing svartbletta - Austurland	0,1	0,2
Eyðing svartbletta - Vestfirðir	0,1	0,3
Eftirlit með ölvun / fíkniefnum við akstur	0,5	2,7
Umferðaröryggi í öryggsstjórnun fyrirtækja	0,1	0,6
Umferðaröryggi í námsskrá grunnskóla og leikskóla	0,2	1,0
Öryggisbeltanotkun í hópþreiðum	0,0	0,3
Forvarnir erlendra ökumanna, áróður, skilti og fl.	0,2	1,2
Slysum og óhöppum v. lausgöngu dýra fækkað með girðingum	0,1	0,7
Samtals:	4,2	14,5

4. ÁÆTLUN UM FJÁRÖFLUN OG ÚTGJÖLD

Allar tölur í þessum kafla eru gefnar upp í milljónum króna.

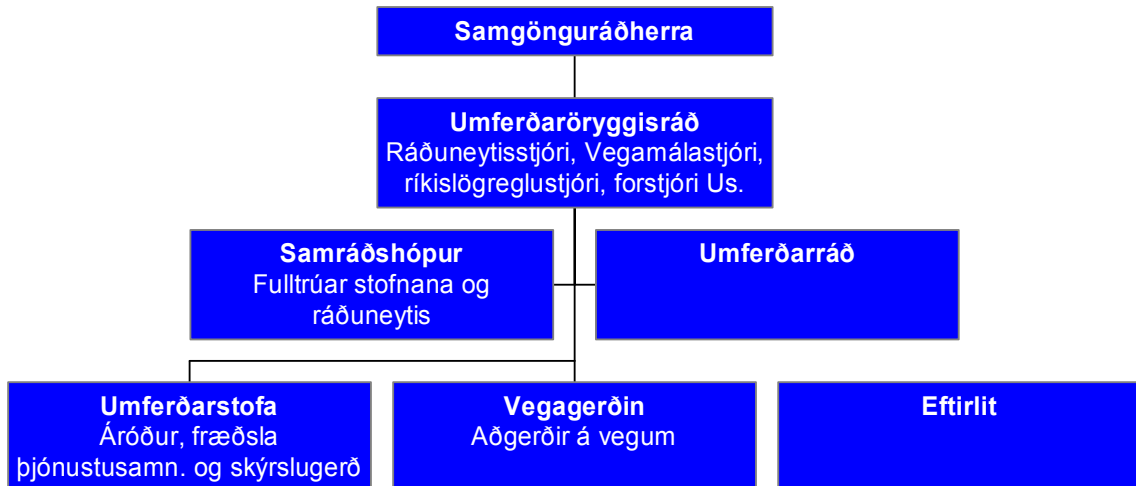
Sundurliðun á heildarfjárförf eftir grunnviðfangsefnum er að finna í töflu 3.

Tafla 3 - Fjárförf eftir grunnviðfangsefnum 2005–2008

<i>Verðlag fjárlaga 2005, millj. kr.</i>	2005	2006	2007	2008
Ökumaður og farartæki	170	185	153	150
Áróður og fræðsla	79	89	100	100
Svartblettir, merkingar o.fl.	137	111	132	135
Samtals:	385	385	385	385

4. SKIPULAG OG UMSJÓN VERKEFNA UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLUNAR

Miðað er við að sérstakt ráð, Umferðaöryggisráð, verði ábyrgt fyrir framkvæmdaáætluninni gagnvart ráðherra og nýtur ráðgjafar sérstaks samráðshóps og Umferðarráðs þegar við á. Umferðarstofa undirbýr fundi umferðaröryggisráðs og gefur skýrslu um framkvæmd öryggisáætlunarinnar til ráðsins sem hittist eftir þörfum en eigi sjaldnar en 2 sinnum á ári. Umferðaröryggisráð er skipað ráðuneytisstjóra samgönguráðuneytis, vegamálastjóra, ríkislögreglustjóra og forstjóra Umferðarstofu.



Umferðarstofa heldur utan um eftirlit. Hún heldur einnig utan um skýrslu um framvindu umferðaröryggisáætlunar sem lagðar eru fyrir mánaðarlega fundi samráðshóps sem er skipaður fulltrúum samgöngurráðuneytis (formaður), ríkislögreglustjóra, Vegagerðar og Umferðarstofu. Þá er skýrsla um framvindu lögð fyrir fundi umferðaröryggisráðs þar sem borin eru saman sett markmið og árangur.

Á fundum samráðshóps skal fjallað um atriði sem varða samþættingu milli stofnana og framgang verkefna. Samráðshópurinn útfærir verkefnaáætlun fyrir verkefni umferðaröryggisáætlunar, fjallar um framkvæmd hennar og skiptir verkum og ábyrgð á milli stofnana. Þá ritstýrir samráðshópur skýrslu um framvindu umferðaröryggisáætlunar sem er lögð árlega fyrir Alþingi og undirbýr fundi umferðaröryggisráðs. Sérstakur starfsmaður Umferðarstofu sinnir verkefnum samráðshóps.

Sérstök áhersla er lögð á að samráðshópur og umferðaröryggisráð nýti í starfi sínu rannsóknir á umferðaröryggi á Íslandi. Árlega skal ráðið og samráðshópur halda fund þar sem Rannsóknarnefnd umferðarslysa kynnir skýrslu nefndarinnar um umferðarslys á Íslandi.

5. AÐRAR TILLÖGUR

Í reglugerð um sektir og önnur viðurlög vegna umferðarlagabrota er að finna í 37. grein töflu þar sem lýst er almennum hraðatakmörkunum og viðeigandi sektarviðurlögum. Þar eru tilgreind sektir sem miðast við raunverulegan ökuhraða en þar er ekki gert ráð fyrir skekkjumörkum vegna frávika í mælitækjum, sem jafnan eru 3 km/klst. Samgönguráðuneytið mun leggja til að sektir í töflunni miðist framvegis við raunverulegan ökuhraða að teknu tilliti til skekkjumarka.

Það gerist algengara að öikumenn séu grunaðir um að vera undir áhrifum fíkniefna við akstur. Samgönguráðuneytið hefur nú lagt fyrir Alþingi frumvarp um breytingar á umferðarlögum með því að innleiða heimildarákvæði um sýnatöku með töku munnvatnssýnis á vettvangi vegna gruns um akstur undir áhrifum ávana- eða fíkniefna (47. gr. laganna).

Kæfisvefn er heilsufarsvandamál sem talið er hafa bein áhrif á umferðaröryggi. Aukin greining og meðhöndlun þessa sjúkdóms er talin vera arðsöm vegna jákvæðra áhrifa á umferðaröryggi og því er mælt til þess að heilbrigðisstofnanir mæti þörf fyrir meðhöndlun ökumanna. Samgönguráðuneytið tekur mákið upp við heilbrigðisráðuneyti.

VIÐAUKI

Í viðauka er að finna lýsingu á þeim aðgerðum sem koma til framkvæmda.

Öruggari ökuhraði

Hraðakstur og bílbeltanotkun – eftirlit, áróður og fræðsla

Stefnt er að því að draga úr ofsakstri og að því að allir farþegar og ökumenn noti öryggisbelti. Eftirlit verður aukið á þeim stöðum á vegakerfinu þar sem kostnaður vegna slysa gefur tilefni til. Yfir sumarmánuðina verður lögð sérstök áhersla á eftirlit við þjóðvegi í dreifbýli. Reiknað er með að stofnkostnaður verði m.a. vegna búnaðar fyrir hraðaeftirlit en rekstrarkostnaður er vegna eftirlits, áróðurs og úrvinnslu gagna.

Fyrirkomulag eftirlits á vegköflum um landið skal miðast við eftirlitsflokkun þar sem m.a. er tekið tillit til hlutfalls hraðaksturs, slysa- og óhappakostnaðs per km vegar. Samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar mun útfæra nánar viðmiðanir um eftirlitsflokka. Gróflega má lýsa flokkum þannig:

- A. Fastir myndavélapunktur** - Stuttir vegkaflar (500 til 1500 m) þar sem slysa- og óhappakostnaður er mjög hár og hraðakstur er yfir settum viðmiðum.
- B. Meðalhraðaeftirlit** – Langir vegkaflar þar sem slysa- og óhappakostnaður er talinn vera meiri en 5 millj. kr. á km á ári og hraðakstur er yfir settum viðmiðum. Arðsemi meðalhraðaeftirlits ræðst af lengd vegkafla sem er mældur og slysatíðni þannig að meta þarf hvert tilfelli sjálfstætt.
- C. Færanlegar myndavélar á föstum stöðum** - Vegkaflar þar sem slysa- og óhappakostnaður gefur tilefni til aukins eftirlits og meðalhraðaeftirliti eða eftirliti með föstum myndavélum verður ekki innleitt vegna arðsemissjónarmiða.
- D. Aukið eftirlit lögreglu á föstum stöðum með viðveru minnst 1 sinni á viku** – Sama og C að öðru leyti en því að hér getur átt við aukið eftirlit yfir sumarmánuðina.

Stofnkostnaður: Búnaður fyrir hraðaeftirlit.

Rekstrarkostnaður: Eftirlit og úrvinnsla skv. nánari útfærslu.

Leiðbeinandi hraði á þjóðvegum

Sett verða upp skilti með leiðbeinandi upplýsingum um ökuhraða á tiltekna staði á öllum stofnvegum og helstu tengivegum. 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. Stofnkostnaður verður vegna innkaupa á allt að 500 skiltum með leiðbeinandi hraða og uppsetningu þeirra.

Stofnkostnaður: Allt að 500 skilti með leiðbeinandi hraða. Gerð kynningarefnis.

Rekstrarkostnaður: Viðhald merkja.

Öruggari vegir

Eyðing svartbletta í áföngum

Á undanförunum árum hefur Vegagerðin staðið fyrir úttekt á slysastöðum um land allt og verður unnið áfram að því að bæta aðstæður þar sem slys eru tíð. Unnið verður að lagfæringum svartbletta af ýmsum toga. Ennfremur verða merkingar auknar eða bætтар á þessum stöðum.

Stofnkostnaður: Lagfæringar svartbletta eru af ýmsum toga. Gatnamót eru stefnugreind eða hringtorg sett þar sem venjuleg gatnamót voru áður. Þá eru merkingar auknar eða bætтар. Kostnaður er mjög mismunandi, til dæmis er breyting gatnamóta tiltölulega dýr en aðgerðir sem snúa fyrst og fremst að bættem merkingum eru mun ódýrari.

Rekstrarkostnaður: -.

Slysum og óhöppum vegna lausagöngu búfjár fækkað með girðingum

Aukin áhersla verður á að girða af vegi þar sem áhætta vegafarenda vegna lausagöngu búfjár er mest. Áætlað er að girða við rúmlega 300 km vega á tímabilinu þar sem um 30% slysa og óhappa af þessu tagi verða, miðað við reynslu síðustu ára.

Öruggari öikumenn

Eftirlit með ölvun / fíkniefnum við akstur

Í 10% banaslysa er aðalorsök talin vera sú að sá látني hafi ekið undir áhrifum áfengis eða annarra vímuefna og 2,4% allra umferðarslysa má rekja til ölvunaraksturs. Afskiptum af öikumönnum verður fjölgað um sem næst 100%. Reiknað er með gerð og útgáfu kynningarefnis þessu samfara fyrir fjölmiðla og fræðsluefni fyrir skóla.

Stofnkostnaður: Gert er ráð fyrir því að dómsmálaráðuneyti fjárfesti í öndunarsýnamælum.

Rekstrarkostnaður: Sérstakt framlag í sjóð vegna ölvunareftirlits og úrvinnslu (rassíusjóður). Birtingarkostnaður vegna áróðurs.

Umferðaröryggi í öryggisstjórnun fyrirtækja

Verkefnið snýr að fræðslu meðal bílstjóra fyrirtækja. Markhópur verkefnis af þessu tagi eru fyrirtæki sem hafa í sinni umsjón 15 bifreiðir eða fleiri, en um 185 fyrirtæki á Íslandi eiga slíkan bifreiðaflota. Reiknað er með að 20-30 fyrirtæki taki þátt í þessu verkefni á ári.

Stofnkostnaður: Gerð fræðsluefnis, bæklingar og auglýsingagerð

Rekstrarkostnaður: Felst aðallega í verkefnisstjórn og námskeiðshaldi. Einnig í birtingum auglýsinga.

Umferðaröryggi í námskrá grunnskóla og leikskóla

Markmiðið er að gera umferðaröryggi að föstum lið í námskrá grunnskóla og leikskóla. Í dag er enginn grunnskólafulltrúi hjá Umferðarstofu en gert er ráð fyrir því að slíkur verði ráðinn til starfa.

Stofnkostnaður: Gerð fræðsluefnis.

Rekstrarkostnaður: Felst aðallega í ráðningu fulltrúa hjá Umferðarstofu sem myndi sinni grunnskóla.

Örugg ökutæki

Öryggisbeltanotkun í hópbílum

Verkefnið snýr alfarið að fræðslu og áróðri vegna notkunar öryggisbelta í hópbílum. Unnið verður að gerð kynningar- og fræðsluefnis sem ætlað verður m.a til sýninga í slíkum bifreiðum.

Stofnkostnaður: Gerð kynningarefnis og gerð fræðsluefnis fyrir sem verða tekin til sýninga í slíkum bifreiðum.

Rekstrarkostnaður: Birtingarkostnaður fyrst og fremst.

Forvarnir

Forvarnir vegna erlendra ökumanna

Fjöldi erlendra ferðamanna lendir í umferðarslysum hér á landi ár hvert. Árið 2003 voru 428 umferðaróhöpp þar sem erlendir ferðamenn koma við sögu og voru orsakavaldar. Er það rúmlega 5% allra umferðarslysa á Íslandi. Verkefnið felst í að fræða erlenda ferðamenn um þær hættur sem að steðja á íslensku vegakerfi.

Stofnkostnaður: Reiknað er með gerð kynningar- og fræðsluefnis fyrir erlenda ökumenn sem tekið verður til sýninga á bílferjum sem koma til landsins, á bílaleigum og á hótelum vítt og breitt um landið. Ennfremur að úrbætur verði gerðar í merkingum á vegakerfinu, m.a. þar sem malbik endar.

Rekstrarkostnaður: Hugsanlegt er að greiða þurfi fyrir birtingar.

VIÐAUKI

HRAÐAEFTIRLIT Á ÍSLANDI

INNGANGUR

Við endurskoðun umferðaröryggisáætlunar var lögð áherslu á fækkun dauðsfalla í umferð og var bætt við nýjum mælikvarða á árangur í umferðaröryggismálum á Íslandi. Mælikvarðar umferðaröryggis á Íslandi og markmið þeim tengd verða:

- Fjöldi látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa verði sambærilegur við það sem lægst gerist í heiminum árið 2016, mælt sem meðaltal 5 ára.
- Fjöldi látinna og alvarlegra slasaðra lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2016.

Alvarlegustu umferðarslysini verða nú flest á þjóðvegum í dreifbýli og nú er svo komið að tæplega 80% látinna í umferð bera þar beinin.

Tafla 1 – Þróun í fjölda dauðsfalla í umferð í dreifbýli og þéttbýli

Þróun dauðsfalla í umferð 1993 - 2004

	Öll svæði		Þéttbýli		Dreifbýli	
	Látnir	5 ára meðalt.	Látnir	5 ára meðalt.	Látnir	5 ára meðalt.
1993	17		8		9	
1994	12		3		9	
1995	24		7		17	
1996	10		5		5	
1997	15	15,6	7	6,0	8	9,6
1998	27	17,6	7	5,8	20	11,8
1999	21	19,4	7	6,6	14	12,8
2000	32	21,0	10	7,2	22	13,8
2001	24	23,8	7	7,6	17	16,2
2002	29	26,6	2	6,6	27	20,0
2003	23	25,8	6	6,4	17	19,4
2004	23	26,2	8	6,6	15	19,6
Aukning frá 1997:		68%		10%		104%

Hraðakstur er algengasta orsök banaslysa í umferð og því er mikilvægt að leita árangursríkra leiða til að útfæra eftirlit með ökuhraða á þjóðvegum landsins.

HRADAEFTIRLIT – AÐFERÐIR OG ÁRANGUR

Við eftirlit með hraða ökutækja er nú í auknu mæli stuðst við tæknilegar lausnir sem byggja á notkun stafrænna myndavéla. Þrjár aðferðir eru notaðar: a) föst myndavél sem hefur mikil áhrif á ökuhraða á afmörkuðu svæði (1500 m), b) færarlegar myndavélar sem settar eru upp á föstum eftirlitsstöðum, minnst einu sinni í viku, og c) meðalhraðaeftirlit, þar sem teknar eru myndir af ökutæki við upphafspunkt og lokapunkt sem er í nokkurra km fjarlægð frá upphafspunkti.

Í Frakklandi, Bretlandi, Ástralíu og víðar hefur náðst fram mikil fækkun alvarlega slysa með innleiðingu hraðamyndavéla. Í nýlegri skýrslu [1] frá Bretlandi kemur fram að þar sem settar voru upp fastar myndavélar í dreifbýli fækkaði látnum og alvarlega slösuðum um 59,5%. Á stöðum þar sem notast var við færarlegar myndavélar er fækkunin í dreifbýli 24,0%. Í Frakklandi var innleitt hraðaeftirlit á fjölförnu vegu með föstum myndavélum árið 2003. Árangurinn af eftirlitinu er mikill – dauðsföllum á umræddum vegum fækkaði strax um meira en 25%. Í skýrslu svokallaðs “Escape” verkefnis [2] er fjallað nánar um árangur af auknu eftirliti.

Í Danmörku hefur um árabíl verið rekið hraðaeftirlitsverkefni í Danmörku í samstarfi lögreglu og dönsku vegagerðarinnar. Eftirlitsstaðir eru yfir 2000 og aðeins 26 bílar eru notaðir. Eftirlitið í Danmörku er framkvæmt af 75 föstum lögreglumönnum auk skrifstofufólks - alls á þriðja hundrað manns. Árlegur kostnaður er vel á annan milljarð ISK, afköst starfsmanna eru slök og ávinningurinn af verkefninu virðist vera lítill. Verkefnið í Danmörku virðist líða fyrir það að eftirlitsstaðir eru of margir miðað við afköst starfsfólksins.

Í 2004 náðist umtalsverður árangur í umferðaröryggi í Danmörku. Gerðar voru breytingar á hraðamerkingum vega, sektum og eftirliti. Frávik frá meðalhraða lækkuðu og dauðsföllum fækkaði mikið.

HRADAEFTIRLIT Á ÍSLANDI

Með það að markmiði að draga úr hraðakstri á þjóðvegum í dreifbýli er lagt til að eftirlit verður aukið á þeim stöðum á vegakerfinu þar sem kostnaður vegna slysa gefur tilefni til. Yfir sumarmánuðina verður lögð sérstök áhersla á eftirlit lögreglu við þjóðvegi í dreifbýli.

Fyrirkomulag eftirlits á vegköflum um landið skal miðast við eftirlitsflokkun þar sem m.a. er tekið tillit til hlutfalls hraðaksturs, slysa- og óhappakostnaðs per km vegar. Samráðshópur um framkvæmd umferðaröryggisáætlunar mun útfæra nánar viðmiðanir um eftirlitsflokka. Gróflega má lýsa flokkum þannig:

- E. Fastir myndavélapunktar** - Stuttir vegkaflar (500 til 1500 m) þar sem slysa- og óhappakostnaður er mjög hár og hraðakstur er yfir settum viðmiðum.
- F. Meðalhraðaeftirlit** – Langir vegkaflar þar sem slysa- og óhappakostnaður er talinn vera meiri en 5 millj. kr. á km á ári og hraðakstur er yfir settum viðmiðum. Arðsemi meðalhraðaeftirlits ræðst af lengd vegkafla sem er mældur og slysatíðni þannig að meta þarf hvert tilfelli sjálfstætt.
- G. Færarlegar myndavélar á föstum stöðum** - Vegkaflar þar sem slysa- og óhappakostnaður gefur tilefni til aukins eftirlits og meðalhraðaeftirliti eða eftirliti með föstum myndavélum verður ekki innleitt vegna arðsemissjónarmiða.

H. Aukið eftirlit lögreglu á föstum stöðum með viðveru minnst 1 sinni á viku –
Sama og C að öðru leyti en því að hér getur átt við aukið eftirlit yfir sumarmánuðina.

Slysa- og óhappakostnaður á Íslandi á hvern km vegar er almennt lágur í dreifbýli. Á fjölförnustu vegum út frá Reykjavík er kostnaðurinn 6 til 7 milljónir á hvern km á ári og dreifist nokkuð jafnt. Á nokkrum vegum á suðurlandi og í nágrenni Akureyrar er slysa- og óhappakostnaður einnig umtalsverður. Að jafnaði eru aðreinar og fráreinar fáar og því er meðalhraðaeftirlit líklega arðsamasta leiðin til eftirlits með ökuhraða á þessum vegum.

TÆKNILAUSNIR

Tæknibúnaður fyrir hraðaeftirlit er sérhæfður að því leyti að hann þarf að gefa öryggi við sönnunarfærslu fyrir dómi og einnig þarf að ganga þannig frá honum að hann verði ekki eyðilagður með auðveldum hætti. Hér að neðan eru taldir upp nokkrir aðilar sem bjóða lausnir fyrir sjálfvirkt hraðaeftirlit:

- Gatsometer (Hollandi, www.gatsometer.com) – Bjóða fastar myndavélar og meðalhraðaeftirlit þar sem mynd er tekin aftan á ökutæki. Þeir hafa innleitt meðalhraðaeftirlit á nokkrum stöðum í Hollandi. Geta sett upp sérlausn með mynd framan á ökutæki. Fyrirtækið hefur sent samgönguráðuneyti mat á kostnaði við búnað vegna meðalhraðaeftirlits á 1+1 vegkafla. Kostnaðarmat er um 300 þús EUR miðað við að stafrænmynd sé tekin aftan á bílinn. Við þennan kostnað bætist vinna við uppsetningu, innleiðingu, viðhald o.fl.
- EFKON AG (Austurríki, www.efkon.com). Efkon hefur innleitt meðalhraðaeftirlit á nokkrum stöðum í Austurríki.
- Truvelo (Þýskaland)

Heimildir:

[1] „The national safety camera programme, three-year evaluation report”, June 2004.

[2] „Cost-Benefit Analysis of Police Enforcement”, March 2001, Rune Elvik (Escape project)