



Stjórnarráð Íslands
Innviðaráðuneytið

Skýrsla um samráð

Efni samráðs

Tillaga að Umferðaröryggisáætlun 2023-2037

Samráð hófst

23.09.2022

Samráði lauk

14.10.2022

Fjöldi umsagna

8

Umsagnaraðilar

Samtök iðnaðarins, Samtök ferðapjónustunnar og 6 einstaklingar

Samantekt um umsagnir og viðbrögð

Umferðaröryggisáætlun var í fyrsta sinn lögð fram til kynningar á samráðsgátt haustið 2022.

Alls bárust 8 athugasemdir við hana, þar á meðal lýstu þeir sem sendu inn ábendingar almennt yfir ánægju með að eiga þess kosta að rýna hana.

Ábendingar eru hér flokkaðar eftir þeim þáttum sem þær varða

1. Hámarkshraði á vegum í þéttbýli
Reykjavíkurborg leggur áherslu á að hugað sé að lækkun hámarkshraða á þjóðvegum innan höfuðborgarsvæðisins þar sem leiðir gangandi vegfaranda og ökutækja skarast. Florian Stascheck bendir á of lág viðmið um aksturshraða og bendir á nauðsyn þess að taka upp strangari viðmið og

eftirlit með hraða við grunn og leikskóla. Morten Lange tekur undir þá athugasemd og leggur til að skólabörn séu ekki keyrð upp að dyrum heldur verði fjarlægð bíla frá skólum að lágmarki 100 m.

Reykjavíkurborg telur nauðsynlegt að auka eftirlit með hraðakstri og akstri gegn rauðu ljósi t.d. með sjálfvirku eftirliti bæði með uppsetningu á nýjum búnaði en einnig með því að auka afkastagetu í úrvinnslu.

Umferðaröryggisráð tekur undir mikilvægi aukins eftirlits og er unnið í samstarfi við lögreglu að auknu sjálfvirku eftirliti.

2. Smáfarartæki, undirmarkmið og fræðsla

Landssamtök hjólreiðamanna leggja til viðbætur við undirmarkmið í áætluninni:

- a. Alvarlega slösuðum og látnum á reiðhjólum fækki árlega um 5%.
- b. Alvarlega slösuðum og látnum á smáfarartækjum fækki árlega um 5%.

Í athugasemdum Björns Arnar Haukssonar og Birgis Fannars eru tillögur um aukna fræðslu til ökumanna um akstur nálægt hjólandi umferð. Reglan um 1,5 metra lágmarksbil frá bifreiða að hjólreiðamanni hefur verið í gildi í tæp 3 ár en allt of fáir ökumenn vita af henni og enn færri fara eftir henni. Fara fram á aukna löggæslu með hegðun ökumanna.

3. Ástand vegakerfis og öryggi við vegavinnu

Samtök ferðaþjónustunnar benda á að uppsöfnuð viðhaldspörf á vegakerfinu er gríðarleg, útrýma verði einbreiðum brúm á hringvegi. Lækka beri hámarkshraða þar sem ástand vega er slægt. Samtök iðnaðarins benda á mikilvægi þess að tryggja öryggi starfsmanna við vegavinnu sem verðugt er að hafa í huga.

4. Ábendingar varðandi stefnu og aðgerðir

Í athugasemdum sínum bendir Morten Lange á mikilvægi þess að samráð við alla vegfarendahópa. Setja stefnu um vegasamgöngur í samhengi við stefnur um lýðheilsu og umhverfismál samgangna, loftslagsmál, náttúruvernd sem og sjálfbærnimarkmið Sameinuðu þjóðanna, Heimsmarkmiðin. Virkir ferðamátar eru mikilvægir fyrir lýðheilsu og bendir á stefnu

Alþjóðaheilbrigðisstofnunarinnar um að lækka þröskuldana við hjólreiðar og göngu með því að gera þeim hærra undir höfði og bæta öryggistilfinningu þeirra sem velja fjölbreytta ferðamáta. Auka þurfi umferðarfræðslu í skólum þ.m.t. um öruggar hjólreiðar og umhirðu hjóla, svo sem hemla og annan öryggisbúnað. Loks er ábending um að nýta m.a. „Direct vision standard „ Evrópusambandsins fyrir stóra bíla (Intelligent Speed Assistance systems) þ.e. að stórir bílar geti ekki er farið hraðar en tilgreindur hámarkshraði.

Skjal að loknu samráði

Umferðaröryggisráð þakkar allar þessar góðu ábendingar og munu þær nýtast við frekari vinnu við aðgerðir til aukins umferðaröryggis.