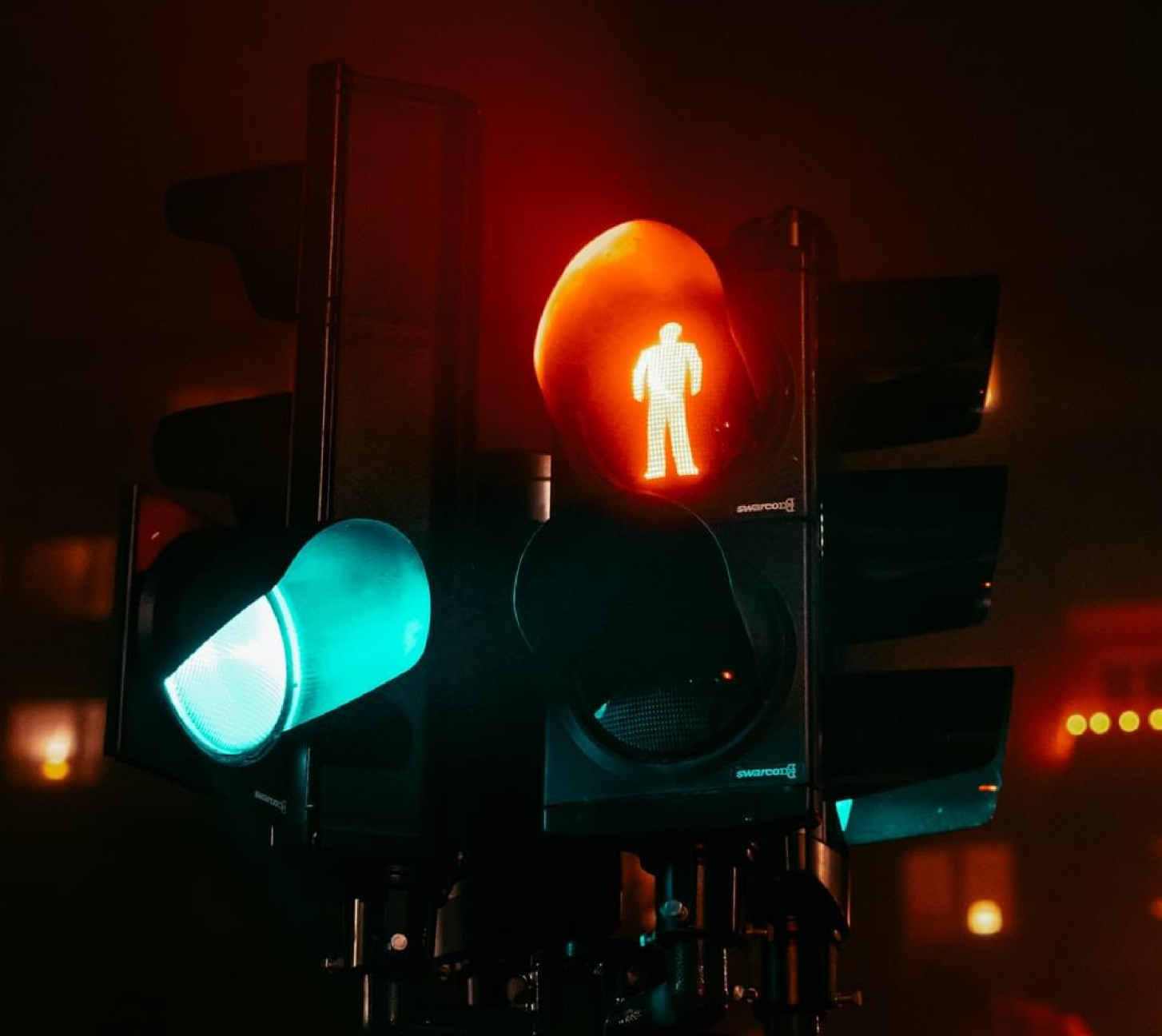




Umferðaröryggisáætlun 2023-2037

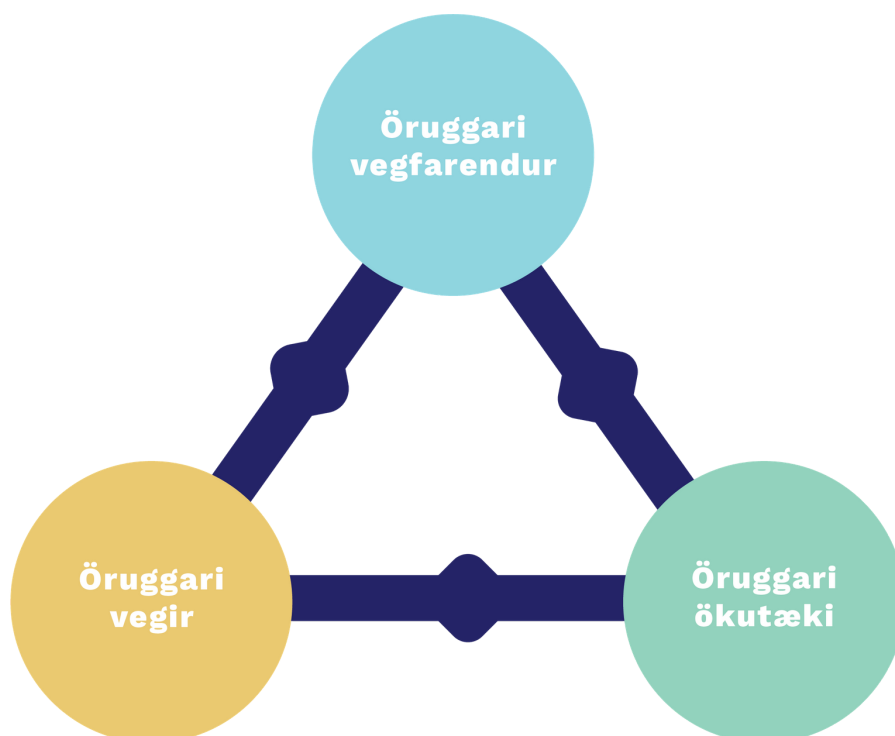
Inngangur

Í umferðaröryggisáætlun er mörkuð stefna um umferðaröryggi á Íslandi til 15 ára. Sett markmið og áherslur miða að því að ná árangri og auka umferðaröryggi. Framkvæmd áætlunarinnar er á forræði innviðaráðuneytis en ábyrgð verkefna er hjá Vegagerðinni, Samgöngustofu og Ríkislögreglustjóra, auk ráðuneytisins.

Flest slysin verða vegna mannlegra mistaka. Því er mikilvægt að hegðun okkar í umferðinni sé í samræmi við reglur og taki mið af aðstæðum svo að allir komist heilir heim.

Árlegur samfélagslegur kostnaður af umferðarslysum er metinn um 40 milljarðar króna og er því til mikils að vinna að auka umferðaröryggi með markvissum aðgerðum.

Pegar leitast er eftir auknu umferðaröryggi er horft til þriggja vídda; öruggari vegfarendur, öruggari vegir og öruggari ökutæki. Þetta þrennt spilar svo saman og stuðlar að auknu umferðaröryggi og fækkun alvarlegra slysa.



Stefna stjórnvalda í umferðaröryggismálum

Banaslys og alvarleg slys í umferðinni eru óásættanleg. Mannslíf og heilsa skulu vera í öndvegi og öryggi fremst í forgangs röðun aðgerða í umferðarmálum. Við skipulag, hönnun og gerð umferðarmannvirkja skal öryggi vera í forgangi af því að mannleg mistök eru óhjákvæmileg. Stjórnvöld og stofnanir skulu eiga í góðu samstarfi við alla vegfarendahópa til að ná sátt um aðgerðir sem auka öryggi allra vegfarenda.

Markmið

Markmið umferðaráætlunar eru þrenns konar:

- **Yfirmarkmið** eru almenns eðlis og skulu allar aðgerðir umferðaröryggisáætlunar stuðla að því að ná þeim.
- **Undirmarkmið** ná yfir afmarkaða hluta og styðja öll við yfirmarkmiðin.
- **Frammistöðumarkmið** stuðla að því að bæta ástand umferðarkerfisins og hegðun allra vegfarenda sem svo aftur stuðlar að fækkun slysa og styðja þau þannig við yfirmarkmiðin.

Yfirmarkmið

Yfirmarkmið umferðaröryggisáætlunar til ársins 2037 eru:

1. Að Ísland verði í hópi fimm bestu Evrópuþjóða hvað varðar fjölda látinna í umferðinni á hverja 100.000 íbúa.
2. Að látnum og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2037.
3. Að slysakostnaður á hvern ekinn kílómetra lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2037.

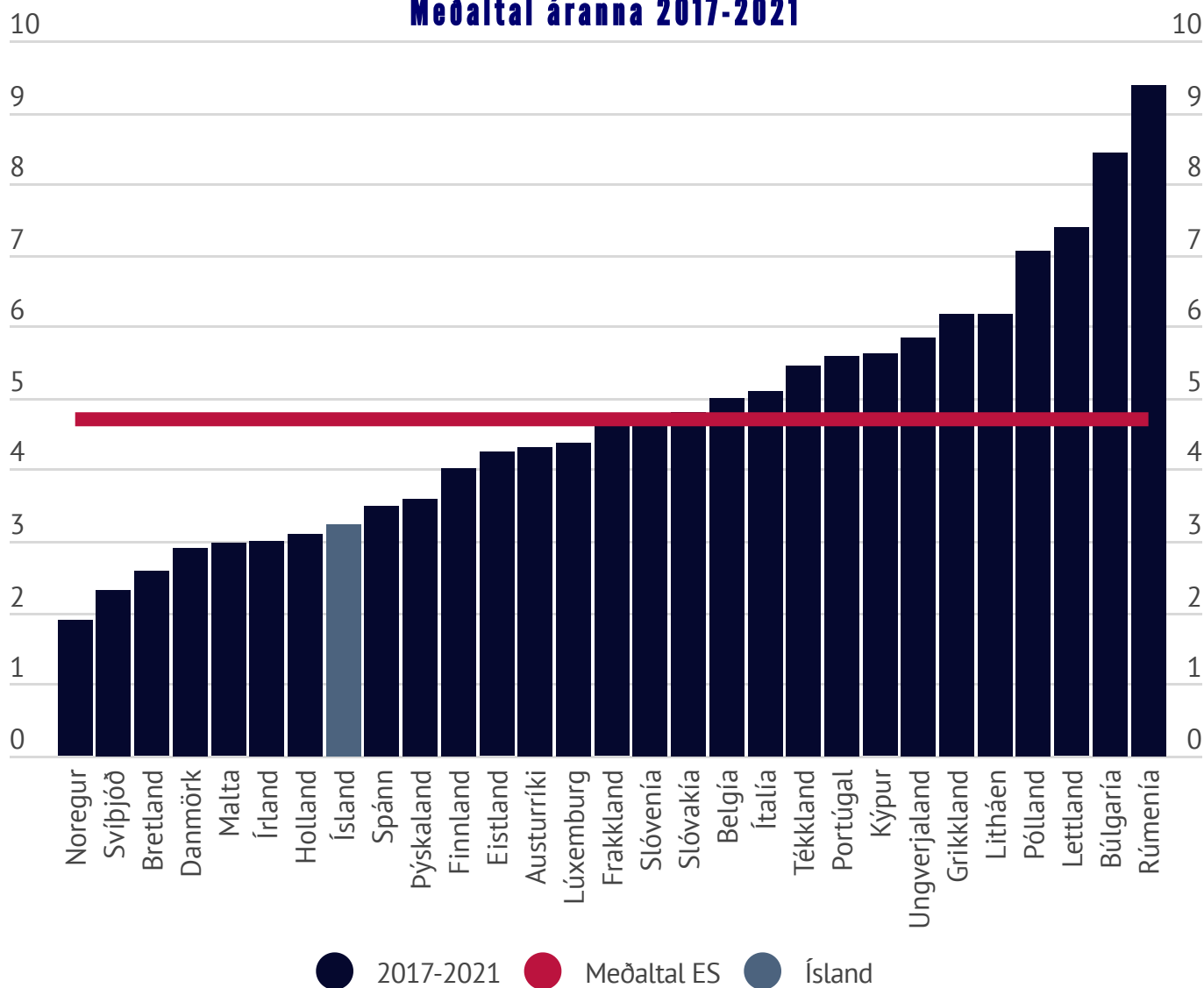
Yfirmarkmið 1

Að Ísland verði í hópi fimm bestu Evrópuþjóða hvað varðar fjölda látinna í umferðinni á hverja 100.000 íbúa.

Mælikvarðinn fyrir þetta markmið er fimm ára meðaltal fjölda látinna á hverja 100.000 íbúa í samanburði við sambærilega tölu í öðrum Evrópulöndum. Þar sem sveiflur á milli ára geta verið miklar á Íslandi dugir ekki að horfa til eins árs í einu og er því stuðst við fimm ára meðaltal og athugað hvar Ísland lendir í samanburði við aðrar þjóðir. Pennan samanburð fyrir árin 2017-2021 má sjá á myndinni hér að neðan.

Látnir í umferðinni á hverja 100.000 íbúa

Meðaltal áranna 2017-2021



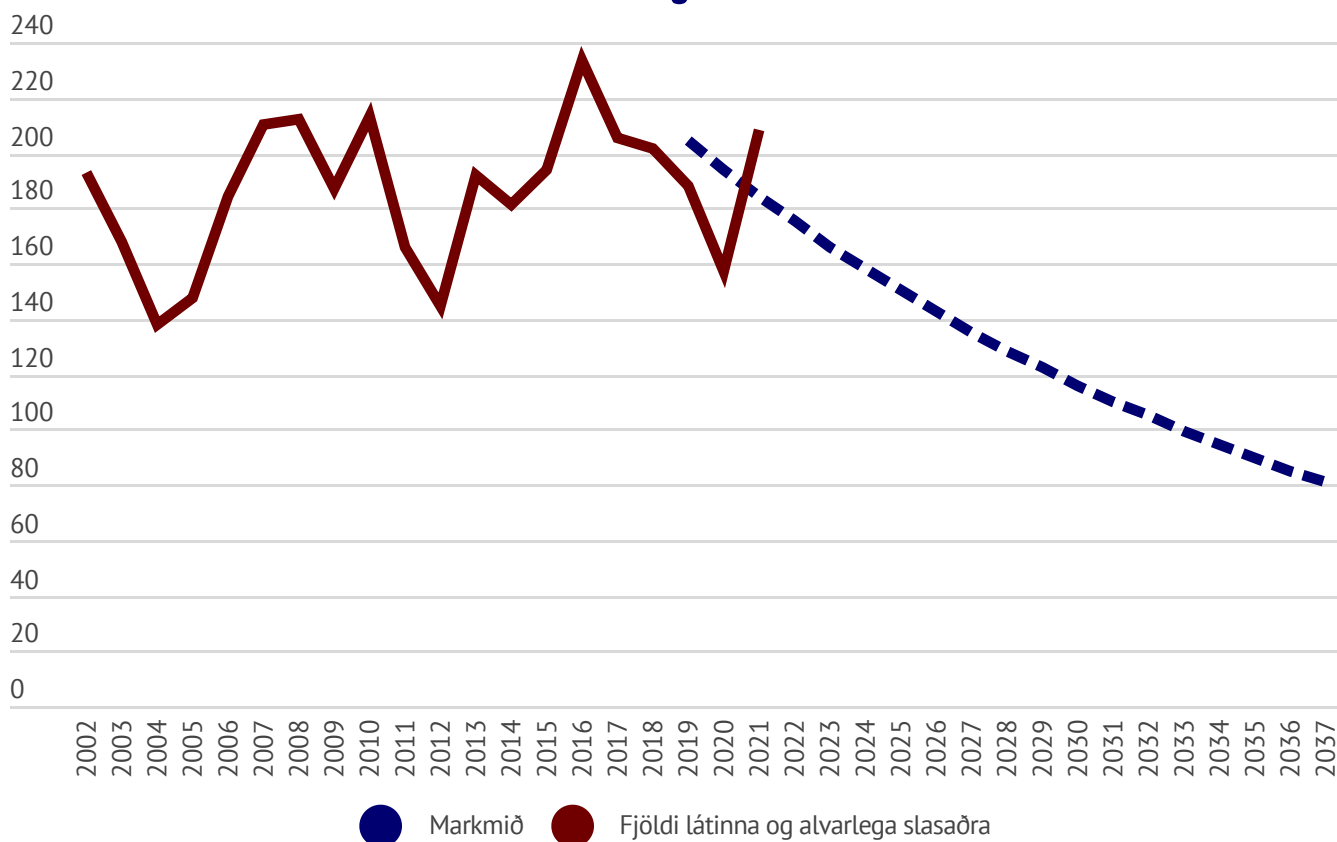
Yfirmarkmið 2

Að látnum og alvarlega slasaðum fækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2037.

Mælikvarðinn fyrir þetta markmið miðast við að samtala látinna og alvarlega slasaðra lækki um 5% á ári. Grunntala markmiðsins er meðaltal árunna 2015-2019. Markmið ársins 2020 var reiknað sem 5% undir þeirri grunntölu og markmið allra ára þar á eftir eru 5% undir markmiðum ársins á undan. Því eru markmið ársins 2023 um 18,55% undir grunntölunni og svo koll af kolli, 5% niður á hverju ári. Þannig eru markmiðin ekki endurmetin hvert ár út frá gengi ársins á undan heldur eru þau reiknuð í upphafi út tímabilið. Fjöldi látinna og alvarlega slasaðra síðustu ár ásamt markmiðum til 2037 má hér að neðan.

Fjöldi látinna og alvarlega slasaðra í umferðinni

Markmið og rauntölur



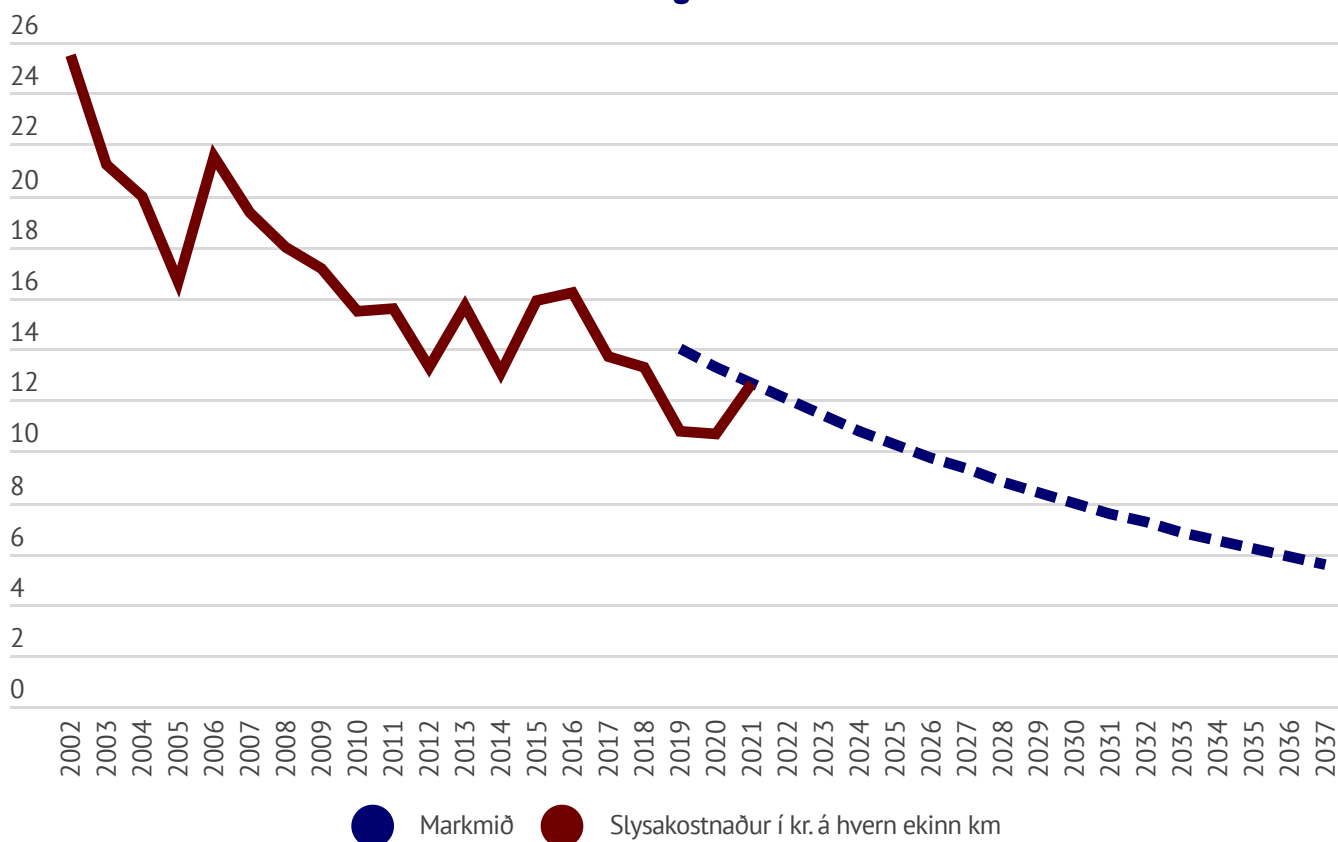
Yfirmarkmið 3

Að slysakostnaður á hvern ekinn kílómetra lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2037.

Þetta markmið tekur mið af vaxandi umferð og miðast við að slysakostnaður per ekinn km á Íslandi lækki um 5% á ári. Grunntala þess er meðaltal áranna 2015-2019 og markmið ársins 2020 var reiknað sem 5% undir þeirri grunntölu. Markmið áranna þar á eftir eru 5% undir markmiðum ársins á undan. Allir útreikningar miðast við verðlag ársins 2013 og því kemur verðbólga ekki inn í þetta markmið. Markmiðin eru ekki endurmetin hvert ár út frá gengi ársins á undan heldur eru þau reiknuð í upphafi út tímabilið. Slysakostnaður per ekinn km frá árinu 2002 ásamt markmiðum til ársins 2037 má sjá hér að neðan.

Slysakostnaður í kr. á hvern ekinn km

Markmið og rauntölur



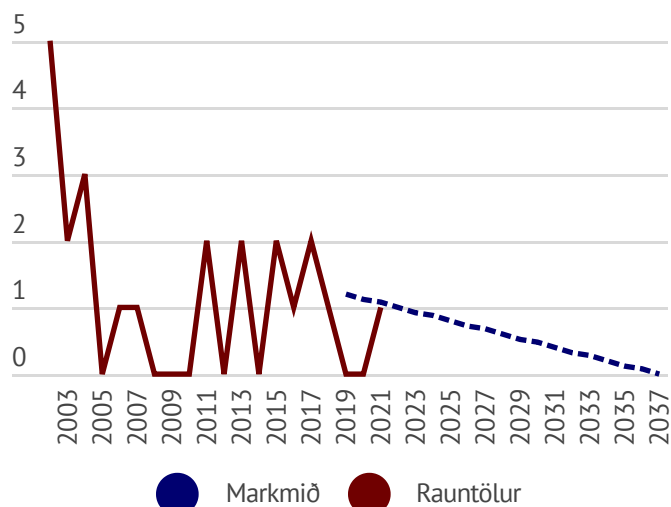
Undirmarkmið

Undirmarkmið í umferðaröryggisáætlun snúa að afmörkuðum hluta umferðarslys og nýtast mælikvarðar þeirra þannig til þess að sýna fram á hvers konar slys eru að þróast í ranga átt og þar með hvers konar aðgerðum er mest þörf á til að fækka slysum og auka þar með umferðaröryggi. Undirmarkmiðin eru tólf talsins og eru eftirfarandi:

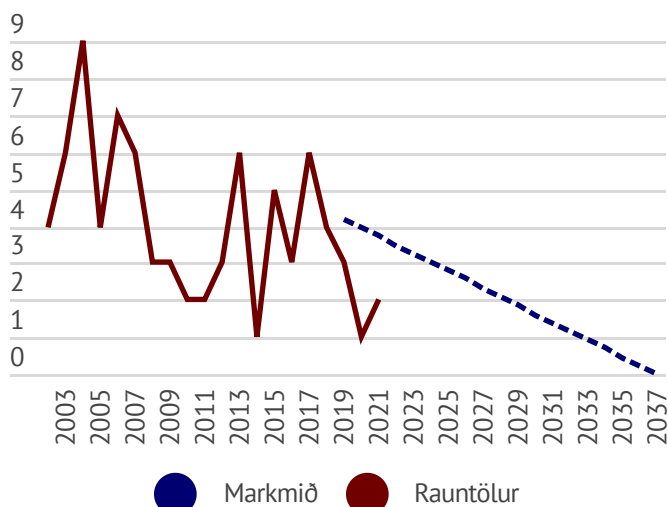
- a. Engin börn, 14 ára og yngri, látist í umferðinni.
- b. Ekki verði banaslys vegna vanrækslu á notkun öryggisbelta.
- c. Alvarlegum slysum og banaslysum vegna ölvunar- og fíkniefnaaksturs fækki árlega um 5%.
- d. Ungum öikumönnum, 17–20 ára, sem eiga aðild að alvarlegum slysum og banaslysum fækki árlega um 5%.
- e. Eldri öikumönnum, 70 ára og eldri, sem eiga aðild að alvarlegum slysum og banaslysum fækki árlega um 5%.
- f. Alvarlega slösuðum og látnum á bifhjóli fækki árlega um 5%.
- g. Alvarlega slösuðum og látnum gangandi vegfarendum fækki árlega um 5%.
- h. Alvarlega slösuðum og látnum á reiðhjólum eða rafhjólum fækki árlega um 5%.
- i. Alvarlega slösuðum og látnum erlendum ríkisborgurum búsettum á Íslandi fækki árlega um 5%.
- j. Alvarlega slösuðum og látnum erlendum ferðamönnum á hverja 100.000 erlenda ferðamenn fækki árlega um 5%.
- k. Alvarlegum slysum og banaslysum vegna útafaksturs fækki árlega um 5%.
- l. Alvarlegum slysum og banaslysum vegna framanákeyrsla fækki árlega um 5%.

Undirmarkmiðin eru reiknuð líkt og yfirmarkmið 2, þ.e. grunngildin eru meðaltal áranna 2015-2019, markmið fyrir árið 2020 er 5% undir grunngildinu og markmið hvers árs eftir það 5% undir markmiði ársins á undan. Undantekning frá þessu eru undirmælikvarðar a og b þar sem fækkunin skal vera línuleg og enda í 0 árið 2037. Á næstu síðum er gerð grein fyrir stöðu undirmarkmiða, rauntölum frá árinu 2003 -2021 og spá til 2037. Hafa þarf í huga að miklar samfélagslegar breytingar hafa orðið. Íbúum á landinu hefur t.a.m. fjölgað um 30% og eru erlendir ríkisborgarar með íslenska kennitölu um 60.000 talsins eða 16% en voru 3,5% árið 2003, sem skýrir að fjölgun slysja hjá þeim hóp. Umferðin hefur margfaldast og sífellt fleiri velja að hjóla, síðustu árin á rafhlaupahjólum.

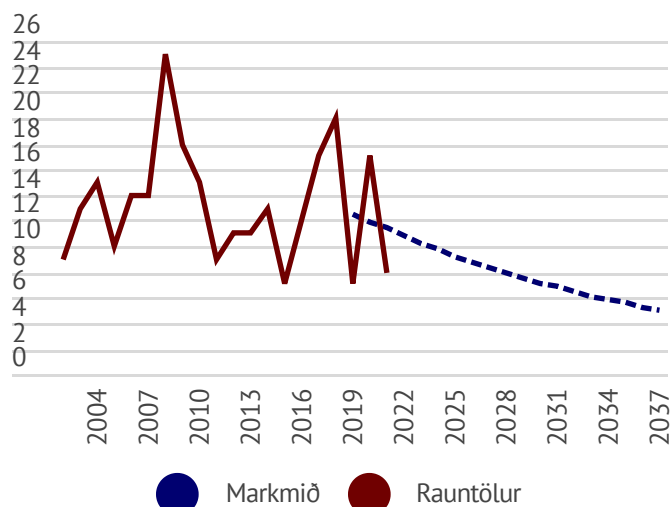
a. Látin börn í umferðinni, 14 ára og yngri



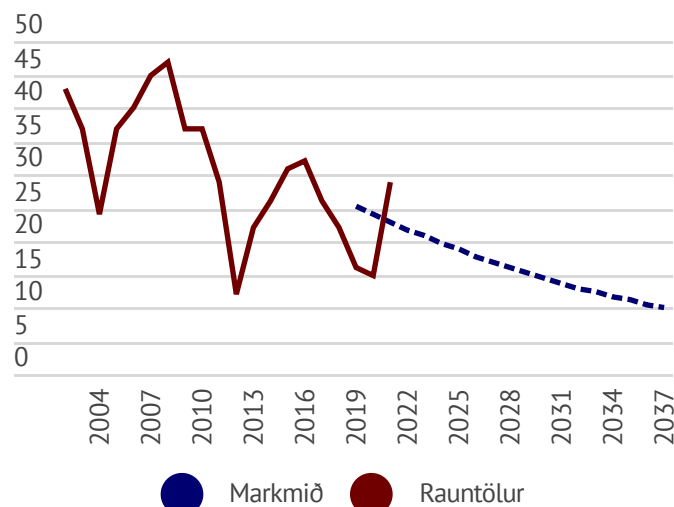
b. Banaslys þar sem beltur eru ekki notuð



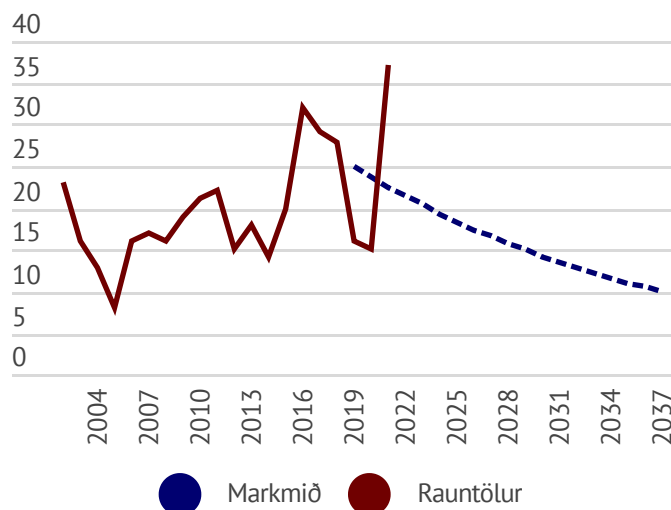
c. Alvarleg ölvunar- og fíkniefnaslys



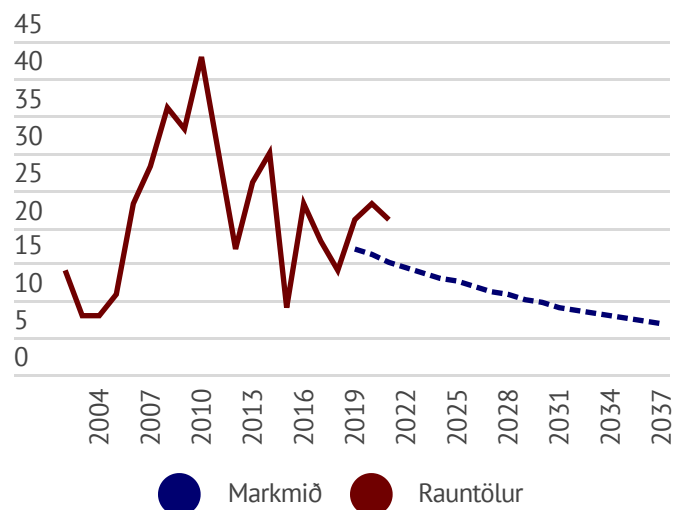
d. Ungir öðmenn í alvarlegum slysum



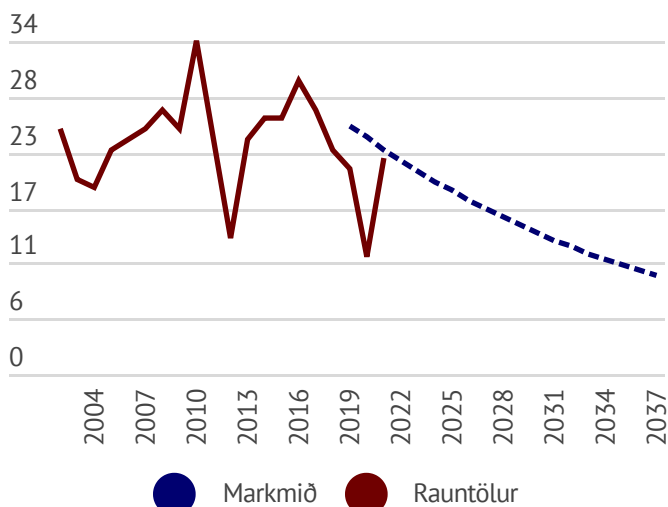
e. Eldri öðmenn í alvarlegum slysum



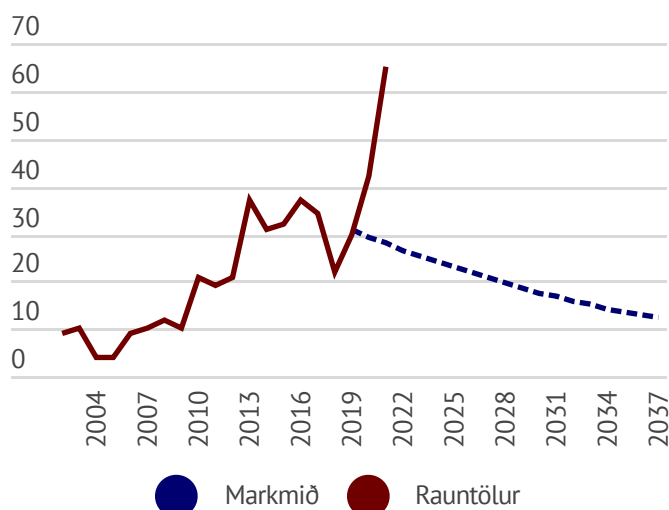
f. Alvarlega slasaðir og látnir á bifhjólum



g. Alvarlega slasaðir og látnir fótgangandi

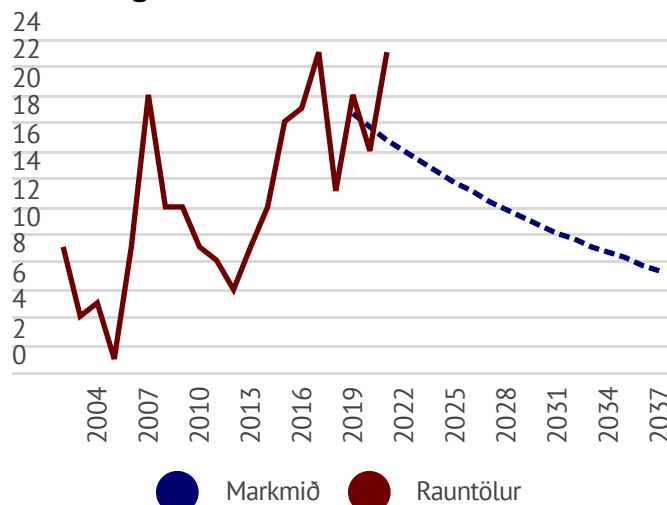


h. Alvarlega slasaðir og látnir á raf- og reiðhjólum



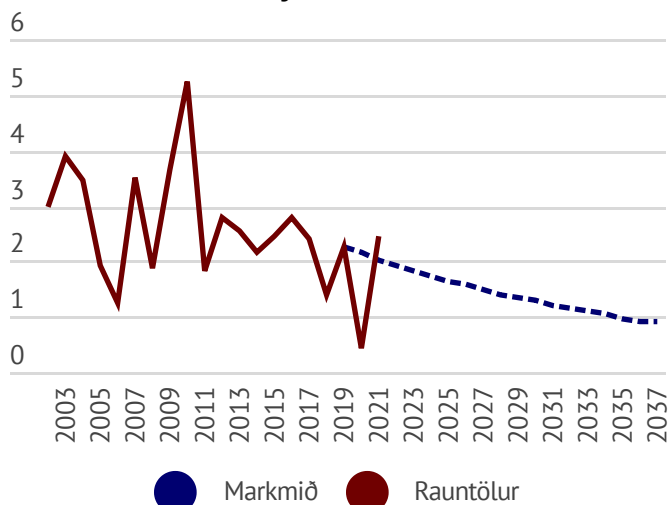
i. Alvarlega slasaðir og látnir erlendir

ríkisborgarar búsettir á Íslandi

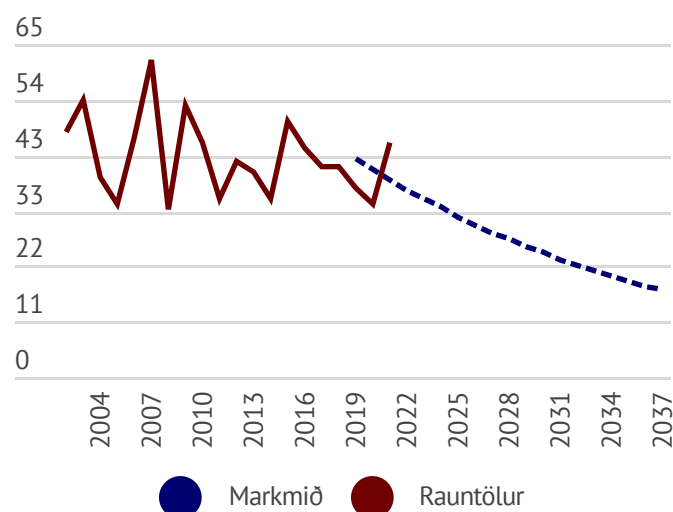


j. Alvarlega slasaðir og látnir erlendir

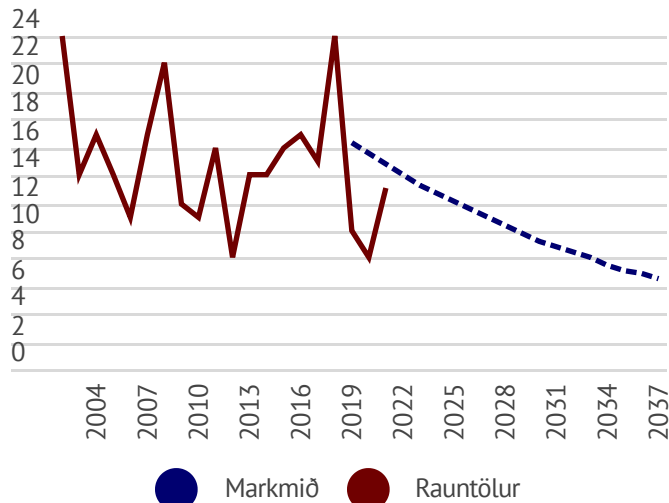
ferðamenn á hverja 100.000 ferðamenn



k. Alvarleg slys vegna útafaksturs



l. Alvarleg slys vegna framanákeyrsla



Frammistöðumarkmið

Frammistöðumarkmið og frammistöðumælikvarðar (e. performance indicators) snúa ekki að slysum heldur að viðhorfi og hegðun vegfarenda í umferð, gæðum vega og gæðum ökutækja. Með því að ná settum markmiðum fáum við öruggari vegfarendur, öruggari vegi og öruggari ökutæki, fækkum þar með slysum og við það eykst umferðaröryggi.

Frammistöðumarkmiðin eru til ársins 2037. Þeim er skipt í öruggari vegfarendur, öruggari vegi og öruggari ökutæki. Auk þess er markmiðum um öruggari vegfarendur skipt í fjóra flokka og undir hverjum þeirra eru nokkur markmið.

Mismunandi aðferðum er beitt til þess að meta stöðu frammistöðumælikvarða. Tölur um hraðakstur eru fengnar úr umferðargreinum Vegagerðarinnar. Hlutfall ökumanna undir áhrifum vímugjafa fást úr eftirliti lögreglu þar sem allir eru stöðvaðir, ekki aðeins þeir grunsamlegu. Ekki er víst að slíkar tölur fái á hverju ári.

Tölur um bílbeltanotkun, hjálmanotkun hjólandi og notkun barnabílstóla fást úr vettvangskonunum sem Samgöngustofa lætur framkvæma, ýmist við götur, stíga eða við leikskóla. Tölur um snjalltækjanotkun eru fengnar úr árlegum viðhorfskonunum sem Samgöngustofa lætur gera.

Hlutfall nýrra og endurbættra umferðarmannvirkja sem lúta umferðaröryggisrýni sem og hlutfall stofnvega sem teknir hafa verið út með heildstæðu umferðaröryggismati fæst frá Vegagerðinni. Meðalaldur ökutækja og hlutfall þungra ökutækja sem standast bifreiðaskoðun fæst úr ökutækjaskrá Samgöngustofu. Til stendur að setja nýja mælikvarða um öryggisþætti í bifreiðum þegar hægt verður að ná í þær upplýsingar úr ökutækjaskrá.

Lista yfir frammistöðumarkmið má sjá á næstu blaðsíðu.

Öruggari vegfarendur

1) Hraðakstur

- a) Að meðalökuhraði að sumarlagi á þjóðvegum þar sem leyfður hámarkshraði er 90 km/klst. sé ekki meiri en 90 km/klst.
- b) Að hlutfall þeirra sem aka hraðar en 120 km/klst. sé hvergi hærra en 2%.
- c) Að hlutfall þeirra sem aka á löglegum hraða sé minnst 70%.

2) Akstur undir áhrifum áfengis eða fíkniefna

- a) Að hlutfall ökumanna sem aka undir áhrifum áfengis eða fíkniefna lækki um 5% á ári.

3) Bílbeltanotkun og notkun öryggisbúnaðar.

- a) Að hlutfall ökumanna og farþega í akstri innanbæjar sem nota öryggisbelti sé að minnsta kosti 96%.
- b) Að hlutfall ökumanna og farþega í akstri utanbæjar sem nota öryggisbelti sé að minnsta kosti 98%.
- c) Að hlutfall leikskólabarna sem nota réttan öryggisbúnað sé minnst 99%.
- d) Að hlutfall barna sem nota öryggishjálma á reiðhjólum og rafhjólum sé minnst 98%.
- e) Að hlutfall fullorðinna sem nota öryggishjálma á reiðhjólum sé minnst 95%.

4) Farsíma- og önnur snjalltækjanotkun.

- a) Að hlutfall ökumanna sem segjast aldrei nota snjalltæki undir stýri til annars en að tala í það sé hærra en 75%.
- b) Að hlutfall ökumanna sem segjast aldrei tala í síma án handfrjáls búnaðar undir stýri sé hærra en 90%.

Öruggari vegir

- 1) Að hlutfall nýrra eða endurbættra umferðarmannvirkja sem lúta reglum um umferðaröryggisrýni verði 100%.
- 2) Að hlutfall stofnvega sem teknir hafa verið út með heildstæðu umferðaröryggismati verði 100%

Öruggari ökutæki

- 1) Að meðalaldur fólksbifreiða í umferð verði ekki meiri en 8 ár
- 2) Að hlutfall ökutækja yfir 7,5 tonn að þyngd sem standast bifreiðaskoðun verði 75%

Áherslur

Hér eru sett fram þau atriði sem lögð verður áhersla á næstu fimmtán árin. Verkefni tengd þessum áherslum eru svo útfærð nánar í aðgerðaáætlunum þeirra stofnana sem koma að umferðaröryggisáætlun. Áherslunum er skipt í fjóra flokka og er hvert verkefni í aðgerðaáætlunum sett í einn af þeim flokkum.

Öruggari vegfarendur

Lögð verður megináhersla á að breyta hegðun og viðhorfum fólks í umferðinni til betri vegar og koma með þeim hætti í veg fyrir slys. Eftirlit er í höndum lögreglu, rekstur hraðamyndavéla er í höndum Vegagerðarinnar og fræðsla og forvarnir eru í höndum Samgöngustofu.

Meðalhraðaeftirlit

Hafin er innleiðing á sjálfvirku meðalhraðaeftirliti á Íslandi og mun sú aðferð í sumum tilvikum leysa punkthraðaeftirlit af hólmi. Við meðalhraðaeftirlit eru teknar myndir með tveimur myndavélum af hverju ökutæki og er meðalhraðinn á veginum milli myndavélanna reiknaður út frá fjarlægð milli vélanna og tíma milli mynda. Rannsóknir erlendis hafa sýnt að alvarlegum slysum fækkar til muna á vegköflum með sjálfvirku meðalhraðaeftirliti eða um 49-54%.^[1] Áhrif meðalhraðaeftirlits á fjölda látinna og alvarlega slasaðra eru því metin meiri og áhrifasvæði þess stærra en hefðbundins punkthraðaeftirlits. Þess ber þó að geta að meðalhraðaeftirlit hentar ekki allsstaðar, t.a.m. í þéttbýli.

Innleiðing meðalhraðaeftirlits er í forgangi. Lækkun slysakostnaðar vegna meðalhraðaeftirlits er talinn vera um tífalt meiri en tilkostnaður og því lætur nærri að innleiðing þessa eftirlits sé arðbærasta verkefnið sem stjórnvöld geta ráðist í til að auka umferðaröryggi.

^[1]Transportøkonomisk institutt 2014 TØI Report 1339/2014

Eftirlit lögreglu

Fjármagni verður veitt til sérstaks eftirlits lögreglu með ökuhraða, beltanotkun, ölvunar- og vímuefnaakstri og notkun snjalltækja undir stýri. Búnaður sem nauðsynlegur er til slíks eftirlits verður endurnýjaður.

Skipulagt verður sérstakt hraðaeftirlit lögreglu á þjóðvegi 1 yfir umferðarmestu sumarmánuðina og áhersla lögð á hættulegustu kaflana skv. slysatölum og úttekt Vegagerðarinnar. Markmiðið með eftirlitinu er að fækka slysum og óhöppum og stemma stigu við ofsaakstri ökumanna en sýnilegt eftirlit lögreglunnar getur haft veruleg áhrif á hegðun ökumanna til hins betra. Við hraðaeftirlitið verða aðrir brotaflokkar einnig kannaðir.

Reglulegt eftirlit verður með akstri undir áhrifum áfengis og vímuefna. Reynt verður eftir fremsta megni að halda úti eftirliti á sama tíma ársins hvert ár til þess að hægt sé að fylgjast með þróuninni. Töluverð aukning hefur verið á brotum í þessum málaflokki sem og slysum af þessum völdum og er því nauðsynlegt að halda úti öfluggu eftirliti til þess að snúa þeirri þróun við.



Fræðsla í skólum

Umferðarfræðsla verður aukin í öllu skólakerfinu frá leikskóla upp í framhaldsskóla. Unnið verður að nýju námsefni og eldra námsefni endurnýjað.

Námsefnið verður gert aðgengilegt þeim sem hafa hug á að sinna umferðarfræðslu og verður lögð áhersla á að kynna það efni sem er til og að hvetja til notkunar á því. Mismunandi leiðir eru farnar á mismunandi skólastigum og verður fræðslan nánar útfærð í aðgerðaáætlun Samgöngustofu.



Fræðsla til erlendra ferðamanna

Erlendir ferðamenn sem hingað koma lenda oft í aðstæðum sem eru þeim framandi og geta því lent í vandræðum undir stýri. Til þess að draga úr líkum á því að þeir lendi í slysi þarf að fræða þá um sérstöðu íslenskrar umferðar og íslenskra vega og hvetja þá til þess að spenna belti, aka á löglegum hraða og fylgja öðrum reglum sem hér gilda.

Fræðsla til erlendra ríkisborgara sem búa hérlandis

Fólks sem flyst hingað frá öðrum löndum hefur yfirleitt annan bakgrunn en Íslendingar og því þarf í mörgum tilfellum að huga sérstaklega að þessum þjóðfélagshóp þegar lög og reglur eru kynntar almenningi. Einnig þarf að huga sérstaklega að öllum sem tala ekki íslensku þegar kemur að fræðslu og forvörnum.

Öryggi óvarinna vegfarenda

Óvarðir vegfarendur verða sífellt stærri hluti af vegfarendum, sérstaklega með tilkomu rafhlaupahjóla og annarra smáfarartækja sem gera fólki kleift að ferðast auðveldlega á milli staða innanbæjar án þess að nota einkabílinn. Ganga þarf úr skugga um að lög og reglur nái yfir þau nýju tæki sem koma á götur og stíga og að fólk framfylgi þeim reglum. Verður það gert með fræðslu um þær reglur sem gilda og í einhverjum tilfellum þarf að beita viðurlögum.



Að sama skapi þarf að brýna fyrir ökumönnum að sífellt meiri líkur eru á því að óvarðir vegfarendur verði á vegi þeirra og að athygli þeirra í umferðinni getur skipt sköpum þegar kemur að öryggi þeirra óvörðu.

Forvarnir til almennings

Með forvörnum til almennings er ætlunin að hafa áhrif á viðhorf fólks og breyta hegðun til hins betra og auka þar með umferðaröryggi. Er það gert með auglýsingum, fræðslumyndum og öðru kynningarefni. Mikilvægt er að fræðsla og forvarnir fari fram á þeim miðlum sem líklegir eru að ná til markhópsins og geta miðlarnir verið sjónvarp, útvarp, dagblöð og tímarit, net, samfélagsmiðlar o.fl.

Viðfangsefni þeirra byggja á greiningum á slysatölfræði og verða áherslur lagðar á þá þætti sem virðast vera að þróast í ranga átt. Helstu viðfangsefni nú eru hraðakstur, smáfarartækin, beltanotkun, snjallsímanotkun undir stýri og akstur undir áhrifum áfengis og annarra vímuegja.

Öruggari vegir

Megináhersla verður lögð á að vegir, og umhverfi þeirra, verði gerðir öruggari þannig að mannleg mistök í umferðinni leiði síður til alvarlegra slysa. Jafnframt hefur verið ákveðið að nýir hjólreiðastígar, sem fjármagnaðir eru að hluta til af samgönguáætlun, sæti umferðaröryggisrýni en slík rýni er einn þáttur umferðaröryggisstjórnunar. Einnig verður hugað að umferðaröryggisúttekt hjólreiðastíga sem þegar hafa verið gerðir.

Umferðaröryggisstjórnun

Framkvæmdir Vegagerðarinnar lúta umferðaröryggisstjórnun en hún felst í því að fylgja ákveðinni aðferðafræði, sem hefur umferðaröryggi að leiðarljósi, við undirbúning og lagningu nýrra vega sem og við úttektir á vegum sem þegar hafa verið teknir í notkun. Meginþættir umferðaröryggisstjórnunar eru:

- *Umferðaröryggismat.* Við undirbúning framkvæmda á vegum tryggir umferðaröryggismat að umferðaröryggi mismunandi lausna sé metið og borið saman á faglegan hátt áður en endanlegt val fer fram.
- *Umferðaröryggisrýni.* Á öllum hönnunarstigum fer fram umferðaröryggisrýni sem tryggir að mannvirkið verði eins öruggt og hagkvæmt er. Við umferðaröryggisrýni er m.a. reynt að draga úr hættu á umferðarslysum og lágmarka alvarleika þeirra, meta umferðaröryggi með þarfir allra vegfarenda í huga og að efla vitund þeirra sem koma að gerð og viðhaldi umferðarmannvirkja um mikilvægi umferðaröryggis. Rýni fer einnig fram að verki loknu og samhliða ábyrgðarúttekt.
- *Umferðaröryggisúttekt.* Vegir í notkun verði reglulega teknir út m.t.t. öryggis þeirra eftir því sem við á. Markmiðið er að finna staði þar sem hætta er á að slys geti orðið og gera áætlun um lagfæringar til að koma í veg fyrir slys eða að draga úr afleiðingum þeirra slysa sem verða.

Um 50% alvarlegra slysa og banaslysa á þjóðvegum í dreifbýli verða við útafakstur. Því miðar stór hluti umferðaröryggisaðgerða að því að koma í veg fyrir útafakstur eða draga úr afleiðingum slysa sem verða á þennan hátt. Slíkar aðgerðir geta t.d. falist í lagfæringum á bratta vegfláa, fyllingu skurða, því að fjarlægja grjót við veg og uppsetningu vegriða.

Eyðing svartbletta

Svartblettir eru staðir í vegakerfinu þar sem slys eru mörg og slysatiðni (þ.e. fjöldi slysa miðað við umferð) er há. Slysastaðir eru skoðaðir nánar og m.a. greint hvort þar hafi orðið slys af sama toga eða við sömu aðstæður og reynt að finna leiðir til úrbóta. Í kjölfarið á þeirri greiningu er annaðhvort ráðist í lagfæringar á veginum eða merkingar bættar.

- *Lagfæring á vegamótum.* Þegar vegamót reynast svartblettir er byrjað á því að leita ódýrra leiða til þess að draga úr slysum, t.d. með gerð hjáreina eða bættum merkingum, og jafnvel með stefnugreiningu. Oft er þó nauðsynlegt að ráðast í dýrari aðgerðir, t.d. með gerð hringtorgs, og rúmast slíkt ekki innan fjárveitinga til lagfæringa á slysastöðum. Er því nauðsynlegt að tryggja fjármagn til dýrari framkvæmda við vegamót. Á umferðarmiklum vegamótum á þjóðvegum í þéttbýli er nauðsynlegt að verja vinstri beygjur með beygjuljósum.
- *Hraðatakmarkandi aðgerðir þar sem þjóðvegur liggur um þéttbýli.* Til þess að tryggja öryggi inni í þéttbýliskjörnum þar sem þjóðvegur liggur er nauðsynlegt að draga úr hraða áður en komið er inn í þéttbýlið. Er það gert með uppsetningu hraðaviðvörðunarljósa og/eða þéttbýlishliða. Víða hefur verið unnið að slíkum aðgerðum en þörfin er víða brýn.
- *Umhverfi vegarins.* Innan öryggissvæðis vegarins er landið mótað með þeim hætti að ökutæki sem hafna utan vegar geti komist hjá veltu, staðnæmst smám saman, eða komist aftur inn á veg þegar stjórn næst á ökutækinu.
- *Merkingar bættar.* Sem dæmi má nefna tiltölulega óvæntar eða krappar beygjur og vegyfirborð.

Aðgreining á akstursstefnum

Slys þegar bifreiðar úr gagnstæðum áttum lenda saman eru tiltölulega algeng, sérstaklega slys með alvarlegum afleiðingum s.s. banaslys. Til þess að fækka þessum slysum verður aðskilnaður akstursstefna á umferðarmestu vegum áfram í forgangi en ljóst er að aðskilnaður akstursstefna á vegunum til og frá höfuðborginni er verkefni sem leitt hefur til mikillar fækkunar alvarlegra umferðarslysa.

Til þess að það sé mögulegt þarf að breikka vegi og setja upp vegrið á milli akstursstefna. Flestir umferðarmiklir vegir í þéttbýli eru nú þegar með rými sem aðskilur akstursstefnur en frá árinu 2010 hefur verið lögð sérstök áhersla á að setja upp vegrið á milli akstursstefna á slíkum vegum.

Áfram verður unnið að þessu verkefni á næstu árum sbr. fjárveitingar á Samgönguáætlun.

Hvíldarsvæði við þjóðvegi

Mikilvægt er að við þjóðvegina séu útskot fyrir atvinnubílstjóra sem þurfa sína lögbundnu hvíld. Greina þarf hvar mesta þörfin er fyrir slíka staði m.t.t. reglugerðar um aksturs- og hvíldartíma.

Útskot fyrir ferðamenn

Áfram verður unnið að fjölgun útskota sem nýtast ferðamönnum við að njóta útsýnis, taka myndir eða til hvíldar. Staðir á Hringveginum þar sem vinsælt er að stöðva í þessum tilgangi hafa verið kortlagðir ^[2] en tryggja þarf fjármagn til að útfæra þessa staði á þann hátt að öryggi sé tryggt.

^[2] [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/hringvegur_ahugaverdir_stadir/\\$file/Hringvegurinn-%C3%81hugaver%C3%B0ir%20sta%C3%B0ir%20minna.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/hringvegur_ahugaverdir_stadir/$file/Hringvegurinn-%C3%81hugaver%C3%B0ir%20sta%C3%B0ir%20minna.pdf)

Öruggari ökutæki

Áherslur varðandi ökutæki snúa að búnaði ökutækis. Annars vegar að nýjum búnaði, svokallaðri umferðarsnjalltækni (e. Intelligent Transportation System, ITS), sem aðstoðar ökumanninn og jafnvel grípur inn í aksturinn í einhverjum tilfellum. Hins vegar snúa áherslurnar að hefðbundnum öryggisbúnaði s.s. hjólbörðum og hemlum.

Snjalltækni og sjálfvirkni

Fylgst verður náið með þessari tækni og hún tekin í gagnið eftir því sem við á. Snjalltæknin býður upp á margvíslegar leiðir til að koma í veg fyrir slys, draga úr meiðslum ef slys verða og flýttir fyrir komu viðbragðsaðila á slysstað. Þessi tækni felur m.a. í sér samskipti milli bíls og vegar, samskipti við aðra bíla og milli bíls og ökumanns en sem dæmi má nefna alkóhóllásar, aðlagandi framljós, aðlagandi hraðastillir, sjálfvirkar neyðarbremsur, þreytuviðvörðun, sjálfvirkur neyðarsími, rafræn stöðugleikastýring og fleira.

Margt af þessu er innbyggt í ökutæki og verður ekki bætt við eftir á. Hlutverk stjórnvalda og viðeigandi stofnana er fræðsla um þennan öryggisbúnað – og einnig, eftir því sem við á, að greiða fyrir innflutningi á ökutækjum sem búin eru þessari tækni. Nýir bílar búa yfir nýjum öryggisþáttum og er því mikilvægt að skipta út eldri bifreiðum sem hraðast til þess að auka hlutdeild þeirra bifreiða sem búa yfir nýjustu tækni.



Búnaður ökutækis

Vitund almennings um öryggisbúnað ökutækja verður augin með fræðslu og upplýsingagjöf. Leitast verður við að lækka kostnað almennings við nauðsynlegan öryggisbúnað ökutækja, svo sem hjólbarða og hemlavarahluti, og auka þannig líkur á að eðlilegu viðhaldi sé sinnt.



Stefnumótun, rannsóknir og löggjöf

Stefnumótun og löggjöf miða að því að þróa lagaumhverfið því að mikilvægt er að lög og reglur um umferðaröryggi séu í samræmi við stefnu stjórnvalda. Rannsóknir fela í sér öflun tölfræðigagna og annarra upplýsinga sem nýtast við greiningu á núverandi ástandi og mat á áhrifum breytinga.

Samræming og samstarf

Halda þarf áfram góðu samstarfi milli samgönguyfirvalda og annarra aðila, svo sem opinberra stofnana, sveitarfélaga og hagsmunaaðila á sviði samgöngumála. Skipulag umferðarmannvirkja skal alltaf taka mið af umferðaöryggi. Stuðla þarf að samræmdri hönnun umferðarmannvirkja hjá veghöldurum, samræmdum hámarkshraða, samræmdri hönnun og gerð gangbrauta, merkinga o.fl. atriða. Mikilvægt er að góð samvinna sé á milli allra þeirra aðila sem að umferðaröryggismálum koma svo að aðgerðir séu samræmdar og framkvæmdar eins og best verður á kosið.

Breytingar á regluverki

Pegar brugðist er við slæmri þróun umferðarslysa eða umferðarmenningar er nauðsynlegt að skoða hvort breytinga á regluverki sé þörf. Getur það t.d. haft í för með sér hækkun sekta, útfærslu nýrra viðurlaga, breytingar á rannsóknahæimildum lögreglu og ýmislegt fleira.

Kannanir og rannsóknir á umferð

Kannanir og rannsóknir verða framkvæmdar á umferðarmenningu. Er það nauðsynlegt til þess að fylgjast megi með þróun umferðarmenningar og hægt sé að bregðast við slæmri þróun. Einnig eru slíkar kannanir nauðsynlegar til þess að hægt sé að fylgjast með hegðunarmælikvörðum og setja hegðunarmarkmið.

Rannsóknir á umferðarslysum

Mikilvægt er að umferðarslys séu rannsökuð, þróun þeirra greind og að viðeigandi viðbrögð séu sem fyrst til að bregðast við slæmri þróun. Tölfræði umferðarslysa verður höfð að leiðarljósi þegar umferðaröryggisverkefni eru ákveðin. Leitast þarf við að bæta skráningu slysa, sérstaklega vanskráningu, sem og að auka gæði gagnanna. Eins þarf að skoða möguleika á því að tengja slysagögnin gögnum úr heilbrigðiskerfinu til að bæta skráningu og auka gæði mats á alvarleika slysa.