

225. fundur Umferðarráðs

225. fundur Umferðarráðs var haldinn í Borgartúni 30, fimmtudaginn 19. febrúar 2009 og hófst hann klukkan 12:00.

Mættir voru: Karl V. Matthíasson, Birna Hreiðarsdóttir, Guðmundur Bogason, Inda Björk Alexandersdóttir, Einar Guðmundsson, Benedikt Eyjólfsson, Runólfur Ólafsson, Gunnar Alexander Ólafsson, Ólafur Guðmundsson, Knútur Halldórsson, Sesselja Traustadóttir, Arnþrúður Þórarinsdóttir, Sigríður Lára Ásbergisdóttir, Ólafur Bjarnason, Jónína S. Sigurðardóttir, Ragnheiður Davíðsdóttir, Jónína Rós Guðmundsdóttir, Þóra Magnea Magnúsdóttir, Sigrún A. Þorsteinsdóttir, Auður Þóra Árnadóttir og Jón Haukur Edwald. Birgir Hákonarson, framkvæmdastjóri Umferðarráðs og Sigurður Helgason sem var fundarritari.

Starfsemi Umferðarráðs

Í upphafi fundar kynntu allir fulltrúar sig þar sem um var að ræða fyrsta fund nýskipaðs ráðs. **Birgir Hákonarson** greindi fyrst frá sögu Umferðarstofu og fyrirrennara hennar. Hann sagði að í raun mætti rekja hana allt aftur til ársins 1928 þegar Bifreiðaeftirlit ríkisins, sem þá var deild hjá lögreglunni var stofnað. Umferðarráð var síðan stofnað í janúar 1969 í kjölfar farsællar breytingar í hægri umferð. Umferðarráð var stofnun til ársins 2002, þegar Umferðarstofa var stofnun en allan tímann frá 1969 hefur verið starfandi ráð rúmlega 20 fulltrúa. Hann greindi frá 115 grein umferðarlaga, sem fjallar um Umferðarráð og einnig um reglugerð um ráðið. Markmið Umferðarráðs er að beita sér fyrir auknu umferðaröryggi og bættum umferðarháttum, vera stjórnvöldum til ráðgjafar á sviði umferðaröryggis og gefa umsagnir um lög og reglur. Því er ætlað að eiga þátt í stefnumótun og síðast en ekki síst á það að vera samráðsvettvangur og þar eiga að gefast tækifæri fyrir grasróttina til að koma skoðunum sínum á framfæri við yfirvöld. Hann greindi einnig frá uppbyggingu og helstu áherslum á heimasíðu Umferðarráðs, www.umferdarrad.is og sagði að fulltrúum í ráðinu væri ætlað að leggja fram pistla u.þ.b. einu sinni á ári. Þannig sé að einhverju leyti undir þeim komið að hún verði fersk og endurspegli þau mismunandi sjónarmið sem eru innan Umferðarráðs.

Núllsýn í umferðinni

Birna Hreiðarsdóttir kynnti núllsýn, sem í grundvallaratriðum felur í sér að þannig beri að búa að aðstæðum á vegi og umhverfi vega, að enda þótt ökumenn geri mistök, eins og algengt er láti þeir ekki lífið í slysum. Hvert einasta banaslys sé algjörlega óásættanlegt. Hún segir að slíka núllsýn sé ekki bara að finna varðandi umferðarslys, heldur alls konar slys. Svíar hafa náð lengst í þróun á núllsýninni í umferðarmálum, en hún var lögleidd af sænska þinginu árið 1997. Gagnrýni hefur verið á núllsýnina í Svíþjóð, en menn spyrja sig: hvernig má það vera að 300 manns hafi látist í umferðarslysum fyrra í þrátt fyrir núllsýnina?

Inntak sænsku núllsýnarinnar er í meginatriðum fólgið í eftirtöldu:

Síðfræði: Líf og heilsa almennings er mikilvægara en hreyfanleiki (mobility) og önnur markmið umferðarmála.

Ábyrgð: Umferðaryfirvöld bera sameiginlega ábyrgð á umferðinni með vegfarendum.

Öryggi: Umferðaryfirvöldum ber að hafa í huga ófullkomnleika einstaklingsins og koma í veg fyrir, eins og unnt er með markvissum aðgerðum að mistök eigi sér stað í umferðinni með alvarlegum afleiðingum.

Samvinna: Víðtæk samstaða um samstarf þarf að vera milli þeirra aðila sem koma að umferðarmálum.

Í Svíþjóð er greint á milli viðhorfa (og áhrifa á viðhorf) og áætlana í tengslum við núllsýnina.

Lögð er áhersla á að allir tileinkir sé það viðhorf að alvarleg slys í umferð séu óásættanleg. Síðan eru útfærðar áætlanir til að koma í veg fyrir að slysin eigi sér stað.

Fleiri þjóðir en Svíar hafa tekið upp núllsýn, þar á meðal Norðmenn. Norska núllsýnin byggist á þremur stöðum:

Síðfræði: Þ.e. að banaslys og alvarleg slys í umferðinni séu óásættanleg þar sem hver einstaklingur sé einstakur og ekkert komi í hans stað.

Vísindum: Þ.e. að vinna verði út frá vísindalegum forsendum til að greina hvernig koma megi í veg fyrir alvarleg umferðarslys.

Ábyrgð: Þ.e. sú ábyrgð sem hvílir á yfirvöldum að sjá til þess að umferðarmannvirkin séu eins örugg og kostur er og komi í veg fyrir að vegfarendur láti lífið þó svo að þeir geri mistök í umferðinni. Vegfarendur eru ábyrgir fyrir eigin hegðun í umferðinni, en yfirvöldum ber að uppfærða þá um örugga hegðun.

Birna sagði að ef ætti að taka upp núllsýnina hér á landi þyrfti að fara fram endurmat á hlutverkum og ábyrgð þeirra sem koma að umferðarmálum.

Allir þyrftu að vera meðvitaðir um hvað felst í núllsýninni og hvernig beri að framfylgja henni. Skilgreining hugtaka þarf að vera skýr. Þar á meðal um hvað sé alvarlegt umferðarslys? Hún sagði að ástæða væri til að stefna væri mörkuð í þessum efnum.

Karl V. Matthíasson formaður kynnti síðan svohljóðandi tillögu að ályktun fundarins:

„Nú þegar hafa þrír einstaklingar látist það sem af er þessu ári í umferðarslysum. Það er óásættanlegt. Þrátt fyrir að fjöldi látinna í umferð hafi verið með lágsta mótí á síðasta ári er full ástæða til að halda vöku sinni og slá hvergi af í baráttunni gegn umferðarslysum. Markmið okkar er að enginn látist í umferðarslysum og alvarlegum slysum í umferð fækki til muna. Bent er á í þessu sambandi að ekkert banaslys varð á sjó á síðasta ári hér við land, sem er afrakstur áralangrar baráttu fyrir öryggi sjómanna. Sama þróun hefur átt sér stað í flugi, en enginn hefur látið lífið í íslenskt skráðu loftfari á síðastliðnum átta árum. Það gefur okkur von um að slíkum árangri sé hægt að ná í umferðinni. Umferðarráð hvetur eindregið til þess að landsmenn allir og stjórnvöld stuðli að því að slík framtíðarsýn sé möguleg.“

Þessi tillaga var samþykkt að loknum allmiklum umræðum.

Kjör fulltrúa í stjórn Umferðarráðs

Óskað var eftir tillögum að fulltrúa Umferðarráðs í stjórn þess. Stungið var upp á Auði Þóru Árnadóttur, sem gaf ekki kost á sér og einnig Runólfi Ólafssyni, sitjandi stjórnarmanni. Hann var kjörinn.

Fleira var ekki á dagskrá
Sigurður Helgason
fundarritari