

214. fundur Umferðarráðs

Fundurinn var haldinn í Borgartúni 30, 1. febrúar 2007 og hófst klukkan 13:40. Mætt voru: Kjartan Magnússon, Birna Hreiðarsdóttir, Guðmundur Karl Einarsson, Runólfur Ólafsson, Ólafur Guðmundsson, Egill Bjarnason, Guðmundur Haraldsson, Jónas Þorgeirsson, Jón Ólafsson, Birgir Hákonarson, Jón Haukur Edwald, Hafdís Gísaldóttir og Birna Lárusdóttir. Fundargerð ritaði Sigurður Helgason

Birna Hreiðarsdóttir setti fund og bauð nýjan formann Kjartan Magnússon sérstaklega velkominn. Hún sagðist telja að mikils væri að vænta af Kjartani í þessari stöðu og að hann hefði lengi sýnt mikinn áhuga á umferðarmálum. Þvínæst fól hún honum stjórn fundarins.

Kjartan Magnússon þakkaði jákvæð orð Birnu og sagðist hlakka til þessa verkefnis. Hann sagðist telja starf Umferðarráðs hafi verið gott og að vonandi verði menn samtaka um að gera enn betur. Hann sagði að athygli veki hversu nákvæmar fundargerðir ráðsins og að þær endurspegluðu vel skoðanir fulltrúa. Fundargerð 213. fundar var þvínæst lögð fram til samþykktar og var hún samþykkt án athugasemda.

Könnun á umferðarhegðun Íslendinga

Rannveig Þórisdóttir afbrotafræðingur hjá lögreglunni á höfuðborgarsvæðinu kynnti niðurstöður könnunarinnar. Hún sagðist telja að þetta væri mjög nauðsynleg könnun og að mikilvægt væri að nýta niðurstöðurnar í starfinu framundan. Hún sagði að hún væri unnin í samstarfi við umferðaröryggisnefnd samgönguráðuneytisins. Um er að ræða símakönnun, sem gerð var frá 19. október til 13. nóvember 2006. Úrtakið voru 2000 einstaklingar af öllu landinu á aldrinum 17 til 75 ára. Svarhlutfall var 57%.

Fram kom að 97% svarenda voru með bílpróf, sem er svipað hlutfall og í könnun árið á undan. 17% reyndust vera með aukin ökuréttindi, þar af 32% karla og 3% kvenna. Flestir þeirra sem voru með aukin ökuréttindi voru 45 ára og eldri og búsettir á landsbyggðinni. Þar skar Norðvesturkjördæmi sig úr. Fram kom að karlar verja meiri tíma við akstur en konur og það er ekki munur eftir aldri eða búsetu. Hins vegar aka þeir sem hafa aukin ökuréttindi að jafnaði meira en aðrir.

Varðandi aksturshraða á 30 km svæðum kváðust menn aka að meðaltali á 36 km hraða þar. Karlar aka þar örlítið hraðar en konur, en þeir sem hafa aukin ökuréttindi ívið hægar. Þá er nokkur munur á aksturshraða eftir aldri. Á 60 km götum kvaðst fólk aka að meðaltali á 65,5 km hraða á klukkustund. Þar reyndust karla líka aka ívið hraðar en konur og eftir því fólk ekur meira þeim mun hraðar fer það. Þar er líka nokkur munur eftir aldri. Svarendur í könnuninni sögðust aka að meðaltali á 95,9 km hraða þar sem hámarkshraði er 90. Tæplega 5% sögðust aka að jafnaði hraðar en á 109 km hraða. Karlar kváðustu fara hraðar en konur og efti því sem menn vörðu lengri tíma í umferðinni þeim mun hraðar óku þeir. Þeir yngri kváðust fara hraðar en hinir eldri.

Þeir yngstu fóru að meðaltali á 99 á 90 km vegum, á 68,4 þar sem hámarkshraðinn var 60 og á 38,5 km hraða á 30 km svæðum.

Athyglisvert er hversu hátt hlutfall ökumanna hefur orðið syfjað við akstur á síðastliðnu hálfu ári. Samtals eru 35,2%, þar af 3% oft og 6,9% stundum. Þá reyndust 70% ökumanna tala í farsíma í akstri, án þess að nota handfrjálstan búnað. Þeim sem viðurkenna að hafa keyrt án þess að vera með bílbelti spennt hefur fækkað milli ára. 10,5% segjast hafa ekið án þeirra innanbæjar, en voru 16,4% 2005 og á þjóðvegum var fækkun úr 3,5% í 1,9%. Mun algengara er að fólk spennir ekki beltin sem farþegar. Í framsæti voru það 6,9% karla og 3,3% kvenna. Í aftursæti voru það hins vegar 18% kvenna og 11% karla.

Við skoðun á því hvort aðspurðir hafi ekið eftir að hafa neytt eins áfengs drykkjar kemur í ljós, að árið 2005 kváðust 26% hafa gert það, en 24% í könnuninni 2006. Hins vegar var um að ræða umtalsverða og marktæka aukningu meðal þeirra sem höfðu drukkið meira en einn drykk. Það voru 12% fyrra árið, en 21% í fyrra.

Færri viðurkenna að hafa ekið á móti rauðu ljósi í fyrra en árið á undan eða 18,5%, en voru 22,9% fyrra árið. Vel yfir 90% fólks kvaðst ekki hafa verið stöðvað af lögreglu í þremur könnunum, 2001, 2005 og 2006. Nálægt 60% telja að afskipti lögreglu hafi áhrif á aksturslag sitt og um 40% telja að auglýsingar hafi mjög eða frekar mikil áhrif á aksturslag sitt. Rannveig sagði að síðustu að meirihluti ökumanna telja sig hafa orðið vara við leiðbeinandi hraðamerkingar og að þær hafi áhrif á aksturslag sitt.

Birna Hreiðarsdóttir spurði hvort hliðstæð könnun yrði gerð næsta ár.

Birgir Hákonarson svaraði því til og sagði að svo yrði, það væri ákveðið.

Guðmundur Einarsson spurði hvort einhver munur væri á milli ára hvenær sólarhringsins kannanirnar væru gerðar.

Rannveig Þórisdóttir sagði svo ekki vera. Þetta væri gert á hliðstæðum tíma.

Ólafur Guðmundsson spurði hvort hægt væri að sjá mun á mælanlegum ökuhraða og þeim hraða sem fólk gaf upp.

Rannveig Þórisdóttir sagði að enginn munur væri í þeim efnum. Hins vegar væri greinilegt að karlar bættu frekar við, en konur dragi úr.

Hafðís Gísladóttir spurði hvort hópurnir sem teldi að auglýsingar hefðu engin áhrif hafa haft verið greindur nánar.

Rannveig Þórisdóttir sagði að þeir sem keyri hratt telji auglýsingar hafa haft mest áhrif á sig.

Runólfur Ólafsson sagði að margar þessara spurninga snerust um lög og reglur. Hann sagði að kannski væri ekki auðvelt til að fá menn til að segja að þeir keyrðu raunverulega hratt. Hann spurði hversu marktæk svörin væru.

Rannveig Þórisdóttir sagði að spurt væri um ýmis atriði og að svo virtist sem fólk segði satt. Við sendum ákveðnum hópi könnun í pósti og berum hana saman við símakönnunina.

Birna Hreiðarsdóttir sagði að svarhlutfall í könnuninni væri 57%. Hún vildi vita hvort það þætti ekki vera frekar lágt.

Rannveig Þórisdóttir sagði að vissulega væri æskilegt að hlutfallið væri hærra, en ekki væri hægt að ráða við það.

Birgir Hákonarson sagði að í könnunum erlendis hefði svarhlutfall farið lækkandi og væri mun lægra en þetta.

Rannveig Þórisdóttir sagði að í könnunum annars staðar í Evrópu væri svarhlutfallið allt biður í 15%, þannig að staðan væri góð hjá okkur.

Kjartan Magnússon sagði að nú væri búið að safna þessum niðurstöðum saman og hann vildi vita hvernig niðurstöðurnar yrði nýttar í framhaldinu.

Birgir Hákonarson sagði að augljóst væri að ölvun hefði aukist, en þeim málum hefði ekki verið sinnt á síðasta ári. Það yrði hins vegar gert núna. Varðandi notkun handfrjáls búnaðar væru möguleikar á aðkomu símafyrirtækjanna skoðuð.

Rannveig Þórisdóttir sagði að þessar niðurstöður hefðu verið skoðaðar, en það væri meira gert frá fræðilegum sjónarhóli.

Birgir Hákonarson sagði að þetta sýndi svart á hvítu hversu mikilvægt væri að efla löggæsluna í umferðinni enn frekar.

Umferðaröryggisvika Sameinuðu þjóðanna

Kjartan Magnússon sagði að Umferðaröryggisvika Sameinuðu þjóðanna yrði dagana 23. til 29. apríl næstkomandi og ákveðið væri að talsvert yrði gert af því tilefni.

Einar Magnús Magnússon upplýsingafulltrúi Umferðarstofu greindi frá þeim hugmyndum sem lagðar hefðu verið fram um aðgerðir í vikunni. Fyrst verður lögð áhersla á að kynna nýjar áherslur í umferðaröryggismálum hér á landi af hálfu stjórnvalda og annarra hagsmunaaðila og að gerður verði samanburður á slysatíðni hér á landi miðað við þau lönd þar sem staðan er best og Íslendingar vilja bera sig saman við. Einnig sagði hann að mikilvægt væri að gera grein fyrir samfélagslegum kostnaði vegna umferðarslysa á Íslandi.

Birgir Hákonarson spurði hvort hægt væri að fá kostnaðartölur reglulega frá tryggingafélögunum. Þannig væri hægt að meta ástandið.

Jón Ólafsson sagði að til væru reiknireglur. Hins vegar væri erfitt að fá raunverulegar tölur vegna þess að alltaf sé beðið eftir uppgjöri.

Birna Hreiðarsdóttir sagði að samkvæmt niðurstöðum rannsóknar Línuhönnunar á kostnaðinum væri hann 21 til 29 milljarðar króna á ári. Nauðsynlegt væri að skoða tekjumissi þegar banaslysin væru annars vegar.

Runólfur Ólafsson sagði að kostnaður vegna alvarlegra slysa hlyti ávallt að vera til reiðu.

Kjartan Magnússon sagði að þetta yrðu aldrei sérlega nákvæm vísindi, en hins vegar væri hægt að búa til reikniformúlu. Hann sagði að tryggingafélög hefðu til dæmis áætlað kostnað vegna slysa á Miklubraut.

Guðmundur Haraldsson sagði að yfirleitt væri ekkert fjallað um hvernig eigi að bjarga fólki þegar komið væri á slysavettvang. Hægt væri að bjarga miklu með réttum viðbrögðum á slysstað.

Einar Magnús Magnússon sagði að erfitt væri að greina alvarlegustu slysin og kostnað við þau, en þau segðu hins vegar langmest.

Birgir Hákonarson sagði að vandamálið væri að slysskráning væri alltaf einum eða einum og hálfum mánuðu á eftir.

Ólafur Guðmundsson sagði að Gro Harlem Brundtland fyrrverandi framkvæmdastjóri Alþjóðaheilbrigðismálastofnunarinnar hefði komist að því að mikilvægustu atriði til að auka umferðaröryggi væri að ná annars vegar til stjórnmalamanna og fjölmiðla.

Einar Magnús Magnússon sagði að það gæti verið spurning um að halda málþing.

Birgir Hákonarson sagði að mikilvægt væri að færa umferðaröryggi ofar í forgangsroð samfélagsins.

Birna Hreiðarsdóttir sagði að betra væri að halda slíkt þing eftir kosningar.

Einar Magnús Magnússon sagði að mikilvægt væri að kynna umferðaröryggisáætlun stjórnvalda vel með áberandi uppsetningu á heimasíðu Umferðarstofu og samgönguráðuneytisins. Einnig gæfi vikan tækifæri til að kynna fyrirhugaðar breytingar á umferðarlögum og nýja reglugerð um öryggisbúnað í bílum. Þá hefði einnig komið fram hugmynd um þjóðfund ungs fólks um umferðaröryggismál og að halda tónleika þar sem vinsælar fyrirmyndir unga fólksins gætu lagt áróðri fyrir áhættuhegðun lið.

Morten Lange sagði að 20 – 30% fólks væru ekki á einkabíl. Hann vildi vekja athygli á átakinu Hjólað í vinnuna sem hefst 2. maí n.k.

Einar Magnús Magnússon sagði að koma þurfti á samstarfi við akstursíþróttafólk til að leitast við að uppræta hraðakstur og kappakstur í almennri umferð.

Egill Bjarnason sagði að menn ættu að hugleiða möguleika á að nota bloggíð. Hann sagði að þar væri hægt að koma efni inn.

Einar Magnús Magnússon sagði að það væri sniðugt og að farið hefði verið inn á www.live2cruise.

Ólafur Guðmundsson sagði að hann og Einar Magnús hefðu farið þar inn og komið sínum sjónarmiðum á framfæri.

Einar Magnús Magnússon sagði að huga þyrfti að málum fórnarlamba umferðarslysa og ekki síður aðstandenda þeirra. Þar kæmu til greina kyrrðarstundir, aukin áhersla á umferðarógn í umfjöllun trúarhópa allra trúarbragða og að leitast við að fá Samtök um sorg og sorgarviðbrögð til að annast sáluhjálp eftir umferðarslys. Einnig kæmi til greina að taka virkan þátt í alþjóðlegum minningardegi um fórnarlömb umferðarslysa, sem er þriðji sunnudagur í nóvember ár hvert.

Birna Hreiðarsdóttir sagði að vert væri að tengja hlutina saman og að leitast við að finna reynslusögur fólks sem tengst hefur alverlagum umferðarslysum.

Guðmundur Einarsson sagði að hægt væri að vekja athygli á þeirri staðreynd hversu margir þekkja einhverja sem lent hafa í alvarlegum umferðarslysum.

Birna Hreiðarsdóttir sagði að eitt atriði sem gæti skipt máli væri að vinna með kostnaðarvitund fólks og fá það til að átta sig á hvað bíllinn, rekstur hans og slysin kosta.

Einar Magnús Magnússon sagði að miðla þyrfti jákvæðum fréttum til fjölmiðla og ekki mætti gleyma að hrósa öikumönnum. Halda þyrfti á lofti mikilli og markvissri umfjöllun um málaflökkinn í þessari viku. Vinna þyrfti að því að fá umfjöllun í mikilvægustu fjölmiðlum landsins og leita að fréttum sem skipt geta máli til að hafa áhrif á fólk. Þar mætti til dæmis nýta upplýsingar úr slysaskrá Umferðarstofu og frá rannsóknanefnd umferðarslysa. Einnig er í undirbúningi að byrja gerð stuttra fræðslumynda um mikilvæg umferðaröryggisatriði til sýninga í sjónvarpi.

Hafdís Gísladóttir sagði að innan skólafélaga framhaldsskóla væri virkt samskiptanet. Gott væri að nýta það og það væri markviss boðleið.

Kjartan Magnússon sagði að gott væri að nota skólanet, til dæmis á þemadögum í skólunum. Það væri í raun sjónvarp á netinu.

Guðmundur Einarsson sagði að gott væri að vera með regluleg innskot í sjónvarpi. Á Discovery og á National Geographic væru flugslys skoðuð vandlega og sama væri hægt að gera varðandi umferðarslys. Þar væri hægt að leggja áherslu á að benda á hvað farið hefði úrskeiðis.

Einar Magnús Magnússon sagði að fyrirhugað væri að gera sjónvarpsþætti sem ættu að sýna ýmsar hliðar mála sem tengjast alvarlegum umferðarslysum.

Guðmundur Einarsson sagði að gaman væri þegar djúpt væri kafað ofan í málin og að af því mætti margt læra.

Birgir Hákonarson sagði að hugmynd væri fyrir hendi um samkeppni milli framhaldsskóla þar sem skoðað væri hvaða skóli kæmi best út úr skoðun á fjölda punkta nemenda vegna umferðarlagabrota.

Kjartan Magnússon sagðist hafa trú á sjónvarpi. Hins vegar væri erfitt að komast þar að vegna þess hversu mikill tími færi í að kynna dagskrá stöðvanna.

Ólafur Guðmundsson sagði að grundvöllur væri fyrir að tengjast Bylgjulestinni sem fer um landið. Þá væri hægt að taka veltibíl og beltasleða með. Varðandi hraðakstursmálin þá þyrfti að byrja á að ná viðkomandi hópum saman og gera samning við þá og reyna að byggja upp hópefli.

Kjartan Magnússon sagði að lögreglan í Los Angeles hefði verið orðin mjög þreytt á hraðakstri. Hún hafi fengið aðgang að ónotuðum flugvelli sem hægt var að stunda hraðakstur á með fullu öryggi.

Jón Haukur Edwald sagði að miklu skipti að hafa sjónvarpsinnskot stutt og að gæta þess að hafa ekki fólk í mynd. Það virtist ekki virka. Mikilvægt væri að skapa metnað til að auka öryggi.

Birna Hreiðarsdóttir sagði að punktakeppni væri góð hugmynd. Hún spurði hvort ekki væri hægt að halda ökuleiknikeppni milli framhaldsskóla.

Guðmundur Einarsson sagði að BFÖ eða Brautin hefði haldið slíka keppni og að það hefði verið talið virka mjög vel.

Birna Hreiðarsdóttir spurði hvort fylgiblað um umferðarmál hefði skilað nokkrum árangri.

Birgir Hákonarson sagði að engin mæling hefði farið fram á því.

Birna Hreiðarsdóttir spurði hversu vel og nákvæmlega fólk læsi þessi blöð.

Birgir Hákonarson sagði að 24 samtök ættu sæti í Umferðarráði. Hann sagðist vilja velta fyrir sér hvaða verkefni þau gætu tekið að sér.

Guðmundur Einarsson sagði að gott væri að dreifa þessu á sem flesta. Hins vegar þurfi að ákveða hvað hver aðili geri.

Sigurður Helgason sagði að menn þyrftu að gæta þess að ætla sér ekki um of. Betra væri að gera færri hluti vel en marga ekki nógu vel.

Birna Hreiðarsdóttir sagði að menn vildu ekki sjá annað sumar eins og í fyrra. Nauðsynlegt væri að halda áfram baráttunni.

Birgir Hákonarson sagði að áætlunin yrði send öllum fulltrúum og óskað væri eftir athugasemdum.

Önnur mál

Birna Hreiðarsdóttir greindi frá því að Ingimundur Einarsson hefði látið af störfum í lögreglunni. Þess vegna kæmi Egill Bjarnason yfirlögregluþjónn í hans stað og bauð hún hann velkominn til starfa.

Sigurður Helgason sagði að gerður hefði verið nýr samningur um sérstakt umferðareftirlit lögreglu og að hann hefði verið undirritaður þá um morguninn.

Birna Hreiðarsdóttir sagði að það væri nýnæmi að samningurinn varaði í tvö ár en áður hefðu þeir alltaf verið til eins árs. Hún sagðist binda miklar vorir við þennan samning.

Jón Ólafsson sagði frá því að Samband íslenskra tryggingafélaga hefði verið lagt niður og að nú teldist hann vera fulltrúi Alþjóðlegra bifreiðatrygginga á Íslandi. Starfsemi SÍT væri hins vegar innan Samtaka fjármálafyrirtækja.

Guðmundur Einarsson spurði hvað Alþjóðlegar bifreiðatryggingar stæðu fyrir.

Jón Ólafsson sagði að það annaðist tryggingamál erledra ökutækja og einnig milligöngu vegna tjóna sem ótryggð ökutæki valda.

Kjartan Magnússon sleit þvínæst fundi klukkan 15:40

Sigurður Helgason
fundarritari