

## 219. fundur Umferðarráðs

219. fundur Umferðarráðs var haldinn í húsakynnum Umferðarstofu að Borgartúni 30, miðvikudaginn 12. desember 2007 og hófst hann klukkan 12.15.

Mættir voru: Kjartan Magnússon, Birna Hreiðarsdóttir, Guðmundur Bogason, Dagrún Jónsdóttir, Einar Guðmundsson, Benedikt Eyjólfsson, Runólfur Ólafsson, Ólafur Kr. Guðmundsson, Knútur S. Halldórsson, Morten Lange, Egill Bjarnason, Tryggvi Jakobsson, Hjálmar Björgvinsson, Halla Halldórsdóttir, Jón Ólafsson, Sigrún A. Þorsteinsdóttir, Birgir Hákonarson og Auður Þóra Árnadóttir. Gestir fundarins voru Björn Ólafsson og Ágúst Mogensen. Sigurður Helgason skrifaði fundargerð.

Eftirfarandi mál voru til umræðu á fundinum:

### 1. Merkingar vegavinnusvæða

Björn Ólafsson forstöðumaður hjá Vegagerðinni kynnti þá vinnu sem fram fer til að styrkja merkinga við framkvæmdir. Hann byrjaði á að fjalla um bækling um merkingar við framkvæmdir sem gerður hefur verið í samstarfi Vegagerðarinnar og fleiri aðila. Í raun eru þar flest þau athygli sem mestu skipta í þessum efnum. Hins vegar vantar upp á leiðir til að framfylgja þessum reglum með ákveðnari hætti, þar sem stjórnsýsluleg staða þeirra er ekki sterf og ekki er hægt að beita viðurlögum vegna brota á þeim. Þess vegna hefur samráðshópur sem skipaður er fulltrúum frá ýmsum aðilum sem tengjast þessum málum ákveðið að semja reglugerð með skýrum ákvæðum og að gert sé ráð fyrir að reglurnar um merkingarnar verði viðauki við hana. Þar með eigi að vera auðveldara að framfylgja þessum reglum og sjá til þess að öryggi verði fyrir hendi við vegaframkvæmdir, en mikil vanhöld hafa verið á því. Björn sagði frá hvaða upplýsingar verktakar hafi haft frá Vegagerðinni, sem er meðal annars gátlisti, fyrrnefndar reglur og regluegrð um umferðarmerki.

### 2. Ölvunarakstur

Ágúst Mogensen forstöðumaður rannsóknarnefndar umferðarslysa greindi frá rannsókn sinni á ölvunarakstri á Íslandi, sem miðaðist við að fá fram sjónarmið manna strax eftir að brot hafði verið upplýst. Hann sagði að rannsóknir sýndu að helmingur ökumanna sem séu teknir fyrir ölvunarakstur eigi við áfengisvanda-mál að stríða. Hinn dæmigerði ökumaður sem ekur ölvaður er ungur eða miðaldra karlmaður. Hann neytir mikils magns áfengis reglulega og á við áfengisvandamál að stríða. Hann sagði að meginstefna í umræðum um lausnir á ölvunarakstursvandamálinu væru því nátengdar umræðu um einstaklinga sem eiga við áfengisvandamál að stríða og lögð áhersla á úrræði eins og áfengismedferð, löggæslu og áfengislása í bíla. Þá hefðu rannsóknir sýnt að óformlegt félagslegt taumhald, viðhorf vina, kunningja og fjölskyldu gagnvart ölvunarakstri, sé jafn mikilvægur varnaðarþáttur og hið félagslega taumhald laganna. Hann sagði að ökumenn vegi jákvæðar (kemst heim, þarf ekki að borga leigubíl) og neikvæðar afleiðingar (svipting, skömm, sly) gjörða sinna áður en þeir halda af stað. Ölvunarakstur er oft nefndur sem dæmi í bókum um athæfi sem auðvelt er að skýra með skynsemissjónarhorninu. Ágúst sagði að eitt af markmiðum rannsóknar hans og Helga Gunnlaugssonar sem hér væri kynnt sé að ganga skrefinu lengra og reyna að

endurspegla sjónarhorn brotamannssins, hins ölvaða ökumanns, betur en áður hefur verið gert.

### 3. Eurorap

Ólafur Guðmundsson verkefnastjóri kynnti niðurstöður greiningar á öryggi vega á landinu sem staðið hefur yfir undanfarin tvö ár. Sú athugun er byggð á svipaðri hugmyndafræði og EuroNcap, sem metur öryggi bíla í umferðinni. Það sem EuroRap hefur haft í för með sér er í meginatriðum eftirtalið:

Kortlagningu áhættuþátta (RRM) sem er aðferð til að mæla og kortleggja tíðni alvarlegra slysa og banaslysa með tilliti til umferðarmagns. Einnig er þar um að ræða öryggis-einkunn vega (RPS), en það er stöðluð úttekt á öryggisþáttum og umhverfi vega. Meðal annars er slysatíðni skoðuð miðað við ekna kílómetra. Fram kemur á alþjóðlegum vettvangi að hraðbrautir koma vel út vegna mikilla öryggisráðstafana. Hins vegar koma vegir með eina akrein í hvora átt án aðskilnaðar verst út. Ólafur greindi frá því hvernig staðið er að verki við þessar athuganir. Hann talaði líka um tæknileg úrræði sem geta stóraukið öryggi ökumanna. Hann sagði að niðurstaðan væri sú að stór hluti vega landsins lenti í næstbesta flokki, aðeins örstuttur kafli í besta flokki fyrst og fremst vegna þess að þar er hámarks hraði lægri en gengur og gerist. Hann fjallaði einnig um mikilvægi öryggis umhverfis vega og hve miklu máli skipti að hafa örugg vegrið meðfram vegum og á milli akreina. Hann sagði einnig frá ýmsum neikvæðum þáttum á vegunum. Þar á meðal voru:

- Ljósastaurar sem ekki eru árekstraprófaðir.
- Brúarhandrið ekki skv. viðurkenndum stöðlum.
- Hættulegir hlutir við vegi. Ekki árekstraprófaðir.
- Viðhaldi varnarvirkja eftir óhöpp ábótvant.
- Hátt fall fram af vegum.
- Breiddir vega.
- Skilgreiningar á stöðlum og notkunarstöðum þeirra.
- Vantar lista yfir viðurkenndar vörur og aðferðir.
- Ísland hefur ekki staðfest Vínarsáttmálann um umferð frá 1968.

### 4. Raflýsing Þrengslavegar og Þorlákshafnarvegur

Rætt var um hvaða afstöðu Umferðarráð ætti að taka til bréfs um málið. Fram komu sjónarmið með lýsingu, en líklega fleiri á móti. Meðal þess sem fram kom er að mjög óalgengt er að lýsa upp þjóðvegi. Hins vegar kom það sjónarmið fram, að hægt væri að lýsa vel upp svartbletti og aðra hættulega staði.

### 5. Starf Umferðarráðs

Kjartan Magnússon ræddi um viðhorf sín til ráðsins og hvaða stefnu hann teldi að það ætti að taka.

Fundi var slitið kl 14.00