

**Sþ.**

## **491. Tillaga til þingsályktunar**

[262. mál]

um framkvæmdaáætlun til úrbóta í umferðarmálum.

Flm.: Guðmundur Bjarnason, Jón Sveinsson, Stefán Guðmundsson,  
Pórarinn Sigurjónsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta gera framkvæmdaáætlun til þriggja ára um úrbætur í umferðarmálum. Áætlunin nái til eftirtalinna atriða:

1. Almennrar kynningar og fræðslu í umferðarmálum með bætta umferðarmenningu að leiðarljósi.
2. Umferðarslysavarna og bætts öryggisbúnaðar farartækja.
3. Frekari fræðslu ökumanna áður en þeir fá fullnaðarökuskírteini.
4. Kennslu- og leiðbeiningarstarfa á sviði vélhjólaaksturs.
5. Rannsókna á sviði umferðaröryggis.

### **G r e i n a r g e r ð .**

Árlega verður mikið eignartjón af völdum umferðarslysa hér á landi og það tjón, sem verður á lífi manna og línum af þeirra völdum, verður að sjálfsgöðu aldrei metið til fjár. Fyrir liggur að unnt er með fyrirbyggjandi aðgerðum af ýmsum toga að fækka slysum og tjóni í umferðinni, — sú hefur a. m. k. orðið raunin bæði hér á landi, t. d. á árunum 1968 og 1969 þegar breytt var yfir í hægri umferð, og erlendis, t. d. í Finnlandi en þar var gert sérstakt áatak í þessum málum á áttunda áratugnum, enda fækkaði slysum þar á því tímabili einna mest meðal Evrópuþjóða. Enn fremur má benda á þær upplýsingar landlæknisembættisins að sjúklingum, sem lagðir voru inn á sjúkrahús vegna umferðarslysa, hafi fækkað um 25% árið 1983. Svo sem kunnugt er var árið 1983 norrænt umferðaröryggisár og var af því tilefni sérstök áhersla lögð á umferðaröryggismál.

Full ástæða er til að þessi málaflokkur — umferðarslysavarnir — verði kannaður sérstaklega í kjölfar hins norræna umferðaröryggisárs. Því er þessi tillaga um þriggja ára framkvæmdaáætlun á þessu sviði borin fram. Varðandi þau atriði, sem sérstaklega er getið undir töluliðum 1 til 5, mætti til dæmis taka eftirfarandi þætti til athugunar:

**Töluliður 1:** Efla má umferðarnefndir bæjar- og sveitarfélaga og koma þeim á fót þar sem þær eru ekki starfandi. Pess má geta að Umferðarráð hefur gefið út form að slíkum samþykktum sem einstakar nefndir geta stuðst við. Áróður, ekki síst í ríkisfjölmáldum, er afar mikilvægur og ber að leita leiða til þess að hann verði sem markvissastur. Benda má á nauðsyn þess að gera viðurkenndan orðalista yfir hugtök og heiti sem snerta umferð og umferðaröryggismál, en þau eru nú mjög á reiki og mismunandi hugtök notuð um sömu hluti.

**Töluliður 2:** Á sviði bætts öryggisbúnaðar liggur nærrí að nefna skyldunotkun bílbelta og hertar reglur um notkun ökuljósá og glitmerkjá sem hvort tveggja þykir hafa sannað gildi sitt, t. d. á Norðurlöndum. Benda má á nauðsyn þess að tollar og álögur á öryggisbúnað, t. d. hjólbardá, endurskinsþríhyrninga, hjálma vélhjólaþóls, barnabílstóla o. fl., verði sem minnst. Gefa þyrfti verkstjórum og verktökum, sem vinna að umferðarmannvirkjum, kost á námskeiðum um fyrirkomulag og meðferð lausra umferðarmerkja og annarra viðvarana vegna framkvæmda í gatnakerfinu. Pörf er á að því sé betur fylgt eftir að umferðarmannvirki séu tekin út og þau ætíð tilbúin til umferðar þegar þau eru tekin í notkun.

Huga mætti að endurskoðun á skipulagi og starfsháttum hjá löggreglunni með tilliti til aukinnar áherslu á bætta umferðarmenningu, enda verður þáttur löggæslunnar í fyrirbyggjandi starfi á þessu sviði seint ofmetinn. Á sama hátt mætti hugsanlega endurskoða starfshætti bifreiðaeftirlits ríkisins og leggja meiri áherslu á að bifreiðaeftirlitsmenn fylgist með ástandi og öryggisbúnaði bifreiða á götum úti.

Skólabíla þyrfti að merkja sérstaklega og gera þarf úttekt á umferðaraðstæðum skólabarna. Nauðsynlegt er að skólalóðir séu skipulagðar með tilliti til aðgreiningar umferðar, og einn þáttur í hönnun skóla ætti að vera teikning og skipulagning skólalóðarinnar með tilliti til umferðar gangandi, hjólandi og akandi vegfarenda. Gott skipulag þessa á skólalóðum hefði mikið uppeldislegt gildi fyrir skólabörnin og viðhorf þeirra til reglu í umferðinni á sama hátt og skipulagsleysi hefur öndverð áhrif.

Hjólreiðar hafa færst í vöxt og er rétt að kanna hvort ekki eigi að taka upp opinbert gæðaeftirlit með reiðhjólum jafnframt því sem hjólaskoðun löggreglu og umferðarráðs verði efld. Þá má kanna hvort rétt þyki að takmarka hjólreiðar sjö og átta ára barna í umferðinni við það að þau verði í fylgd fullorðinna. Slíkt gæti stuðlað að markvissari leiðbeiningum foreldra til barna í umferðinni. Rétt væri að stefna að aukinna greiningu í umferð og gera áætlanir um lagningu göngu- og hjólreiðastíga á þéttbýlisstöðum og næst þeim. Að síðustu má varpa fram þeirri hugmynd hvort rétt sé að merkja sérstaklega bifreiðar þeirra ökumanna sem eru með bráðabirgðaökuskírteini. Slíkt tilkast erlendis, t. d. í Bretlandi og Finnlandi, og gerir hvort tveggja að skapa visst aðhald og auka líkur á að byrjendur njóti skilnings og umburðarlyndis í umferðinni.

**Töluliður 3:** Oft er orðað að mismunandi sé hvern undirbúning menn hljóti fyrir ökupróf, m. a. eftir því hvort prófraunin er þreytt í dreifbýli eða þéttbýli, hvort æfingatímar séu teknir að vetri eða sumri o. s. frv. Ástæða væri til að kanna hvort ekki sé þörf frekari samræmingar ökuprófa um landið og stöðlunar þeirra. Þá má hugsa sér að komið yrði upp æfingarsvæðum fyrir ökumenn þar sem þeir gætu á einum stað kynnst sem flestum þeirra vandamála sem upp geta komið í akstri. Gera mætti kröfu til þess að þeir, sem lærðu á bíl, þyrftu að spreyyta sig bæði í vetrarakstri og sumarakstri þar sem aðstæður geta verið mjög mismunandi. Mætti t. d. gera það með þeim hætti að fullnaðarökuskírteini væri því aðeins gefið út að fyrir lægi vottord öku kennara um að nemi, sem þreytt hefði próf að sumarlagi, hefði einnig tekið einhverja tíma að vetrinum það árið sem bráðabirgðaökuskírteini gildir — og öfugt um mann sem tekið hefði próf að vetri til. Undir þessum tölulið mætti einnig taka til athugunar að könnuð væri þekking ökumanna á umferðarmerkingum og umferðarlögum þegar ökuskírteini þeirra eru endurnýjuð á 10 ára fresti.

**Töluliður 4:** Ýmsu er talið áfátt í kennslu- og leiðbeiningarstarfi á sviði vélhjólaaksturs. Benda má á nauðsyn þess að efla félagsstarf meðal vélhjólaeigenda, bæta tæknilega aðstöðu varðandi þjálfun og próf á vélhjól og taka þarf upp sérstaka skráningu keppnishjóla ásamt hertu eftirliti með sölu þeirra og skráningu við eigendaskipti.

**Töluliður 5:** Rannsóknir á sviði umferðaröryggis eru nú um margt taldar afar ófullnægjandi og ekki nóg að gert til þess að kanna raunverulegar orsakir umferðarslysa. Löggregluskríslur eru fyrst og fremst miðaðar við störf dómara en beinast ekki að rannsókn á innri orsökum slysa. Þess má geta að samkvæmt loftferðalögum er starfandi flugslysaneftnd sem skal kanna orsakir flugslysa ef manntjón hefur orðið eða legið hefur við slysi á mönnum eða miklu tjóni á munum. Nefndin á einnig að gera tillögur til úrbóta í öryggismálum flugsins eftir því sem rannsókn á orsökum flugslysa gefur tilefni til. Svipuð nefnd — rannsóknarnefnd sjóslysa — er starfandi samkvæmt ákvæðum í lögum um eftirlit með skipum.

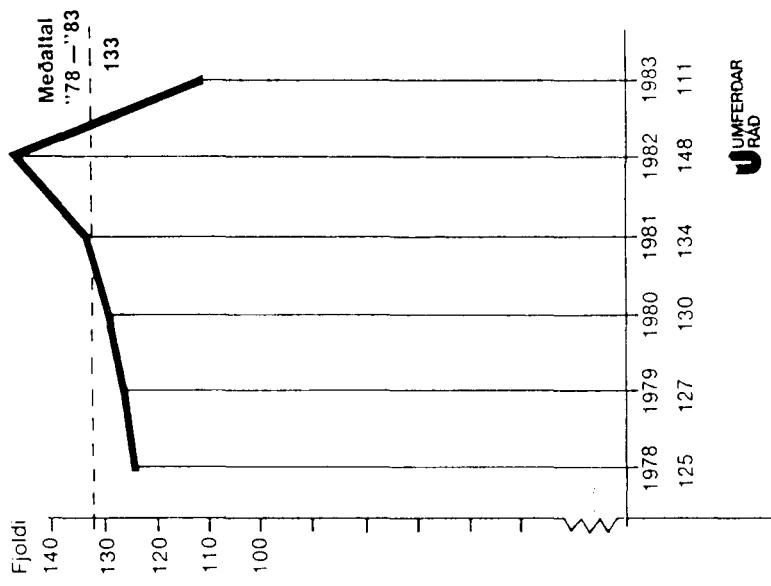
Rannsóknir af þessu tagi eru liður í fyrirbyggjandi starfi og virðist ekki síður brýn þörf fyrir það í sambandi við umferðarslys. Að lokum má benda á þann möguleika að leitað verði samstarfs við Háskóla Íslands, t. d. félagsvíssindadeild, um ýmiss konar rannsóknir á sviði umferðarslysavarna.

## Norrænt umferðaröryggisár



UMFERÐAR  
RÁD

## SÍLSSÁ GANGANDI FÓLKÍ Í UMFERÐINN Á ÍSLANDI ÁRIN 1978 — 1983

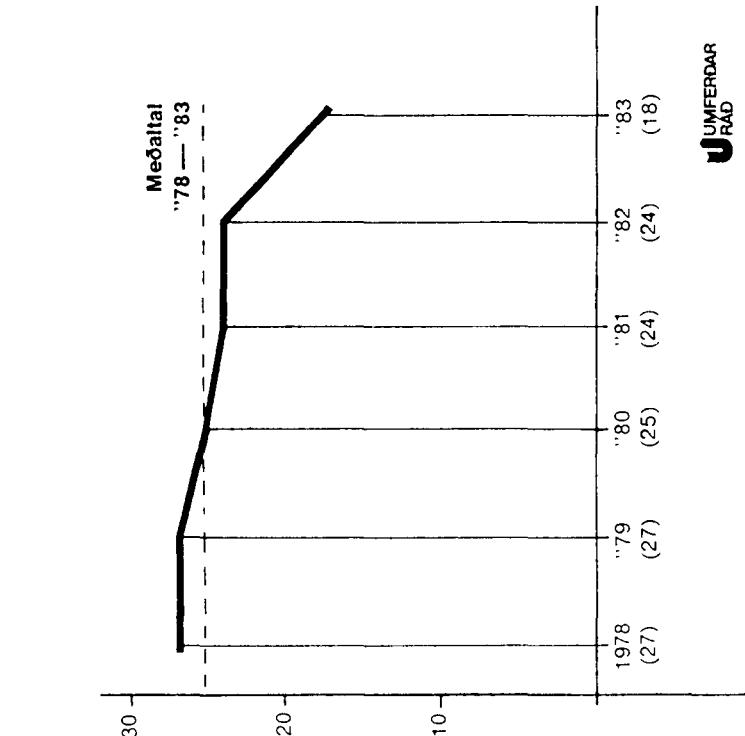


## Norrænt umferðaröryggisár



UMFERÐAR  
RÁD

## LÁTNIR Í UMFERÐARSLÝSUM Á ÍSLANDI ÁRIN 1978 — 1983



Fylgiskjal.

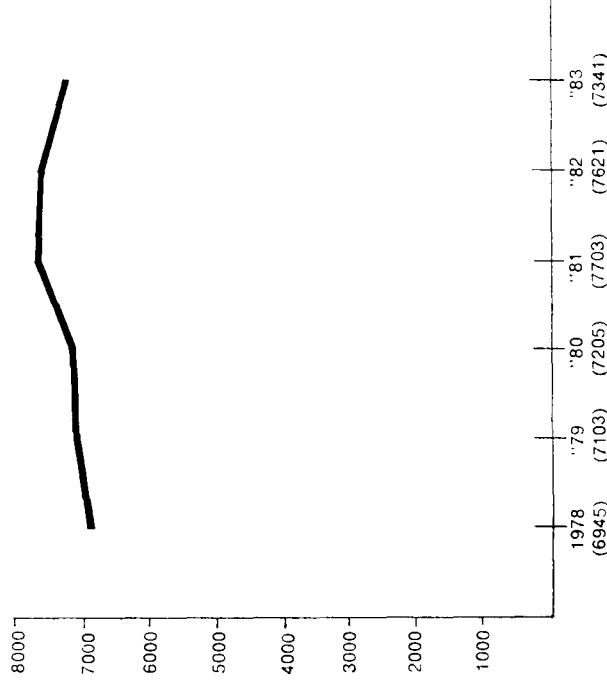


UMFERÐAR  
RÁÐ

### Norrænt umferðaröryggisár



### HEILDARFJÖLDI UMFERÐARSLYSA Á ÍSLANDI ÁRIN 1978 — 1983



### ALDURSSKIPTING SLASADRA Í UMFERÐINN Á ÍSLANDI ÁRIN 1978 — 1983

