

**Sp.**

## **125. Tillaga til þingsályktunar**

[121. mál]

um framkvæmdaáætlun til úrbóta í umferðarmálum.

Flm.: Guðmundur Bjarnason, Davíð Aðalsteinsson, Stefán Guðmundsson,  
Pórarinn Sigurjónsson, Haraldur Ólafsson.

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 bættu umferðarmenningu að leiðarljósi.
2. Umferðarslysavarna og bættis öryggisbúnaðar farartækja.
3. Frekari fræðslu ökumanna áður en þeir fá fullnaðarökuskírteini.
4. Kennslu- og leiðbeiningarstarfa á sviði vélhjólaksturs.
5. Rannsóknna á sviði umferðaröryggis.

### **Greinargerð.**

Tillaga þessi var flutt á síðasta þingi en náði þá ekki fram að ganga. Er hún því endurflutt óbreytt. Henni fylgdi svofelld greinargerð:

Árlega verður mikið eignatjón af völdum umferðarslysa hér á landi og það tjón, sem verður á lífi manna og limum af þeirra völdum, verður að sjálfsögðu 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 átak 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 tölulíðum 1—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. Þess má geta að Umferðarráð hefur gefið út form að slíkum samþykktum sem einstakar nefndir geta stuðst við. Áróður, ekki síst í ríkisfjölmíðlum, 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 bættis öryggisbúnaðar liggur nærri að nefna skyldunotkun bílbelta og hertar reglur um notkun ökuljósa og glitmerkja 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. hjólbarða, endurskinspríhyrninga, hjálma vélhjólafólks, 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. Þörf 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 lögreglunni með tilliti til aukinnar áherslu á bættu 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.

Skólabilabíur 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.

Hjólréiðar hafa færst í vöxt og er rétt að kanna hvort ekki eigi að taka upp opinbert gæðaeftirlit með reiðhjólum jafnframt því sem hjólaskoðun lögreglu og umferðarráðs verði eflað. Þá má kanna hvort rétt þyki að takmarka hjólréiðar 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 aukinni aðgreiningu í umferð og gera áætlanir um lagningu göngu- og hjólréiðastíga 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 tíðkast erlendis, t. d. í Bretlandi og Finnlandi, og gerir hvort tveggja að skapa vissu 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 ökuþróf, m. a. eftir því hvort prófraunin er þreytt í dreifbýli eða þéttbýli, hvort æfingartímar séu teknir að vetri eða sumri o. s. frv. Ástæða væri til að kanna hvort ekki sé þörf frekari samræmingar ökuþrófa 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 spreyta sig bæði í vetrarakstri og sumararakstri 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 vottorð ökukennara 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 áfát í kennslu- og leiðbeiningarstarfi á sviði vélhjólaksturs. Benda má á nauðsyn þess að efla félagsstarf meðal vélhjólalæigenda, bæta tæknilega aðstöðu varðandi þjálfun og próf á vélhjól og taka þarf upp sérstaka skráningu keppnishjólalæigenda 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. Lögregluskýrslur 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 flugslysanevnd 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 — rannsóknarnevnd sjóslysa — er starfandi samkvæmt ákvæðum í lögum um eftirlit með skipum.

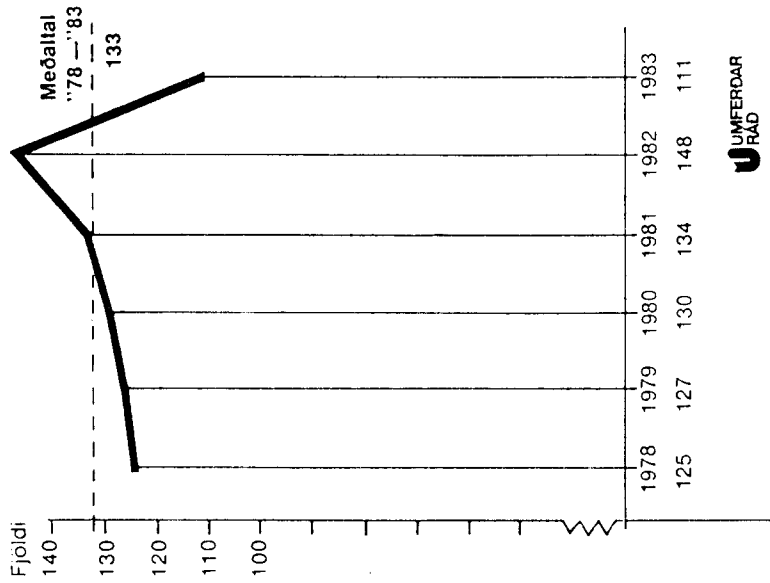
Rannsóknir af þessu tagi eru liður í fyrirbyggjandi starfi og virðist ekki síður brýn þörf fyrir það í sambandi við umferðarslys. Að lokum má benda á þann möguleika að leitað verði samstarfs við Háskóla Íslands, t. d. félagsvísindadeild, um ýmiss konar rannsóknir á sviði umferðarslysavarna.

Norrænt umferðaröryggisár



UMFERÐAR  
RÁÐ

SLYS Á GANGANDI FÓLKI  
Í UMFERÐINNI Á ÍSLANDI  
ÁRIN 1978 — 1983



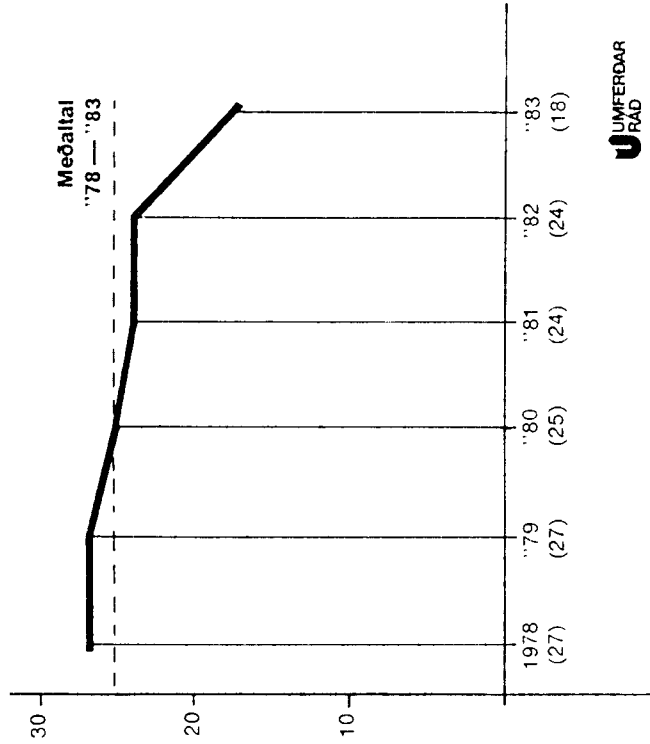
UMFERÐAR  
RÁÐ

Norrænt umferðaröryggisár



UMFERÐAR  
RÁÐ

LÁTNIÐ Í UMFERÐARSLYSUM  
Á ÍSLANDI ÁRIN 1978 — 1983



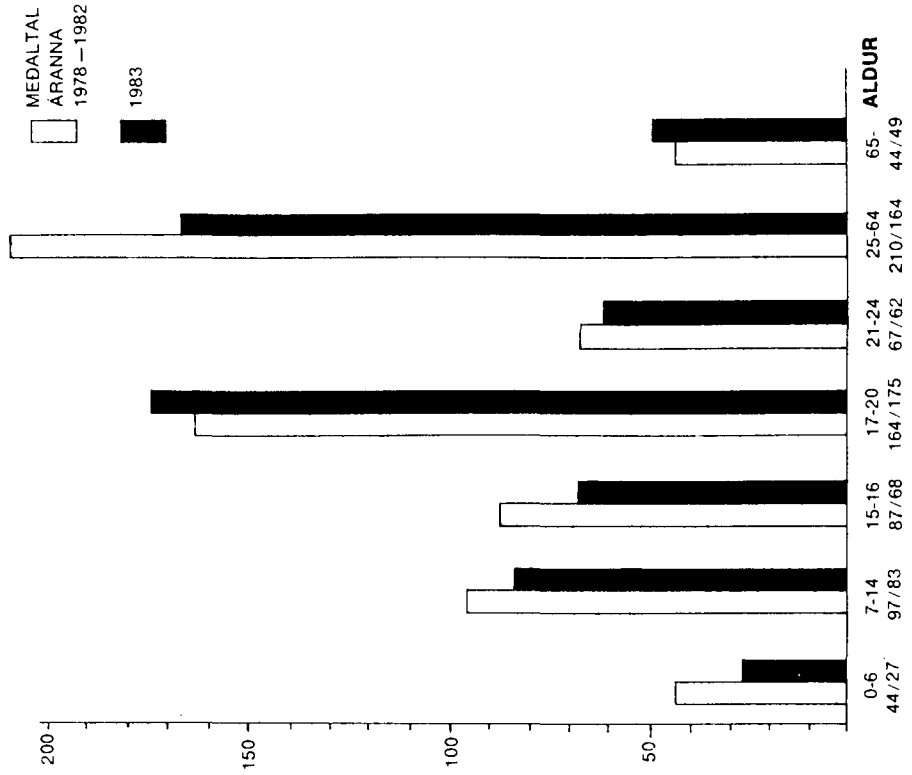
UMFERÐAR  
RÁÐ

Fylgiskjal.



**UMFERÐAR  
RÁÐ**

**ALDURSSKIPTING SLASÐRA Í  
UMFERÐINNI Á ÍSLANDI ÁRIN 1978 — 1983**



**Norrænt umferðaröryggisár**



**UMFERÐAR  
RÁÐ**

**HEILDARFJÖLDI UMFERÐARSLYSA  
Á ÍSLANDI ÁRIN 1978 — 1983**

