

Tillaga til þingsályktunar

um bætt umferðaröryggi á þjóðvegum landsins.

Flm.: Árni R. Arnason, Drífa Hjartardóttir, Vilhjálmur Egilsson, Gísli S. Einarsson,
Sigríður Jóhannesdóttir, Guðjón Guðmundsson, Guðmundur Hallvarðsson.

Alþingi ályktar að bæta skuli umferðaröryggi á þjóðvegum með því að:

- efla og auka umferðarlöggæslu,
- auka fræðslu og efla annað starf sem miðar að bættri umferðarmenningu.

Greinargerð.

Tilgangur tillögu þessarar er að bæta öryggi umferðar og vegfarenda á þjóðvegum með því að efla og auka annars vegar löggæslu og hins vegar fræðslu og annað starf sem miðar að bættri umferðarmenningu.

Tillagan er lögð fram í ljósi þess að á síðustu árum og missirum hefur alvarlegum umferðarslysum fjölgað og afleiðingar þeirra hafa orðið jafnvel enn afdrifaríkari en áður. Nokkrar stofnbrautir og þjóðvegir landsins hafa reynst vegfarendum sérlega hættulegir. Athuganir á slysatíðni, þ.e. fjölda slysa í hlutfalli við umferð eða fjölda ökutækja, sýna svo ekki verður um villst að Vesturlandsvegur, frá Reykjavík að Mosfellsbæ, og Reykjanesbraut sunnan Kópavogs eru hættulegustu þjóðvegir landsins. Lengi hefur slysatíðni á fyrrnefndum hluta Vesturlandsvegar verið hæst, en á síðustu missirum hefur slysatíðni á téðum hluta Reykjanesbrautar orðið enn hærrí. Í þessu sambandi má benda á að umferð um Reykjanesbraut er frábrugðin umferð um aðra þjóðvegi. Um hana er mjög mikil næturumferð sem þrátt fyrir veglýsingu reynist enn afar hættuleg sökum þess að vegfarendur um brautina virðast oftast í tímaþröng að komast á áfangastað vegna flugs, vinnu eða annarra erinda og veldur það ökuönnum augljóslega spennu.

Á Reykjanesbraut, um Hafnarfjörð og til Suðurnesja, hefur alvarlegum umferðarslysum fjölgað mjög á síðustu missirum og hefur tíðni þeirra hækkað hraðar en á öðrum þjóðvegum. Afleiðingar þess hafa orðið alvarlegar: örkuml, ótímabær dauðsföll og óbætanlegur missir aðstandenda og samfélagsins alls. Þetta hefur vakið mikla umræðu á Suðurnesjum um öryggi vegfarenda á Reykjanesbraut og hrundið af stað baráttu fyrir því að flýta framkvæmdum við tvöföldun brautarinnar sunnan Hafnarfjarðar og bæta umferðarmenningu. Hefur m.a. verið haldið úti vefsíðu sem gerir fólki kleift að skrá sig á lista til stuðnings við áskorun um að flýta úrbótum. Nú hafa yfir níu þúsund og tvö hundruð manns hvaðanæva af landinu lýst stuðningi við hana.

Í félagsheimilinu Stapa í Reykjanesbæ fór fram borgarafundur 11. janúar sl. um framtíð Reykjanesbrautar, með þátttöku samgönguráðherra, þingmanna Reykjaneskjördæmis, formanns samgöngunefndar Alþingis og vegamálastjóra. Á fundinum var húsfullir, eða um eitt þúsund manns, þar á meðal þingmenn annarra kjördæma, en einhverjir urðu frá að hverfa. Þessi mikla fundarsókn og þátttaka í störfum fundarins sýnir ótvírætt alvöru málsins og baráttuhug Suðurnesjamanna fyrir bættu öryggi vegfarenda um Reykjanesbraut. Fundurinn sam-

þykkti ályktun þar sem skorað er á Alþingi og stjórnvöld að flýta fyrirhuguðum framkvæmdum við Reykjanesbraut og ljúka tvöföldun hennar árið 2004. Þar er átt við Reykjanesbraut sunnan Hafnarfjarðar til Reykjanesbæjar. Ályktun fundarins er birt sem fylgiskjal með tillöggunni.

Á fundinum kom fram að tvöföldun Reykjanesbrautar var ákveðin með samþykkt langtímavegáætlunar á Alþingi 1998. Í henni fólst því samþykkt tillögu þingmanna Reykjaneskjördæmis um tvöföldun brautarinnar. Fyrstu áfangar þess verks eru á gildandi vegáætlun fyrir árin 2000–2004, þar á meðal fyrstu áfangar þess hluta brautarinnar sem ályktun fundarins snýst um. Af því sem fram kom á fundinum er ljóst að þingmenn hafa mismunandi upplýsingar um hvernig áætla megi raunhæfan framkvæmdatíma, enda liggja ekki enn fyrir útboðsgögn eða önnur jafnáreiðanleg gögn um hönnun og kröfur til verksins. Þá var rakið að fjárhagslegar forsendur eru ekki fyrir hendi vegna þessa hluta brautarinnar, en í áliti samgöngunefndar Alþingis um fyrrnefnda vegáætlun fyrir árin 2000–2004 kom fram að líklega yrðu allir hlutar hennar á næstu vegáætlun, þ.e. fyrir árin 2002–2006, sem Alþingi fjallar um á næsta þingi, veturinn 2001–2002. Svör samgönguráðherra og þingmanna sýndu skýran og samtaka vilja til að flýta þessu verki eins og unnt verður við umfjöllun Alþingis og í framkvæmd.

Mikilvægt er að bregðast við hækkandi slysatíðni með fleiri aðgerðum en stórfamkvæmdum í vegagerð, enda er alþekkt að það sem endanlega ræður um öryggi vegfarenda er ökulag og athygli ökumanna. Á vegum lögreglustjóraembættanna í Reykjanesbæ, á Keflavíkurflugvelli og í Hafnarfirði er þegar hafið sameiginlegt löggæsluáttak á Reykjanesbraut sunnan Hafnarfjarðar sem flutningsmenn vænta mikils af. Athuganir á umferðarslysum á þjóðvegum benda ótvírætt til þess að oftast megi rekja ástæður slysa til of mikils ökuhraða og ónógrar einbeitingar ökumanna. Hvort tveggja er fylgifiskur þess að ökumenn ofmeta eigin hæfni og meta aðstæður ekki rétt. Sömu athuganir sýna að aukin löggæsla hefur góð áhrif á ökulag manna, þeir draga úr ökuhraða og sýna meiri aðgát. Einnig er ljóst að einungis með aukinni löggæslu er unnt að bregðast við glæfraakstri. Aukin löggæsla er því fljótverkasta og áhrifaríkasta aðgerð til að bæta atferli ökumanna, ökuhraða, aðgát og ökulag. Áhrifamáttur löggæslunnar sést best að slysatíðni á þjóðvegi nr. 1 er lægst í þeim landshlutum og lögregluumdæmum sem þekkt eru fyrir öflugum umferðarlöggæslu. Má því jafnframt segja að aukin umferðarlöggæsla sé skilvirk aðgerð til bættrar umferðarmenningar og bættis öryggis vegfarenda.

Í a-lið tillögunnar er lagt til að efla og auka umferðarlöggæslu á þjóðvegum. Þannig getur fyrrnefnt löggæsluáttak lögreglustjóraembættanna þriggja orðið grunnur að því að löggæsla á Reykjanesbraut verði aukin til frambúðar.

Í b-lið tillögunnar er lagt til að auka fræðslu og efla annað starf sem miðar að bættri umferðarmenningu. Í því felst að taka þurfi á tveimur meginþáttum sem ráða miklu um öryggi í umferðinni: Annars vegar á einbeitingu ökumanna og mati þeirra á aðstæðum sem ræður atferli þeirra og viðbrögðum, en athuganir sýna að það veldur mestu um öryggi eða hættu vegna ökulags. Hins vegar á mótun umhverfis ökumanna umfram ástand vegar og löggæslu, þar á meðal hvort nægjanlegar viðvaranir og ábendingar eru gefnar um það sem fram undan er í umferð eða á vegi, ellegar um of mikinn ökuhraða ef það á við. Viðfangsefnið er fjölþætt og nær m.a. til þess að efla starf sem fyrir er, flýta undirbúningi nýrra aðgerða, skilgreina nýjar aðferðir til að ná athygli ökumanna og auka fræðslustarf, viðvaranir og áróður. Flutningsmenn telja fjölmörg verkefni felast í þessari tillögu en vilja sérstaklega nefna eftirfarandi:

1. Aukin verði fræðsla á vegum Umferðarráðs og áróður sem beinist að ökumönnum al-

- mennt, leitað verði leiða til að bæta undirbúning ökumanna með ökunámskeiðum, öku-skólum og æfingabrautum sem kynna ökunemum sem best hverju þeir geta átt von á í akstri og rekja má til umferðar, aðstæðna og mannlegra þátta og hvernig bregðast skuli við,
2. Sérstaklega verði leitað ráða til að fá ökumenn til að vera enn betur á varðbergi gagnvart einbeitingarleysi, röngu mati á aðstæðum og ofmati á eigin hæfni og kunnáttu, og efla vitund þeirra bæði um þekktustu ástæður og helstu afleiðingar umferðarslysa með fræðslu, áróðri og kynningu.
 3. Gerð verði úttekt á flutningum eldsneytis og annarra hættulegra efna um þjóðvegi landsins í því skyni að skipuleggja þá eða tímasetja með tilliti til umferðaröryggis. Úttekt nái til umfjöllunar um blikkandi viðvörunarljós á ökutækjum í slíkum flutningum.
 4. Flýtt verði umbótum á skráningu umferðarslysa til að geta enn betur greint áhættusama vegkafla og aðstæður eða aðra áhættuþætti og nýtt þær upplýsingar sem grundvöll ákvarðana um framkvæmdir og aðrar aðgerðir til að bæta öryggi.
 5. Eflidar verði reglubundnar rannsóknir á ástæðum alvarlegra umferðarslysa með sambærilegum aðferðum og notaðar eru við rannsóknir á orsökum flugslysa og sjóslýsa, og niðurstöður þeirra nýttar til fræðslu fyrir ökumenn og ökunema, svo og við ákvarðanir um framkvæmdir og aðrar aðgerðir til að bæta umferðaröryggi. Í núverandi fyrirkomulagi er gert ráð fyrir slíkum rannsóknum á dauðaslysum í umferðinni. Flutningsmenn telja líklegra til árangurs að nota aðra mælikvarða svo að fleiri alvarleg umferðarslys verði rannsökuð með þessum hætti og vísa í því efni til rannsókna á sjóslýsum og flugslysum.
 6. Gerð verði úttekt á öðrum aðgerðum í öryggisskyni og hvar þær koma að gagni, svo sem lýsingu, vegriðum milli akreina og sérstakri akrein fyrir hægfara ökutæki. Sérstaklega verði kannað gagn af viðvörunarljósum við hættulega vegkafla eða aðstæður og viðvörunarljósum tengdum búnaði sem skynjar of mikinn ökuhraða og breytingar á aðstæðum, svo sem ísingu eða dimmviðri. Kannað verði hvort viðvörunarljós vegna breytinga á aðstæðum mætti einnig tengja stjórnstöð með fjarskiptum.
 7. Unnið verði að auknu samstarfi allra aðila sem koma að umferðarmálum til að gera allt starf sem miðar að bættri umferðarmenningu sem áhrifaríkast og að þeir sem sýna ábyrgðarleysi verði þess varir með ýmsu móti, allt frá hærri tryggingaiðgjöldum til afskipta lögreglu og refsiaðgerða eftir því sem við á.

Fylgiskjal.

Ályktun borgarafundar í Stapa í Reykjanesbæ.

(11. janúar 2001.)

Borgarafundur, haldinn í Stapa 11. janúar 2001, skorar á stjórnvöld að taka tvöföldun Reykjanesbrautar fyrir við endurskoðun vegáætlunar og flýta framkvæmdum miðað við núgildandi vegáætlun og ljúka verkinu á fjórum árum, þ.e. árið 2004. Leitað verði leiða til að fjármagna verkið utan vegáætlunar eins og góð fordæmi eru fyrir í íslenskri vegagerð.