



Á að taka upp núllsýn í umferðaröryggismálum á Íslandi?

Dr.-Ing. Haraldur Sigpórsson

Rannsóknarráðstefna Vegagerðarinnar 4. nóvember 2011

# Vinnuhópur

- Haraldur Sigþórsson, verkfræðingur, hópstjóri
- Stefán Einarsson, verkfræðingur
- Rögnvaldur Jónsson, verkfræðingur, fv. framkv.stj. Vegagerðar
- Valdimar Briem, sálfræðingur, ráðgjafi um umferðaröryggi
- Elías Bjarnason, nemandi í HR, aðstoðarmaður vinnuhópsins

Vinnu er ekki lokið



## Forsaga verkefnisins

- Umræða í nefndum, ráðuneyti, Alþingi
- Umferðaröryggisáætlun
- Aðkoma Vegagerðarinnar: Styrkur til verkefnisins
- Tilkoma verkefnisins – tengiliðir: Auður Þóra Árnadóttir hjá Vegagerðinni, Þorsteinn Hermannsson frá Innanríkisráðuneytinu
- Vinnusaga – fundir, fundargestir: Ágúst Mogensen, Gunnar Geir Gunnarsson, Einar Magnús Magnússon, Ólafur Kr. Guðmundsson. Beðið er eftir fundi með Lögreglunni.

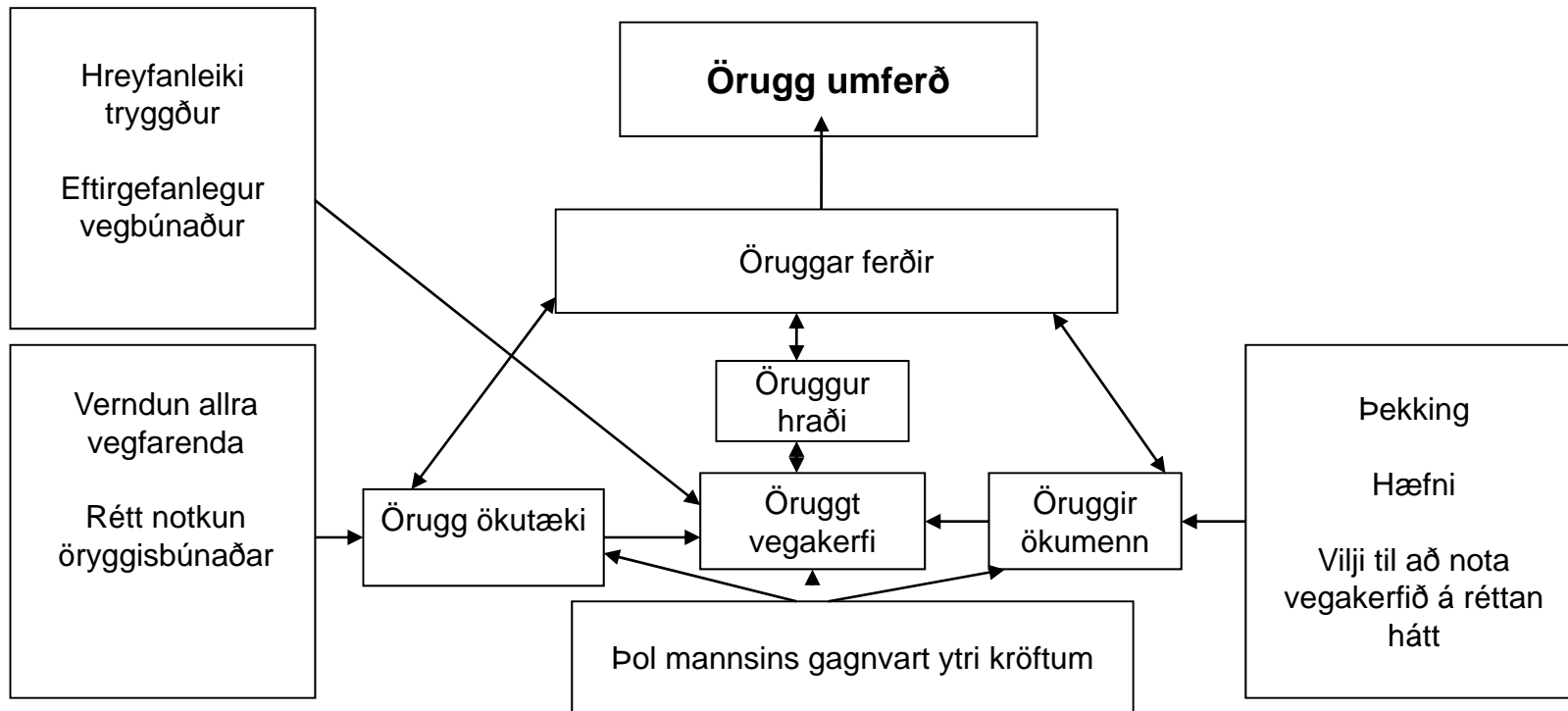
## Saga núllsýnarinnar

- Byrjaði í Svíþjóð árið 1996, tekin í lög 1997
- Claes Tingvall, læknir, umferðaröryggistjóri sænsku vegagerðarinnar, er hugmyndasmiður núllsýnar: „Vision Zero is a philosophy of road safety that eventually no one will be killed or seriously injured within the road transport system” (1999).
- Núllsýn í umferðaröryggi er hugmyndafræði, sem setur fram þá sýn, að á endanum muni enginn deyja eða slasast alvarlega innan umferðarkerfisins.
- Tekin upp í Noregi árið 2000 og í Finnlandi 2001.

## Hvað er núllsýn?

- Í skýrslu sem var kynnt á ráðstefnu í Ástralíu (Tingvall & Haworth, 1999) stendur m.a.: „...Vision Zero explicitly states that the responsibility is shared by the system designers and the road user.”
- Claes Tingvall sagði um hugsjónina á bakvið núllsýnina: „In essence, what you’re saying is that you go from a situation where safety is a trade-off with mobility, to a situation where you say that life and health are paramount in the road transport system“ (TISPOL, 2008)
- Í umræðu um umferðaröryggi í Svíþjóð, allt frá níunda áratug síðustu aldar, hefur **kerfishugtakið** verið í brennidepli. Þetta var sett fram af Tingvall og Lie (2008) í hugmyndinni um „öruggt kerfi“ (Safe System).

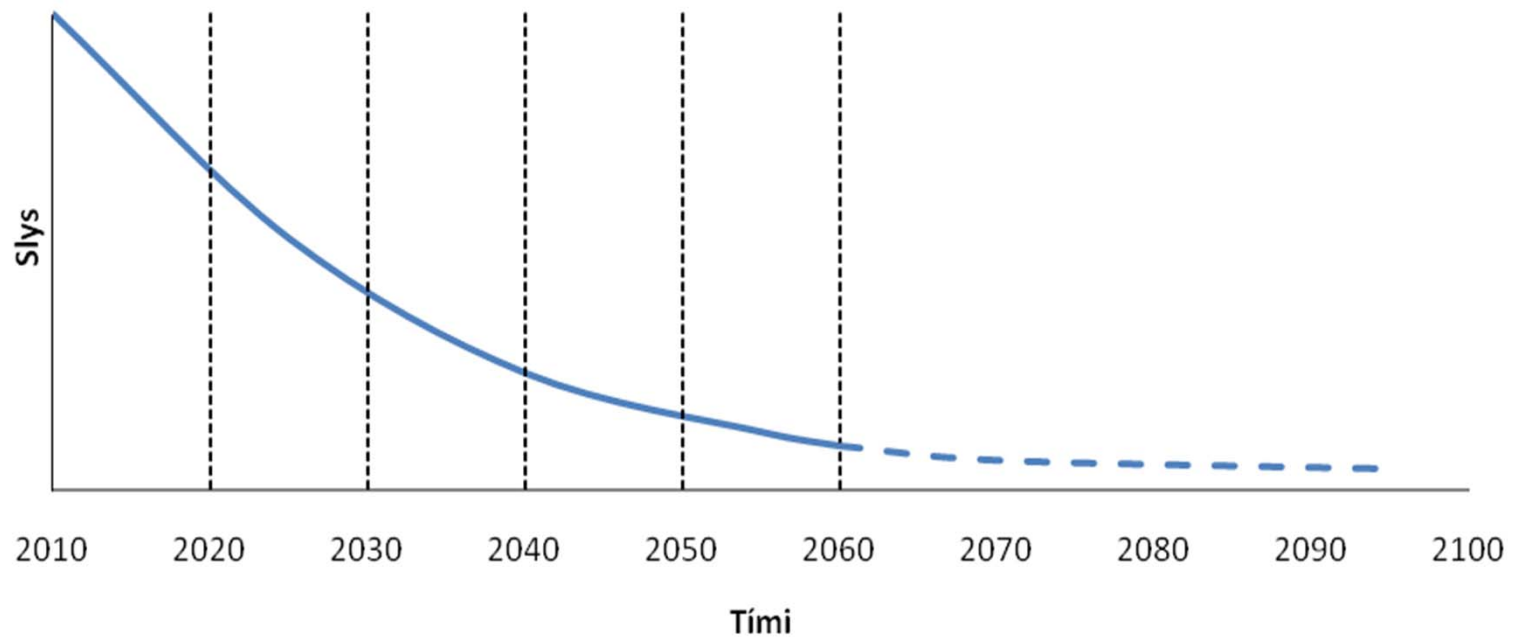
# Hvað er Safe System?



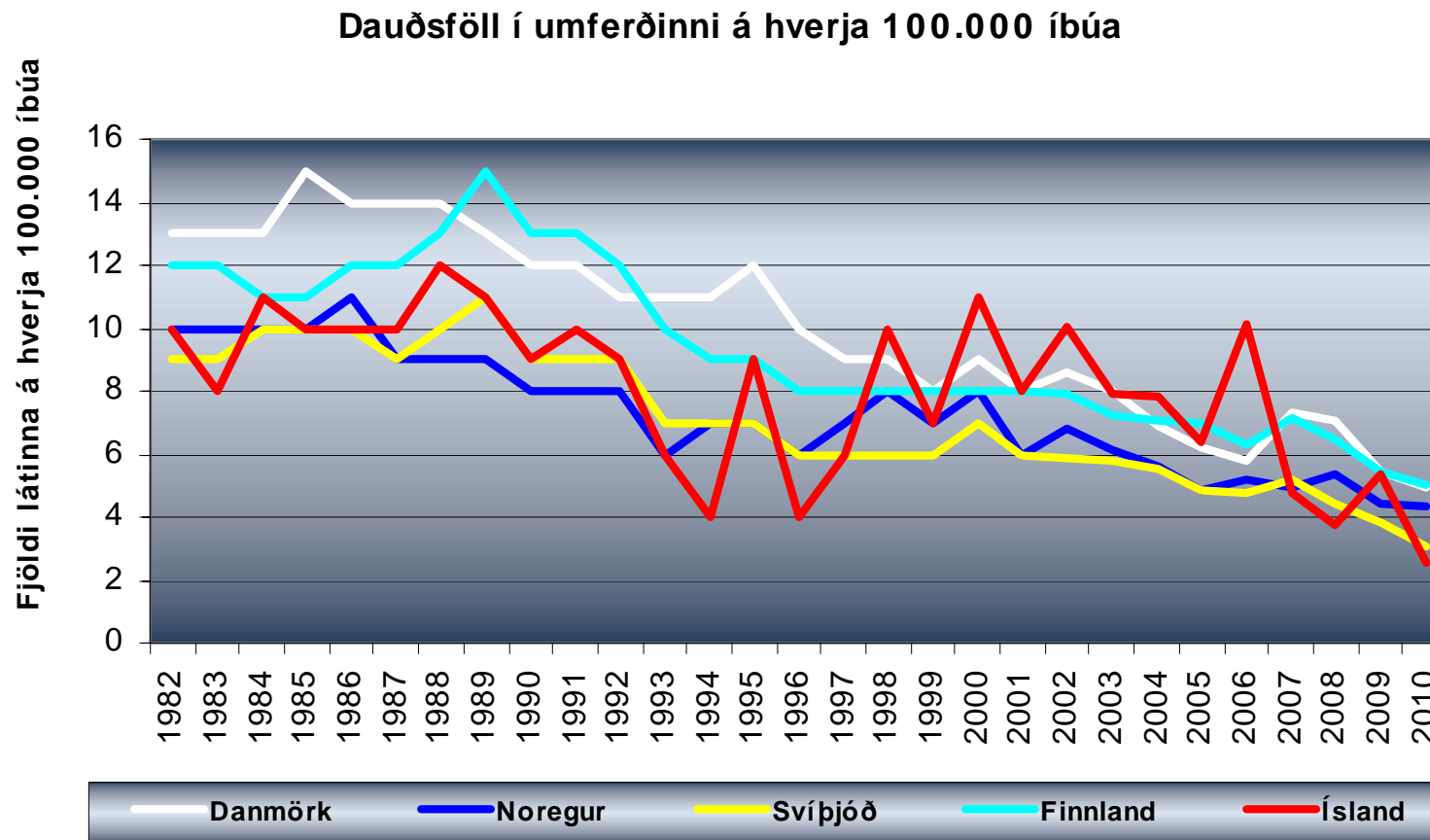
The traffic safety system (Tingvall & Lie, 2008)

# Framtíðarsýn

## Áætlun um fækkun alvarlegra umferðarslysa og banaslysa



## Purfum við að taka okkur á varðandi umferðaröryggi?

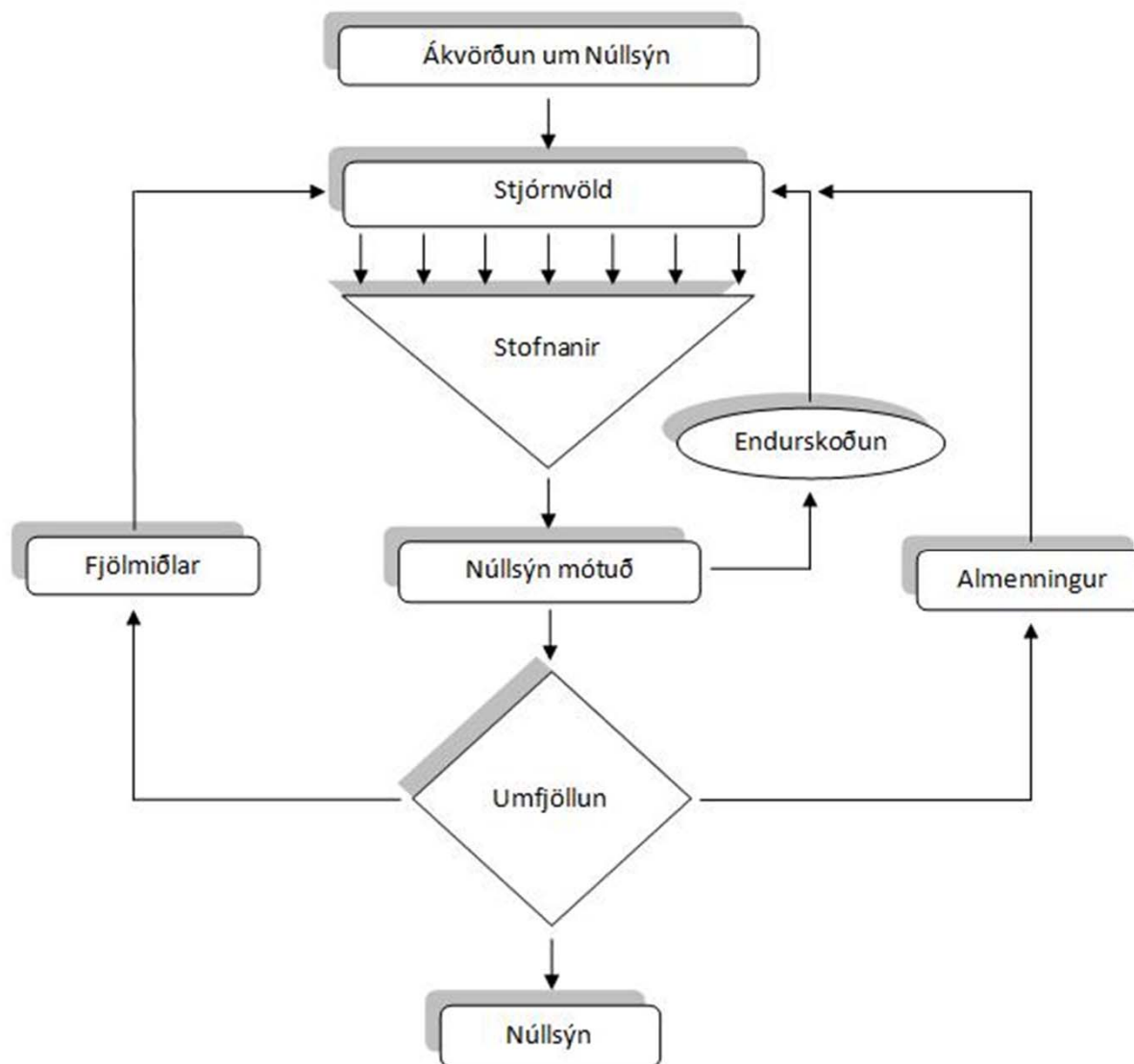


Heimild: Umferðarstofa, 2011





# Mikilvægi eftirlits (monitoring)



## Tillögur OECD („Towards Zero“, 2008)

1. Innleiða metnaðarfulla sýn á umferðaröryggi
2. Fá skuldbindingu stjórnvalda
3. Fjárfesta í umferðaröryggi
4. Setja upp tímabundin markmið til að nálgast sýnina á kerfisbundinn hátt
5. Þróa „Safe Systems approach“
6. Nýta þekktar aðferðir til að ná skjótum árangri
7. Koma á öflugri gagnasöfnun og greiningu
8. Efla stjórnkerfi umferðaröryggis
9. Fá hraðara flæði upplýsinga

## Metnaðarfull sýn á umferðaröryggi

Ráðlegt er að innleiða metnaðarfulla áætlun, sem miðar að því að útrýma dauðsföllum og alvarlegum slysum í samgöngukerfinu. Þetta mun leiða til breyttrar sýnar samfélagsins, aukinnar ábyrgðar og áreiðanleika stofnana, og móta aðferðafræði til aukins umferðaröryggis.

## Skuldbinding stjórnvalda

Nauðsynlegt er að stjórnvöld skuldbindi sig til að bæta umferðaröryggi. Stjórnendur umferðaröryggis skulu áfram þróa umferðaröryggisáætlanir. Mikla áherslu þarf að leggja á að upplýsa almenning. Meta þarf stefnu stjórnvalda árlega, gera mat á kostnaði vegna umferðarslysa og þróa safn skilvirkra aðgerða.

## Fjárfesting í umferðaröryggi

Það eru tækifæri fyrir markvissar fjárfestingar í umferðaröryggi, sem skilað geta hagnaði. Fagfólk tengt umferðaröryggi og yfirvöld ættu að þróa ferli fyrir þessa fjárfestingu. Aukið fjárframlag til stjórnunar umferðaröryggis og öruggari samgöngukerfis er nauðsynlegt til að ná markmiðum um umferðaröryggi.

## Tímabundin markmið

Metnaðarfull og framkvæmanleg markmið í umferðaröryggi, sem fengin eru út frá rannsóknum, eru áfram mikilvæg, til þess að ná fram bættum árangri og ábyrgð. Í mörgum löndum setja samgöngumálaráðherrar fram markmið um t.d. 50% fækkun á dauðsföllum frá árinu 2000 til 2012. Hér á landi er í umferðaröryggisáætlun stefnt að 5% fækkun alvarlegra slysa og banaslysa á ári til 2016.

## Safe Systems approach

Það er mælt með því að taka upp „Safe Systems approach“, sem stefnu í umferðaröryggi. Þessi aðferð umbreytir því með hvaða hætti umferðaröryggi er stjórnað í samfélaginu. Það tekur á öllum þáttum vegakerfisins á samræmdan hátt með það að leiðarljósi að tryggja að orka í árekstrum sé undir þeim mörkum sem gætu valdið dauðsföllum eða alvarlegum meiðslum. Þetta krefst þess að hönnuðir vegakerfisins og vegfarendur viðurkenni sameiginlegar skyldur og ábyrgð.

## Þekktar aðferðir

Líta þarf til stjórnunar í öryggismálum og búa til farveg fyrir langtímafjárfestingar og finna veikleika kerfisins. Þessar áætlanir og áform ættu að laga sig að stjórnunarfyrirkomulagi stofnana. Horfa ætti til „the world’s best practise”. Einnig þarf að nýta sér góð verkfæri þróuð af alþjóðlegum stofnunum við þetta ferli.



## Öflug gagnasöfnun og greining

Þróa þarf aðferðir til gagnasöfnunar. Efla þarf framsetningu endanlegra niðurstaðna. Skoða þarf mælingar á hegðun, t.d. meðalumferðarhraða, notkun sætisbelta, ölvunarakstri og eiginleikum ökutækja. Einnig þarf að meta afköst stofnana, kostnað í tengslum við umferðaslys og ökutækjaflota. Vanda þarf greiningu á gögnum.

## Stjórnkerfi umferðaröryggis

Tryggja þarf skilvirkt stjórnkerfi fyrir umferðaröryggi og leggja áherslu á stjórnun stofnana. Þetta krefst skýrrar skilgreiningar á tengiliðum og að ráðuneyti og stofnanir taki virkan þátt. Árangur og markmið séu stöðugt borin saman.

## Hraðvirkt upplýsingaflæði

Fjárfesta þarf í markvissum áætlunum og verkefnum. Krafist verður sterkrar og varanlegrar alþjóðlegrar samvinnu, til að virkja fjármagn og stuðning á sem hagkvæmasta hátt. Einnig skiptir máli að menn reyni nýstárlegar aðferðir, til að útrýma dauðsföllum og alvarlegum meiðslum.

## Hvað getur núllsýnin þýtt fyrir þjóðfélagið?

- Raunverulegur vilji liggur fyrir til að ná árangri
- Umferðaröryggi er tekið til umfjöllunar strax á fyrstu stigum
- Framkvæmdir, sem ekki stuðla að meira öryggi, lenda ekki ofarlega á forgangslista
- Kerfisbundnar lagfæringar þarf að gera á vegakerfinu í átt að öruggu kerfi

## Dæmi um áherslubreytingu

- Áður fyrr voru markmið í samgöngumálum oft dregin saman í þættina bætt aðgengi, meiri greiðfærni, tryggt öryggi og lágmörkun umhverfisáhrifa.
- Í nýlegum heimildum er öryggi talið “frummarkmið” og hin markmiðin “önnur markmið”.

## Hvað getur upptaka Safe System þýtt fyrir Vegagerðina?

- Öruggara vegakerfi og frampróun þekkingar
- Kostnað, en áhrif á umferðaröryggismenningu
- Endurskoðun hámarkshraða og mið af aðstæðum
- Öðruvísi ákvarðanatökufærli og annað val
- Öryggislega áhrifaríkar framkvæmdir í forgang
- Haldið áfram með ýmsar aðgerðir, sem beitt er nú þegar, t.d. leggja 2+1 vegi og hringtorg, lengingu vegriða, hreinsun vegsvæða, laga fláa, miðdeilir o.s.frv.

## Á að taka upp núllsýn?

- Svar: Já,  
en að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Skilyrðin hafa beint og óbeint komið fram í þessum fyrirlestri, en munu liggja fyrir, þegar lokaskýrsla hópsins verður afhent.

Takk fyrir

