

# Öryggisúttektir EuroRAP á Íslandi

## í ViDA heimsgagnagrunninn.

Ólafur Kr. Guðmundsson.

EuroRAP var stofnað 1999 með það að markmiði að skoða hvað væri hægt að gera varðandi vegakerfi til að koma í veg fyrir ónauðsynleg alvarleg slys og banaslys. Hugmyndin þróaðist í kjölfar öryggisprófana á bílum, EuroNCAP sem hófst nokkrum árum fyrr í kjölfar banaslyss Ayrton Senna í Formulu 1 árið 1994.

Frumkvæðið kom frá stofnandanum og núverandi formanni John Dawson, sem hafði starfað sem vegamálastjóri Skotlands og síðan við umferðarskipulagningu Lundúnaborgar. Hann stofnaði til samstarfs nokkurra bifreiðaeigendafélaga, rannsóknarstofnana og vegayfirvald með "Safe System Approach" að leiðarljósi, með því að þróa aðferðir sem væru hliðstæðar EuroNCAP, þ.e. að veita vegum stjórnur fyrir öryggi á sama hátt og gert var með bíla í EuroNCAP.

Fyrst voru gerð áhættukort (Risk Rate Maps) í Bretlandi, Hollandi, Svíþjóð og Spáni, þar sem vegum voru veitta stjórnur útfrá slysasögu sem hlutfall af eignum kílómetrum á viðkomandi vegum. Veittar voru 1 til 5 stjórnur fyrir áhættu vega á sama hátt og í EuroNCAP, þar sem 1 er lægst og 5 er hæst.

Þegar niðurstöðurnar voru greindar kom í ljós, að 80% af alvarlegum slysum áttu sér aðallega stað í 4 gerðum óhappa, þ.e. framánarekstrum, á gatnamótum, útafakstri og að aka á gangandi fólk. Einnig var sláandi, að 60% af banaslysum áttu sér stað utan þéttbýlis og megnið af slysunum áttu sér stað á hefðbundnum 1+1 vegum.

Árið 2002 komu fyrstu áhættukortin út og um leið var byrjað að þróa aðferðir til að öryggisskoða vegi, án þess að leggja slys til grundvallar "Road Protection Score". Enn og aftur er framsetningin gerð með 1 til 5 stjörnum.

Árið 2004 gerist Félag Íslenskra Bifreiðaeigenda FÍB, aðili að EuroRAP.

Undirbúningur, þjálfun, tækjaöflun og fjármögnun er unnin á árinu 2005 og skoðun vega hefst um vorið 2006. Um þjálfunina sá teimi frá SWECO í Svíþjóð, ásamt því að setja upp hugbúnað, sem kom frá Sænsku Vegagerðinni og tæki. Næstu tvö sumur voru síðan allar helstu leiðir á landinu með bundnu slitlagi skoðaðar í báðar áttir, eða um 3.500 km. Þessi fyrsta yfirferð byggði á veghlutum Vegagerðarinnar og miðaðist við öryggi umhverfis veganna, þ.e.

hvað tæki við ef ekið væri útaf, auk gatnamóta, miðjuskíptingar o.s.frv. Ekki var tekið inn í myndina atriði í veginum sjálfum, eins og slit, vegaxlir og yfirborðsmerkingar. Bráðabyrgðaskýrsla var síðan gefin út 2008 og lokaskýrsla 2010, ásamt áhættukortum af Íslandi og fleiri atriðum.

Á þessum árum fjölgaði aðildarlöndum í EuroRAP hratt. 2008 voru þau orðin 18 og 2011 var fjöldinn orðinn 27 lönd eftir stækkun Evrópusambandsins. Samtímis urðu til systurverkefni eins og AusRAP í Ástralíu, usRAP í Bandaríkjunum, KiwiRAP á Nýja Sjálandi, sem síðan öll stofnuðu iRAP, eða International Road Assessment Program ásamt EuroRAP. Þegar Sameinuðu Þjóðirnar settu "Decade of Action" af stað 2011 var iRAP einn þeirra aðila sem vann að útektum vegakerfa í því verkefni, sem núna er hálfnað og Ísland er aðili að.

Nú hófst gífurlega hröð þróun varðandi staðlaða og fullkomna aðlögun á hugbúnaði til að skrá og setja fram heildar úttekt á öllum helstu þáttum varðandi vegi, öryggi þeirra, styrkleika og veikleika fyrir alla vegfarendahópa. Í upphafi var bara metið öryggi þeirra sem voru í bílum en nú er lagt mat ekki bara á þá vegfarendur, heldur einnig gangandi, hjólandi og þá sem eru á bifhjólum. Um 80 atriði eru núna metin, bæði jákvæð og neikvæð, sem og atriði sem varða veginn sjálfann og hvað í hönnun og byggingu getur haft áhrif á öryggi vegfarenda.

Nokkrar mismunandi útgáfur af skráningarhugbúnaði og tækni er núna til, en allt sameinast síðan í framsetningu, sem er orðin stöðluð fyrir allar útgáfur sem í gangi eru. Á Íslandi notum við einfaldan skráningarbúnað, sem samanstendur af GPS tæki, videómyndavél, tölvu og snertiskjá, sem allt er tengt saman meðan grunnskráning fer fram úr bíl, sem ekið er um viðkomandi vegi. Hugbúnaðurinn var þróaður í Svíþjóð fyrir EuroRAP.

Í kjölfarið er allt yfirfarið með því að skoða videómyndirnar og bæta við fjölda upplýsinga, sem ekki er hægt að meta meðan á akstri stendur. Síðan eru upplýsingarnar bútaðar niður í 100 metra kafla, sem hver um sig fær öryggismat og stjörnugjöf.

Fyrir rúmu ári var nýi hugbúnaðurinn sem þróaður var til framsetningar tilbúinn. Hann byggir á samantekt af öllum helstu rannsóknum og skýrslum sem gerðar hafa verið í heiminum varðandi umferðaröryggi og áhrif mismunandi þátta. Þróunin tók um 3 ár og var fjármögnuð af FIA Foundation og Alþjóðabankanum. Helstu umferðarsérfræðingar Bandaríkjanna, Ástralíu og

Evrópu tóku þátt í þessari vinnu í samvinnu við Google og Amazon, þar sem kerfið er nú hýst á "Skýi" þeirra. Kerfið heitir "ViDA", sem er Líf á spænsku.

Eftir að skráningu og eftirvinnslu er lokið í hverju landi, samkvæmt nákvæmri handbók og gæðaeftirliti, eru upplýsingarnar færðar í ViDA ásamt grunn upplýsingum um hvert land, svo sem fólksfjölda, slysaupplýsingum og nokkrum þjóðhagsstærðum. Úrvinnslan tekur síðan örskamma stund og stjórnugjöfin tilbúin á nokkrum mínútum.

Mjög nákvæm greining er síðan á öllum öryggisþáttum, sem eru settar fram myndrænt og í töflum og öðrum upplýsingum. Kerfið byggir síðan á módeli og útreikningum á hugsanlegum gagnaðgerðum, til að auka öryggið. Þar er lagt mat á kostnað við úrbætur og útfrá slysa sögu og öryggisúttektinni komið með lista yfir aðgerðir sem hægt væri að fara í til að bæta öryggið á sem hagkvæmastan hátt.

ViDA kemur því með tillögur sem mestum árangri myndu skila, kostnaðargreinir og sýnir ávinning, bæði hvað varðar fækkun alvarlegra slysa og banaslysa inn í framtíðina, en einnig fjárhagslegan ávinning og greinir hvað myndi skila mestu fyrir samfélagið.

Hér verða kynntir fyrstu 500 km. sem búið er að vinna og setja inn í ViDA af gögnum frá Íslandi, sem þó er enn eftir að yfirfara og gæðaprófa. Síðan er verið að vinna í 3.500 km. í viðbót, sem ætlunin er að setja inn í kerfið á næstu vikum. Þegar allt er komið inn verður kerfið opnað fyrir alla sem vilja nýta sér þessar upplýsingar.

Með ViDA er í fyrsta skiptið komin samræmd aðferð til að meta öryggi vegakerfa. Milli 70 og 80 þjóðir eru núna byrjaðar að safna upplýsingum til að setja í ViDA. Markmið Sameinuðu Þjóðanna og iRAP er að 50% af helstu vegum heimsins séu komin inn í kerfið 2020. Nýjastir í RAP fjölskylduna er Kína, en þar er gífurleg vinna í gangi núna við að meta allt vegakerfið þar. Markmiðið er að ljúka því á 3 árum, eða 100.000 km. á ári, samtals 300.000 km.

Nokkrar þjóðir eru búnar að setja sér pólitísk markmið varðandi öryggi vegakerfa til framtíðar, eins og Holland, Svíþjóð, Nýja Sjáland og síðast Bretland, þar sem allar framkvæmdir miðast við að uppfylla lámærks stjórnugjöf skv. iRAP og ViDA. Sama á við um fjárveitingar og lán Alþjóðabankans og annarra þróunarbanka til veggerðar, þar sem lámærk hefur verið sett við 3 stjörnur fyrir allar fjárveitingar. Innan skamms tíma má gera slíkt hið sama hvað varðar Ísland.