

EuroRAP á Íslandi – Umhverfi vega.

Ólafur Guðmundsson.

Góðir áheyrendur. Erindi mínu ætla ég að skipta í tvennt. Í fyrsta lagi að kynna fyrir ykkur EuroRAP verkefnið stuttlega og stöðu þess á Íslandi. Í seinni hlutanum ætla ég að kynna tengda hluti, sem er umhverfi vegana okkar með tilliti til slysa og alvarleika þeirra.

Öruggr umferð snýst um öruggt vegakerfi, þar sem hegðun ökumannsins, ökutækið og vegurinn skipta höfuð máli. EuroRAP tekur á því sem snýr að veginum og systurverkefnið EuroNCAP tekur á ökutækjunum. Fram til þessa hefur aðal áherslen verið á ökumanninn og hegðun hans, en vægi ökutækja og vega hefur aukist mjög á síðustu árum. Í EuroNCAP og EuroRAP er mesta vægið sett á veginn og ökutækið.

EuroRAP hófst á Íslandi með undirbúningi árið 2005. Fyrstu prófanir voru framkvæmdar á síðasta ári og fjármögnun kom frá Samgönguráðuneytinu og Umferðarstofu, en hefur Vegagerðin styrkt verkefnið. Tæknileg aðstoð og gögn hafa verið veitt af Vegagerðinni og Loftmyndum ehf.

Við erum nú með nýjan bíl til afnota í verkefnið af gerðinni Benz B 200. Hann var afhentur formlega af samgönguráðherra, Kristjáni L. Möller í júlí síðaðsliðnum. Rekstur og fjármögnum bílsins hefur verið styrkt af eftirtöldum fyrirtækjum, Öskju, N1, Lýsingu, Samskip, Heklu og VÍS.

Bíllinn er útbúinn með tækjum og hugbúnaði, sem þróaður var af Sænsku vegagerðinni og sænska verkfræðifyrirtækinu SWECO. Um er að ræða sérstakan tölvubúnað, nákvæman vegmæli, digital skráningarborð, GPS tæki, videotökuvél o.fl. Úttektin er síðan framkvæmd með sjónrænni skoðun samkvæmt nákvæmri handbók og það sem skoðunarmaðurinn sér er fært inn á tölvuborðið. Vegurinn er ekinn í báðar áttir og niðurstöðurnar síðan sendar til SWECO þar sem úrvinnsla og stigagjöf er reiknuð út. Útkoman er síðan birt í formi skýrslu og á sérstökum stöðluðum kortum, þar sem stjörnujöfin er túlkuð með mismunandi litum.

Forkönnun var framkvæmd á síðasta ári um leið og kennsla og þjálfun átti sér stað. Sænska skoðunarteimið kom til landsins og teknir voru út 175,37 km. á suðvestur horninu. Niðurstaðn var síðan birt í skýrslu síðastliðið haust. Þessir vegir fengu að megninu til 3 stjörnur, en sumstaðar voru þær einungis 2.

Ég ætla að kynna nánar niðurstöðurnar á Reykjanesbrautinni, en ekki er tími til að fara yfir hina hlutana hér. Til grundvallar er vegþekja Vegagerðarinnar sem skiptist í nokkra hluta. Einkenni vegarans má sjá á nokkrum myndum, en ég held að flestir þekki þennan veg nokkuð vel. Byrjað var í Kaplakrika og endað við flugstöð Leifs Eiríkssonar. Heildarniðurstaðan er 3 stjörnur.

Niðurstöðurnar eru einnig settar fram hvað varðar miðjuskiptingu, hliðar vegarins, vegamót og öryggissvæði. Varðandi miðjuskiptinu er niðurstaðan var 3 og 2 stjórnur. Hliðar vegarins fá almennt 3 stjórnur en þó voru nokkrir kaflar sem fengu 2 stjórnur og þá aðallega vegna falls framaf og nálægðar við hraun. Reykjanesbrautin hlaut 4 stjórnur hvað varðar vegamót, enda eru þau flest mislæg og önnur vegamót fá.

Þegar næsta skýrsla verður gefin út í lok þessa árs, er ætlunin að fara í frekari vinnu varðandi framsetningu á kortum og á netinu. Prófanir hafa verið gerðar í samvinnu við Loftmyndir ehf, þar sem niðurstöður EuroRAP forkönnunarinn hefur verið bætt inn á loftmyndakerfið. Einnig var gerð prófun á að setja slysasögu sömu veghluta inn á kerfið og setja upp valmyndakerfi til að blanda þessu saman.

Áætlun 2006 hljóðaði upp á 1.232 km. til viðbótar. Mælingar hófust í september í fyrra, en vegna veðurs tókst ekki að ljúka því öllu á síðasta ári. Þráðurinn var því tekinn upp á þessu ári og bætt við rúmum 1000 km. í áætlun 2007. Mælingum lauk í september og er því samtals búið að taka út 2.450 km. af vegakerfinu, þar á meðal hringveginn allann. Úrvinnsla er nú í gangi hjá SWECO og EuroRAP í London.

EuroRAP er í stöðugri þróun og er að dreifast um alla evrópu. Hliðstæð verkefni eru einnig í gangi eins og AusRAP í Ástralíu og usRAP í Bandaríkjunum. Öll þessi verkefni eru síðan að sameinast í iRAP, International Road Assessment program, sem er sérstaklega ætlað að taka á þessum málum hjá þróunarlöndunum í samvinnu við Alþjóðabankann. Sem stendur eru þessi verkefni öll miðuð við farþega í bílum, en TRL í Bretlandi er að þróa þessar aðferðir fyrir bifhjól, gangandi og hjólandi vegfarendur. Einnig er verið að þróa aðferðir fyrir þéttbýli, en sem stendur miðast þessar úttektir fyrir vegi í dreifbýli.

Meðan á EuroRAP úttektinni hefur staðið undanfarin misseri, höfum við sem að þessu stöndum orðið vör við fjölda atriða varðandi vegakerfi okkar, sem ekki eru í lagi og í samræmi við það sem gerist í löndunum í kringum okkur. Ljósastaurar eru ekki skv. stöðlum og árekstraprófaðir. Frágangur á brúarhandriðum er ekki samkvæmt stöðlum. Ýmsir hættulegir hlutir eru við vegi og svona má lengi telja. Skilgreiningar á stöðlum og notkunarstöðum vantar og það er enginn listi til yfir viðurkenndar vörur og aðferðir við niðursetningu og notkun. Ísland hefur meira að segja ekki undirritað Vínarsáttmálann um umferð frá 1968.

Það fyrsta sem við rákum okkur á voru ljósastararnir við Reykjanesbraut og Vesturlandsveg. Nokkur tilfelli hafa komið upp þar sem staurarnir brotna ekki eins og til er ætlast. Í ljós kom að þeir eru smíðaðir á Íslandi og hafa aldrei verið árekstraprófaðir. Þetta gerði það að verkum að EuroRAP úttektinni á Reykjanesbraut var breytt og féll stjórnugjöfin varðandi hlið vegarins stauramegin í 1 stjórn.

Sama á við um brúarhandrið. Skv. stöðlum eiga þau að uppfylla staðlana H1 – H4 eftir gerð brúa. Hér á landi eru notuð hefðbundin vegrið í flestum tilfellum. Gæðaefirlit vegna frágangs og viðhalds er einnig ekki sem skildi. T.d. eru vegriðin á nýju Þjórsárbrúnni boltuð öfugt á uppistöðurnar og snúa á móti akstursstefnunni. Uppistöður eru boltuðar niður með múrboltum en ekki niður steiptum söklum.

Í mörgum tilfellum er ekki verið að nota réttar vörur við vegi og setja niður hluti eins og stálþil, stórgrýti, blómakassa og annað í þeim dúr, sem er hættulegt fólki og farartækjum.

Í 9 tilfellum banaslysa á árinu 2006 kom umhverfi vega við sögu á einn eða annan hátt. Amk. 5 tilfelli eru í ár, þar sem umhverfi vega hefur haft mikil áhrif á að umferðaróhapp varð að banaslysi á þessu ári. Nefna má banaslysin á vegi 1 í Hörgárdal, Norðurárdal, Þorlákshafnarvegi, Vestfjarðavegi og Krísuvíkurvegi. Þrjú af þessum tilfellum eru á vegum sem EuroRAP úttekt hefur farið fram á og þessir staðir verið merktir hættulegir.

Þó má fullyrða, að lagfæringar í kjölfar EuroRAP úttektar og þeirrar umræðu sem þetta verkefni hefur haft í för með sér or komin af stað. Vegrið er verið að lengja við brýr, lagfæringar á umhverfi hafa farið af stað og notkun á umferðarvænum hlutum eins og Latix staurum fyrir umferðarmerkingar hafist.

Að lokum, vil ég nefna eitt atriði sem við höfum kannað samfara EuroRAP úttektinni, en það er breidd akreina. Ég nefni hér nokkrar mælingar á vegi 1, þar sem breidd akreina er allt niður í 2.50 á hvorri akrein. 3.50 á að vera lámarkið.

Sem tillögu til úrbóta mætti skipa vinnuhóp nokkurra aðila, til að fara yfir þessi mál og koma með lista yfir vörur og aðferðir á svipaðan hátt og t.d. Svíar og Bretar hafa gert. Óheimilt er að nota aðrar vörur en þær sem eru á þessum lista, nema mótvægisáðgerðir séu viðhafðar. Dæmi um þennan lista frá Bretlandi má sjá hér.

Betri vegir bjarga mannlífum!!!

Þökk fyrir áheyrnina.