

Á að taka upp núllsýn í umferðaröryggismálum á Íslandi?

Núllsýn var komið á í Svíþjóð með lagasetningu árið 1997, síðar í Noregi 2000 og Finnlandi 2001. Markmið núllsýnar er að koma í veg fyrir alvarleg slys og banaslys. Í byrjun var hún sett fram sem viljayfirlýsing um að unnið skyldi að því, að engin banaslys yrðu í umferðinni. Til að byrja með var þó engin önnur sérstök umferðaröryggisáætlun tekin í notkun samhliða núllsýninni, en fljótlega ákvað sænska stjórnin, að markmiðið skyldi vera að fækka banaaslysum um helming á 10 árum. Núllsýnin var fljótlega sett í samband við breytingu tveggja akreina, hættulegra vegakafla í 2+1 akreina vegi með vegriði, og hefur sú breyting alls staðar gefist vel.

Árangur núllsýnar sem slíkrar var í fyrstu tiltölulega lítill, þar sem vegakaflarnir, sem breytt var, voru tiltölulega fáir og stuttir. Smám saman tókst þó að ná meiri árangri í baráttu við slysin, og eru 2+1 vegir nú orðnir algengir í Svíþjóð. Eftir að komið var á öryggiskerfi og ábyrgð þeirra sem komu að umferðaröryggismálunum var skilgreind nánar í umferðinni jókst árangur einnig til muna. Trú manna á núllsýninni jókst, en ekki urðu fleiri í bili sem tóku hana upp því að önnur lönd höfðu einnig hugsjónir og tóku upp svipaðar aðferðir, sem reyndust vel, og má nefna Hollendinga og Breta í því sambandi.

Öryggiskerfi Svía er oft tengt við núllsýnina. Í Ástralíu hefur verið þróað svipað kerfi, og var það nefnt “Safe Systems”, en „faðir“ núllsýnarinnar, Claes Tingvall, var um tíma prófessor í Ástralíu, auk þess að vera framkvæmdastjóri hjá sænsku vegagerðinni. Síðan í byrjun áttunda áratugs síðustu aldar hefur verið unnin mikil heildræn vinna til að auka umferðaröryggi, og var mönnum snemma ljóst, að skoða þyrfti allt í samhengi bifreiðar, vegi og ökumenn í því skyni að auka umferðaröryggi. Búast mætti við bestum árangri þegar náð yrði til allra þátta samtímis.

Einn þessara þátta er mat á vegum, sem varð fljótlega alþjóðlegt verkefni, því menn skildu mikilvægi þess. Mat á vegum í Evrópu og um allan heim er í gangi og er það mikilvægt og m.a. gert hér á landi. Hafa ber í huga, að núllsýnin og öryggiskerfið gildir fyrir þá, sem hlýða reglum. Fyrir hina, sem keyra of hratt, nota ekki öryggisbúnað eða eru undir áhrifum áfengis eða vímuefna, þurfa að koma til aðrar aðferðir. Er eftirlit og sektir vænlegar leiðir í því sambandi.

Menn gera mistök. Því er þjálfun þeirra mikið atriði. Á nýliðnum árum hefur vitund manna aukist fyrir því, að dauðsföll í umferðinni séu óeðlilega mörg og hafi verið svo um langt skeið. Því ákváðu menn að setja í gang tíu ára verkefni til þess að ná betri árangri og er þetta verkefni nefnt “decade of action” og tilgangurinn er að fækka banaslysum verulega og undirbúa enn frekari árangur er tímar líða. Þar sem mönnum er ljóst, að hér er um heimsátak að ræða þá er mikilvægt að vera með og horfa til þess árangurs, sem margar þjóðir hafa náð.

Flestir eru sammála um, að umferðarmenningu sé áfátt hér á landi og hefur mörgum staðið ógn af hraðakstri á hinum mjóu vegum landsins. Óhjákvæmilegt virðist að stefna að betri umferðarmenningu, og gæti innleiðing núllsýnar verið öflugt skref í þá átt, þar sem vitund almennings fyrir öryggi er líkleg til að aukast mikið, ef núllsýn yrði komið á. Líklegt er þó, að uppfylla verði ýmis skilyrði, til að upptaka núllsýnar skili sem mestum árangri.