

Tillaga til þingsályktunar

um stefnumótun um aukið umferðaröryggi.

(Lögð fyrir Alþingi á 127. löggjafarþingi 2001–2002.)

Alþingi ályktar að á næstu ellefu árum, eða fyrir lok ársins 2012, skuli stefnt að fækkun alvarlegra umferðarslysa um 40% miðað við fjölda slysa árin 2000 og 2001. Þessu takmarki verði náð með sameiginlegu átaki ríkis, sveitarfélaga, fyrirtækja og áhugahópa um umferðaröryggismál. Dómsmálaráðherra kynni Alþingi í byrjun hvers árs stöðu umferðaröryggismála og hvernig miðar í átt að settu marki. Starfs- og framkvæmdaáætlun verði endurskoðuð árlega.

Athugasemdir við þingsályktunartillögu þessa.

Með ályktun um aukið umferðaröryggi og framkvæmdaáætlun sem samþykkt var á 120. löggjafarþingi var stefnt að verulegri fækkun alvarlegra umferðarslysa. Sett var markmið fyrir árin 1997–2001 um 20% fækkun á alvarlega slösuðum og látnum þannig að þeir yrðu færri en 200 í lok tímabilsins, en höfðu að meðtali verið 278 síðustu fjögur ár þar á undan. Markmiðin hafa náðst í meginatriðum þrátt fyrir að umferð hafi aukist mikið og bílum fjölgað verulega. Árið 2000 var fjöldi alvarlega slasaðra og látinna innan við 200 og bráðabirgðatölur fyrir árið 2001 gefa til kynna að heildarfjöldinn sé einnig nokkuð innan viðmiðunar-markanna.

Ríkisstjórnin samþykkti 6. febrúar 2002 að leggja fram nýja stefnumörkun á sviði umferðaröryggismála til næstu ellefu ára. Lagt er til að á tímabilinu 2002–2012 verði markvisst unnið að því að árið 2012 verði alvarlega slasaðir og látinir færri en 120, sem þýðir fækkun um rúm 40% frá fyrri umferðaröryggisáætlun.

Starfshópur skipaður af dómsmálaráðherra lauk nýlega gerð tillögu um umferðaröryggisáætlun fyrir tímabilið 2002–2012. Í starfshópnum voru Óli H. Þórðarson, framkvæmdastjóri Umferðarráðs, Ingimundur Einarsson, varalögreglustjóri í Reykjavík, og Rögnvaldur Jónsson, framkvæmdastjóri tæknisviðs Vegagerðarinnar. Áður hafði umferðaröryggisnefndin, sem lauk störfum í árslok 2000, skilað drögum að áætluninni sem meðal annars voru tekin til umræðu á Umferðarþingi 2000. Í nefndinni áttu sæti Þórhallur Ólafsson, formaður Umferðarráðs, Georg Kr. Lárusson, forstjóri Útlendingaeftirlitsins, og Rögnvaldur Jónsson, framkvæmdastjóri tæknisviðs Vegagerðarinnar.

Með nýrri umferðaröryggisáætlun er kominn rammi utan um starf næstu ára á sviði umferðaröryggismála. Áætlunin gefur gott yfirlit yfir aðgerðir í þágu aukins öryggis í umferðinni. Áriðandi er að hafa í huga að áætlunin þarf stöðugt að vera í endurskoðun og því er mikilvægt að benda á að þeir sem hafa tillögur og athugasemdir við hana geta ávallt komið þeim til dómsmálaráðuneytisins eða til nefndar sem mun endurskoða skýrsluna og bera fram

tillögur um ný stefnumið. Mikil vinna hefur verið lögð í skýrsluna og þar er tekið á þáttum sem varða öll svið umferðar og alla sem taka þátt í þessu samræmda átaki.

Í skýrslu starfshópsins er áhersluatriðum og tillögum hans skipt í átta eftirfarandi kafla:

1. Skipan umferðaröryggisstarfsins.
2. Öruggari hraði.
3. Bílbelti – öryggisbúnaður.
4. Öruggari ökumenn – ökunám, endurmenntun og ökupróf.
5. Áfengi, lyf – þreyta.
6. Öruggari vegir, götur og umhverfi vega.
7. Auknar forvarnir – löggæsla, fullnusta og upplýsingar.
8. Aðrar tillögur starfshópsins.

Í upphafi hvers kafla eru helstu áhersluatriði og tillögur tíunduð og nánar fjallað um hvert og eitt atriði í kaflanum. Aftast í hverjum kafla er að finna lista yfir tímaáætlun aðgerða, hvenær skuli ráðast í aðgerðir og hvort tillögurnar kalli á breytingar á lögum eða reglugerðum.

Helstu niðurstöður starfshópsins eru eftirfarandi:

1. Starfshópurinn leggur höfuðáherslu á að viðhorf til umferðaröryggismála breytist frá því sem nú er. Í tillögunum er því aukin vitund sett fremst í forgangsröð þeirra verkefna sem lagt er til að ráðist verði í. Viðhorfsbreyting þarf að verða á öllum sviðum og er að mati starfshópsins brýnt að umferðaröryggismál fái aukið vægi í þjóðfélagssumræðunni.
2. Starfshópurinn leggur til að stjórnvöld umferðaröryggismála verði gerð skýrari þannig að verkaskipting einstakra ráðuneyta, stofnana og sveitarfélaga verði gleggri. Til að árangur náist í starfinu þarf pólitíska forustu og frumkvæði á Alþingi, í Stjórnarráðinu og hjá sveitarfélögunum. Lagt er til að skipuð verði nefnd sem leggi fram tillögur um verkaskiptingu og ábyrgð aðila.
3. Starfshópurinn leggur til að skipuð verði umferðaröryggisnefnd á ný og að hún verði skipuð á svipaðan hátt og gert er hjá mörgum öðrum þjóðum. Nauðsynlegt er að í hana veljist þingmenn, t.d. úr allsherjar- og samgöngunefnd, sem vinni að framgangi umferðaröryggisáætlunar, ásamt mönnum með sérfræðikunnáttu í umferðaröryggismálum. Tilgangur nefndarinnar verði að leggja fram tillögu að stefnu stjórnvalda í umferðaröryggismálum sem síðan yrði tekin fyrir á Alþingi og afgreidd þaðan.
4. Umferðaröryggisáætlun til ellefu ára er metnaðarfullt markmið og verður mikilsvert stýritæki í allri umfjöllun um umferðaröryggismál á fyrstu árum 21. aldar. Starfshópurinn leggur höfuðáherslu á að víðtæk samvinna takist um áætlunina þannig að allir sem vinna að umferðaröryggismálum sameinist um að ná markmiðum hennar. Þá leggur nefndin til að skipuð verði framkvæmdanefnd sem hafi það meginverkefni að tryggja að unnið sé í samræmi við umferðaröryggisáætlun og að markmiðum Alþingis og stjórnvalda náð. Nefndin skili skýrslu til Alþingis í byrjun hvers árs þar sem hún geri grein fyrir hvernig til hafi tekist.
5. Starfshópurinn leggur til að rannsóknarnefnd umferðarslysa verði eflað og í hana bætt manni með sérfræðikunnáttu varðandi ökutæki. Einnig verði hlutverk hennar skilgreint við gerð umferðaröryggisáætlana.
6. Þróunin meðal Evrópulanda er að sektir vegna umferðarlagabrota renni beint eða að hluta til umferðaröryggisstarfs. Starfshópurinn gerir tillögu um að sektir sem innheimtast vegna aksturs gegn rauðu ljósi, hraðaksturs og ölvunar við akstur renni í sérstakan sjóð, „eftirlits og þróunarsjóð lögreglunnar“.

7. Starfshópurinn leggur til að viðurlög við alvarlegum umferðarlagabrotum verði hert enn frekar. Er þar sérstaklega litið til ölvunaraksturs og hraðaksturs, en viðurlög við slíkum brotum eru hér mun vægari en annars staðar á Norðurlöndum, hvort sem litið er til sektarfjárhæðar eða tímalengdar ökuleyfissviptingar. Um leið verði þó hugað að öðrum úrræðum sem gætu komið í stað sekta eða hluta þeirra, svo sem uppbyggilegum námskeiðum fyrir þá sem staðnir hafa verið að slíkum brotum.
8. Vinna skal að því að bæta umferðarmannvirki með tilliti til aukins umferðaröryggis. Jafnframt þarf að bæta umhverfi vega, en ein aðalorsök umferðarslysa á þjóðvegum er útafakstur og þá ræður umhverfi vegarins úrslitum um hve alvarlegar afleiðingarnar verða. Grípa þarf til raunhæfra aðgerða til að eyða svartblettum á vegum og götum til að fækka slysum.
9. Hraði skiptir höfuðmáli um áhættu við akstur og leggur hópurinn því til að áhersla verði lögð á að sporna gegn hraðakstri, svo sem með áróðri og að leyfð frávík samkvæmt sektarreglugerð verði lækkuð verulega eða felld niður.
10. Starfshópurinn leggur til að hjálfun og aðhald að ungum ökumönnum verði aukið, m.a. með stigskiptu ökunámi, með endurmenntun og akstursmati. Bæta þarf kerfi æfingaaksturs með leiðbeinanda og gera það skilvirkara í ökunámi.
11. Boðið verði upp á meðferðir og námskeið sem viðurlagaúrræði fyrir endurtekin umferðarlagabrot sem tengja megi við refsipunktakerfi vegna umferðarlagabrota, sviptingar og önnur brot.
12. Gera þarf almenning betur meðvitaðan um hættur sem fylgja akstri undir áhrifum áfengis, ávana- og fíkniefna og læknislyfja. Þá leggur starfshópurinn til að metið verði hvort lækka eigi refsímörk vegna ölvunaraksturs úr 0,5 í 0,2 prómill, eins og þegar hefur verið gert í Noregi, Svíþjóð og víðar.
13. Auka þarf vitund vegfarenda um hve miklu máli skiptir að nota tiltækan öryggisbúnað, þ.e. bílbelti, hjálma, hlífðarfatnað og öryggisbúnað fyrir börn í bílum. Aukið verði eftirlit og aðhald með notkun öryggisbúnaðar.
14. Starfshópurinn leggur til að leitað verði nýrra leiða til að gera umferðareftirlit lögreglu enn markvissara og áhrifaríkara. Meðal annars skuli setja heildstæðar verklagsreglur sem miði að því að beina kröftum lögreglu að hættulegustu stöðunum í gatna- og vegakerfinu.
15. Efla þarf samstarf allra sem starfa að umferðarmálum og er það að mati starfshópsins lykilatriði til að árangur náist. Til að tryggja það leggur starfshópurinn til að gerðir séu samstarfssamningar milli þessara aðila.

Samhliða tillögunni verður alþingismönnum afhent umrædd skýrsla starfshópsins, „Umferðaröryggisáætlun 2002 til 2012 – Ísland verði fyrirmyndarland í umferðinni fyrir árið 2012“.