

Vilhjálmur Árnason

Eitt brýnasta hagsmunamál þjóðarinnar



„Nauðsynlegar framkvæmdir á samgönguinnviðum munu aðeins ýta undir frekari verðmætasköpun og hagvöxt í landinu. Við getum því með réttum aðgerðum í samgöngumálum aukið lífsgæði borgaranna til muna, sáð fræjum fyrir atvinnulífð og dregið úr fjárþörf almennatrygginga og heilbrigðiskerfisins,“ segir Vilhjálmur Árnason, þingmaður Sjálfstæðisflokksins.

Stjórn málaumræðan er ansi víðtæk, vegir hennar eru endalausir eðli málsins samkvæmt og áhugavert að fylgjast með því inn á hvaða vegi umræðan ratar hverju sinni. Sú mikla umræða sem hefur skapast undanfarin ár í kringum síendurteknar alþingiskosningar hefur verið ansi fátækleg þegar kemur að einu brýnasta hagsmunamáli þjóðarinnar: Samgöngum og umferðaröryggi.

Innviðauppbýgging og grunnþjónusta hafa vissulega komist á blað og ber nýr stjórnarsáttmáli nýrrar ríkisstjórnar þess glöggt merki og er vel. Engu að síður fær uppbýgging vegakerfisins nær undantekningarlaust þá ósanngjörnu umfjöllun að þar sé um einhvern óskalista stjórnámamanna og kjördæmapot að ræða, sem heimti mikil fjárútlát og ógni efnahagslegum stöðugleika og kalli þ.a.l. á mikla tekjuöflun fyrir ríkissjóð.

Heildarkostnaður af umferðarslysum á verðlagi ársins 2013 var áætlaður 48.486 milljónir kr. fyrir árið 2015.³ Það kemur heim og saman við þá útreikninga sem ýmsir hafa notað hér á landi sem og í öðrum löndum að áætla kostnað af umferðarslysum vera um 2–2,5 % af landsframleiðslu.

Umferðarslys eru tíunda algengasta dánarorsök í heiminum, en 1,3 milljónir manna láta lífið árlega í umferðarslysum. Sameinuðu þjóðirnar hafa beint athyglinni að alvarleika málsins. Á vettvangi Alþjóðaheilbrigðismálastofnunarinnar (e. World Health Organization, WHO) hefur verið hafist handa við verkefnið Áratugur aðgerða (e. Decade of Action), sem er herferð um umferðaröryggi.¹ Þar hafa margir af þjóðarleiðtogum heims látið til sín taka í þágu umferðaröryggis. Reglulega eru allir samgönguráðherrar heims boðaðir til fundar um hvað sé hægt að gera til að fækka umferðarslysum í heiminum.

Það er þess vegna sem ég vil helga þennan pistil minn umferðaröryggismálum, einu brýnasta samgönguverkefni mannkynsins. Leiddar verða að því líkur að umferðaröryggi stuðli að auknum lífsgæðum og auknum hagvexti með stærrri og öflugri atvinnusvæðum. Jafnframt verða leiddar að því líkur að grunnþjónustan verði öflugri þegar álag á helstu stofnanir hennar dregst saman samhliða bættu og öruggara aðgengi að þeim og minni fjárförf í almannatryggingar og endurhæfingu.

Umferðarslys á Íslandi kosta u.þ.b. 50 milljarða á ári

Margir hafa gert tilraunir til að meta kostnaðinn af umferðarslysum, bæði á Íslandi og erlendis. Samkvæmt slysaskráningu Samgöngustofu láta að meðaltali 200 manns lífið eða slasast alvarlega á ári hverju og um 1.400 slasast minniháttar. Þetta eru slys sem skilja eftir sig mikinn harmleik í samfélaginu og gera oft á tíðum ungt og efnilegt fólk eftir örkuðla eða verða til þess að það kveður heiminn langt fyrir aldur fram.

Ég reyndi að leggja mitt af mörkum við mat á kostnaði samfélagsins vegna umferðarslysa með fyrirspurn á Alþingi til heilbrigðisráðherra hinn 18. desember árið 2015. Þá spurðist ég fyrir um kostnað heilbrigðiskerfisins vegna umferðarslysa hérlendis. Í svari heilbrigðisráðherra kom fram að komur og innlagnir vegna umferðarslysa næmu samtals 8% af komum og innlögnum á Landspítalanum. Umferðarslys væru ein af sex algengustu orsökum innlagna á sjúkrahús. Þá kæmu um 100 einstaklingar á ári, eða um 10% af heildarfjölda sjúklinga, til meðferðar á Reykjalundi vegna umferðarslysa.²

Í svarinu var einnig vitnað í skýrslu frá maí 2014 eftir Harald Sigþórsson og Vilhjálm Hilmarsson þar sem reynt var að finna út kostnað af umferðarslysum. Í skýrslunni er lagt mat á áætlaðan heildarkostnað við hverja tegund umferðarslysa. Þar er kostnaður sem hlýst af banaslysi áætlaður 659,6 milljónir króna og af hverju alvarlegu slysi 86,4 milljónir króna. Heildarkostnaður af umferðarslysum á verðlagi ársins 2013 var áætlaður 48.486 milljónir kr. fyrir árið 2015.³ Það kemur heim og saman við þá útreikninga sem ýmsir hafa notað hér á landi sem og í öðrum löndum að áætla kostnað af umferðarslysum vera um 2–2,5 % af landsframleiðslu.

Þá er ef til vill rétt að áréttta að ekki verður allur sá kostnaður metinn til fjár sem hlýst af umferðarslysum. Ástvinamissir verður t.d. aldrei metinn til fjár og ekki sá skaði eða áhrif sem fjölskyldur, vinir, ættingjar og samfélög – stór sem smá – verða fyrir í kjölfar þess að einhver ferst eða slasast alvarlega í umferðarslysi.



Eyrarsundsbrúin tengir saman Svíþjóð og Danmörku. Svíþjóð hefur sett sér markmið um að 75% ferða séu á öruggum vegum árið 2020.

Ef við gefum okkur t.d. þá forsendu að hver og einn sem lendir í umferðarslysi eigi tíu nána ættingja og vini og tökum mið af þeim forsendum sem gefnar eru upp í slysa-skráningu Samgöngustofu, þ.e. 1.600 skráð slys árlega, má leiða að því líkur að umferðarslys á Íslandi hafi áhrif á 16.000 manns á ári hverju, ýmist stór eða minniháttar áföll. Það er því til mikils að vinna að fækka slíkum váfréttum sem við könnumst öll við úr okkar lífi og viljum alls ekki fá aftur.

Það er óhætt að segja að við höfum til mikils að vinna með því að koma í veg fyrir þann mikla harmleik og gríðarlega háa kostnað sem umferðarslys valda samfélaginu á hverju ári. Væri fjármunum ekki betur varið í að koma í veg fyrir þessi slys með öruggari samgöngum?

Samgöngur auka lífsgæði og efla grunnþjónustuna

Bættar samgöngur hafa góð áhrif á margvíslegan hátt. Samgöngur skipa stóran sess í byggðaupbyggingunni, tengja sveitarfélög

saman og stækka atvinnusvæðin. Greiðari samgöngur styðja við og eru undirstaða blómlegs atvinnulífs og þar með öflugri byggða um land allt. Augljóslega stuðla samgöngubætur að möguleikum til að hagræða og styrkja þær stofnanir sem veita grunnþjónustu, eins og dæmin sanna. Þannig má t.d. nefna sameiningu heilbrigðisumdæma, löggæsluumdæma og sýslumannsembættu og uppbyggingu fræðslusetra heima í héraði.

Ekki má gleyma þeirri jákvæðu þróun sem á sér stað um þessar mundir þegar fólk færir sig um set frá höfuðborgarsvæðinu út á landsbyggðina. Því miður kemur sú þróun kannski ekki til af góðu en er þó jákvæð fyrir landsbyggðina þegar fólk flyr hátt húsnæðisverð á höfuðborgarsvæðinu í nágretta-sveitarfélögin. Það er jákvætt þegar unga fólk íð sem fór á höfuðborgarsvæðið til náms flytur aftur heim og sest þar að þótt það sækir jafnvel enn vinnu á höfuðborgarsvæðinu. Betri og greiðari samgöngur skipta þar miklu máli ásamt því að önnur grunnþjónusta sé öflug í heimabyggð.

Mikilvægt er að samgöngubæturnar auki umferðaröryggi og komi í veg fyrir mannlegan harmleik umferðarslysa, sem við þekkjum því miður öll. Að aka á öruggum vegum eykur lífsgæði allra. Allt þetta styður við öflugra atvinnulíf og hagræðingu í ríkisrekstri, sem stuðlar að auknum hagvexti.

Mikilvægt er að samgöngubæturnar auki umferðaröryggi og komi í veg fyrir mannlegan harmleik umferðarslysa, sem við þekkjum því miður öll. Að aka á öruggum vegum eykur lífsgæði allra. Allt þetta styður við öflugra atvinnulíf og hagræðingu í ríkisrekstri, sem stuðlar að auknum hagvexti.

Jákvæð áhrif af öruggum samgöngumannvirkjum leyna sér ekki. Frá því að Reykjanesbrautin var tvöfölduð með aðskildum akstursstefnum hefur ekkert banaslys orðið og lítið um alvarleg slys. Á sama tíma hafa orðið 20 banaslys á einbreiðu köflum Reykjanesbrautarinnar, Suðurlandsvegur og Vesturlandsvegur og mun fleiri alvarleg slys. Hættan eykst svo samhliða aukinni umferð á meðan ekki er gripið til ráðstafana.

Hvert umferðarslys setur mikið álag á allt kerfið. Það krefst mikils mannafla lögreglu, sjúkraflutninga, sjúkrahúss, slökkviliðs, tryggingafélaga og eftir atvikum björgunar-sveita, áfallahjálparteyma, vinnustaða og áfram mætti telja. Lögreglan er ekki að sinna frumkvæðis- og forvarnarmálum í umferðinni á meðan hún sinnir útkalli vegna umferðarslyss og rannsakar orsök þess svo vikum skiptir.

Tveir af stóru kostnaðaraukunum í heilbrigðiskerfinu um þessar mundir eru sjúkraflutningar og aukið álag á bráðamóttökurnar, sem fylgir mikið álag á starfsfólk þessara eininga. Þetta eru stofnanir sem við viljum að hafi lítið að gera. Það er mikilvægt að þær hafi fjármagn til að verða faglegri með þjálfun og aukinni menntun og séu vel tækjum búnar, en það tekst ekki á meðan þær eru í stanslausri fjárbörf vegna aukins álags dag frá degi.

Ekki má gleyma að minnst á það sem tekur við hjá þeim sem slasast í bílslysum. Löng endurhæfing, oft lítil sem engin starfsgeta, mikil þörf fyrir umönnun og fólk er háð fjölda hjálpartækja við daglegt líf.

Aukið umferðaröryggi bætir aðgengi að opinberri þjónustu og eykur hagkvæmni í rekstri. Þar með væri hægt að draga úr álagi á heilbrigðiskerfið og löggæsluna og bæta búsetuskilyrði í landinu.

Við vitum hvað þarf til

Við búum svo vel á Íslandi að eiga ítarleg gögn um slys og ástæður þeirra, ástand vegakerfisins o.s.frv. Þar fara Vegagerðin og Samgöngustofa fremst í flokki. Þá eru til alþjóðleg kerfi eins og EuroRAP, ViDA og fleiri sem vinna með þau gögn og eru þau kerfi til staðar hér á landi. Með því að móta skýra stefnu og setja sér markmið er hægt að nýta þessi gögn til að útrýma umferðarslysum.

Nú er svo komið að öruggari bílar, svonefndir fimm stjarna bílar, eru komnir til sögunnar. Koma þeirra á markaðinn hefur orðið til þess að líkurnar á því að ökumenn og farþegar bifreiða lifi umferðaróhöpp hafa aukist, auk þess sem hættan á að þeir slasist alvarlega hefur minnkað. Orsök rúmlega 90% umferðarslysa má rekja til mannlegra mistaka. Einnig er hægt að ná góðum árangri í að gera fólk að fimm stjarna ökumönnum með auknu eftirliti lögreglu og öflugri umferðarfræðslu. Mikilvægt er þó að vegirnir séu einnig fimm stjarna svo hægt sé að draga úr mistökum ökumanna og lágmarka skaðann þegar þau eiga sér stað. Við eigum að setja okkur þá stefnu að hér á landi verði fimm stjarna bílar, fimm stjarna hegðun og fimm stjarna vegakerfi.

Í dag eru þrjú lönd til fyrirmyndar hvað þetta varðar. Svíþjóð hefur sett sér markmið um að 75% ferða séu á öruggum vegum árið 2020. Holland setur markið á þrjár stjórnur á helstu vegum fyrir 2020 og Nýja-Sjáland stefnir á fjórar stjórnur fyrir alla þjóðfélagslega mikilvæga vegi. Þess má geta að Alþjóðabankinn lánar ekki til vegaframkvæmda nema hönnun vegarins uppfylli þriggja stjarna markmið.

Hér á Íslandi höfum við fyrirmyndir í þessum efnum, í flugi og á sjó. En þar hefur verið unnið markvisst síðastliðna áratugi að því að koma í veg fyrir öll slys með svokallaðri *Núllsýn*, sem er stefna í umferðaröryggi er felur í sér að koma fjölda banaslysa niður í núll, og öðrum róttækum aðgerðum. Þetta hefur skilað miklum árangri, en dregið hefur verulega úr slysum og í nokkur ár hefur hvorki orðið banaslys í flugi eða á sjó.

Við Íslendingar ættum að móta okkur skýra stefnu um að taka á þessum málum þar sem lagt yrði til; að í fyrsta áfanga yrði byrjað á að bregðast við á slysamestu og áhættusömustu vegum landsins með nauðsynlegum endurbótum; að stefna yrði sett um að allir vegir með umferð upp á tíu þúsund bíla eða meira á dag yrðu fimm stjarna og að vegir með fimm til tíu þúsund bíla yrðu fjögurra stjarna vegir. Þannig mætti á skömmum tíma fækka alvarlegum umferðarslysum um helming.

Við vitum hvar umræddir vegkaflar eru, hver kostnaðurinn er og við þekkjum afleiðingar slysa. Við getum brugðist við og lagt okkar af mörkum við að fækka váfréttunum og komið Íslandi á rétta leið í umferðaröryggismálum með auknum fjárframlögum í samgöngubætur með áherslu á umferðaröryggi og aðstoðað löggæsluna við að sinna frumkvæðis og forvarnarmálum í stað þess að bregðast við afleiðingum válegra atburða eftir á.

Efnahagslega hagkvæmt

Engum ætti að dyljast að samgöngumál eru eitt brýnasta verkefni stjórnvalda. En sú gríðarlega fjölgun ferðamanna sem sækja landið heim hefur orðið til þess að nauðsynlegt er að bregðast við.

Eðlilega er nú spurt, með hliðsjón af nýjum stjórnarsáttmála, hvort sú innspýting í innviðaupbyggingu sem nú er stefnt að geti ekki aukið á hitann í hagkerfinu? Þá er því til að svara að samgönguframkvæmdum er hægt að dreifa um land allt og verkefni eru fjölbreytt og misjafnlega stór að umfangi. Samgönguáætlun nær utan um vegakerfið, viðhald og nýframkvæmdir, brúarsmiði, vetrarþjónustu, ferjusiglingar, ríkisstyrkt flug og flugvelli, hafnarframkvæmdir, almenningsamgöngur, sjóvarnir og almennan rekstur opinberra stofnana þessu tengdan.

Allt snýst þetta um að auka lífsgæði íbúa og ferðamanna og um leið skapa betra umhverfi fyrir atvinnulífið og aðra uppbyggingu í samfélagi okkar.

Nauðsynlegar framkvæmdir á samgönguinnviðum munu aðeins ýta undir frekari verðmætasköpun og hagvöxt í landinu. Við getum því með réttum aðgerðum í samgöngumálum aukið lífsgæði borganna til muna, sáð fræjum fyrir atvinnulífið og dregið úr fjárþörf almennatrygginga og heilbrigðiskerfisins. Öruggar og greiðar samgöngur stuðla að fjölþættu og blómlegu atvinnulífi, sem er forsenda góðra lífshjara.

Höfundur er þingmaður Sjálfstæðisflokksins.

Heimildir:

1. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/
2. <http://www.althingi.is/altext/145/s/0815.html>
3. [http://www.vegagerdin.is/Vefur2.nsf/Files/Kostnadar_umferdarslysa/\\$file/Kostna%C3%B0ur%20umfer%C3%B0arslysa.pdf](http://www.vegagerdin.is/Vefur2.nsf/Files/Kostnadar_umferdarslysa/$file/Kostna%C3%B0ur%20umfer%C3%B0arslysa.pdf)