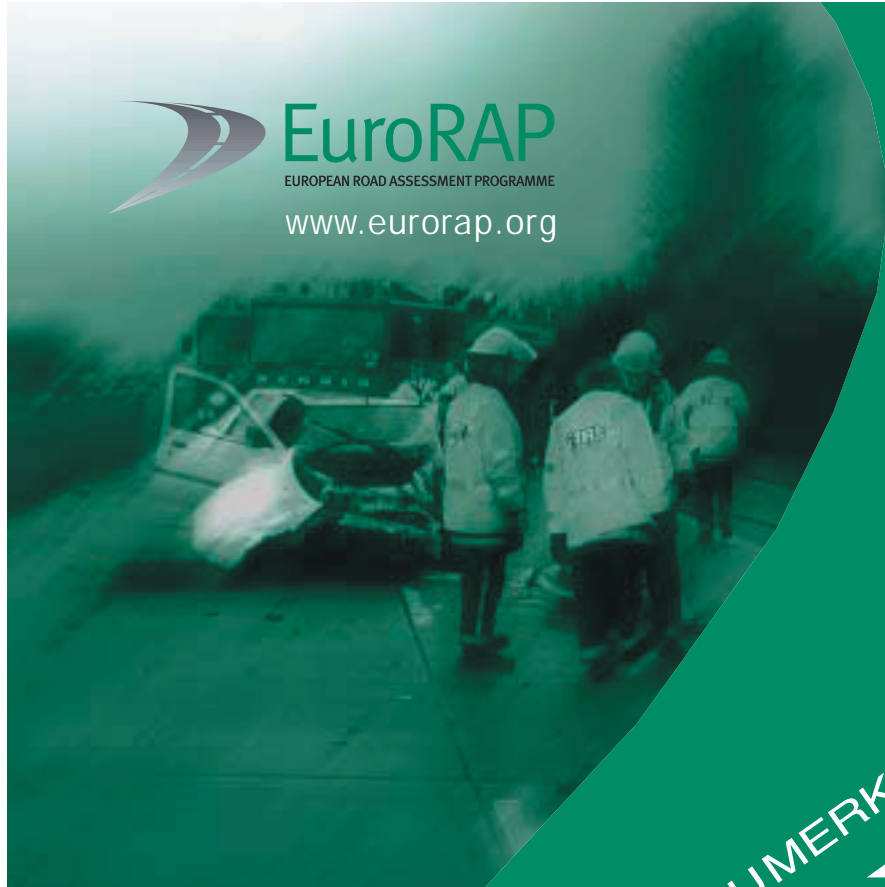




EuroRAP
 EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME
www.eurorap.org



EVROPSKIR VEGIR STJÖRNUMERKTIR ÖRYGGISINS VEGNA



EuroRAP
 EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

EuroRAP á Íslandi

Forkönnun
 2006



FÉLAG ÍSLENSKRA
 BIFREIÐAEIGENDA

European
 Road
 Assessment
 Programme



Everyday driving errors should not be punished by a death sentence.



John Dawson

EuroRAP, the European Road Assessment Programme, commenced in 2000 as a radical initiative to support the delivery of the 50% European casualty reduction target. EuroRAP is a consumer facing sister programme to EuroNCAP which crash tests new cars and awards star ratings. EuroRAP, an international non-profit association registered in Belgium, has become a unique Association through which the stakeholders in a safe road system – users, road authorities and vehicle manufacturers – develop and promote safer infrastructure.

Most serious accidents leading to death or serious injury have several contributory factors. Putting any one of them right can prevent a crash with serious consequences. EuroRAP is revealing hundreds of stretches of roads across Europe where death and serious injury are routine and predictable – and avoidable with changes to road design and layout.

Even those who obey the rules of the road make errors when they drive. But everyday driving errors should not be punished by a death sentence. Roads can be designed and laid out so that they do not invite mistakes and, when mistakes do happen, they do not result in high energy collisions that kill.

EuroRAP has developed three protocols to measure road safety performance. Risk Mapping produces colour coded maps showing the risk of death and serious injury that road-users face on different roads with extra mapping for road authorities.

Performance Tracking identifies whether fewer people are being killed or seriously injured on a road over time and shows what countermeasures are most effective.

Star Rating shows how well a road protects a road user if a crash were to occur. The latest report From Arctic to Mediterranean (www.eurorap.org) sets out progress using these protocols in 20 countries.

In Iceland, vehicle safety, driver behaviour and education are relatively good; however the road system is partly undeveloped. Therefore, there is a great opportunity to learn from other EuroRAP countries to make substantial safety improvements to the road network. Iceland has already proven its ability to implement new ideas with the new 2+1 road, and has the potential to provide an excellent base for demonstrations of good practice in the future.

The recent pilot road inspections around the capital city of Reykjavik, precede more extensive coverage of the Icelandic road network. Given the size of the road network in Iceland, there is great potential for the first time to inspect a country's entire road network.

Höfundur er formaður stjórnar EuroRAP.

EuroRAP á Íslandi



Arni Sigfússon
formaður FÍB.

Allt frá stofnun FÍB fyrir 74 árum hefur örygg umferð verið eitt af höfuðmarkmiðum félagsins. Félagið hefur frá upphafi starfað ötullega að umferðaröryggismálum og í anda umferðaröryggismarkmiða sinna er félagið nú byrjað að meta öryggisþætti íslenska vegakerfisins með aðferðum EuroRAP.

EuroRAP eru samtök 25 bifreiðaeigendafélaga í jafnmörgum löndum Evrópu, stofnuð árið 2000 að frumkvæði FIA, alþjóðasamtaka bifreiðaeigendafélaga. Auk FIA eru 14 opinberar stofnanir nokkurra Evrópulanda eins og t.d. sænska vegagerðin, stuðningsaðilar við EuroRAP. Þá eru Evrópusambandið, FIA Foundation Toyota og AA Trust í Bretlandi fjárhagslegir bakhjarlar. Hliðstæð verkefni eru komin af stað í Ástralíu, Bandaríkjunum og Canada undir merkjum AusRAP, USRAP og CanRAP.

Hlutverk EuroRAP er að gera gæðamat á vegum út frá slysasögu og mati á öryggi veganna samkvæmt stöðluðum aðferðum. Félag íslenskra bifreiðaeigenda gerðist þátttakandi í EuroRAP í árslok 2004 og hefur félagið nú hafið öryggismat á helstu vegum í nágrenni Reykjavíkur á árinu 2006 samkvæmt þessu kerfi.

EuroRAP hefur þegar sannað gildi sitt í þeim löndum þar sem það er komið vel á veg. Í Danmörku hefur dauðaslysum fækkað svo mjög að árlega farast færri Danir í umferðarslysum en árið 1938 þrátt fyrir margfaldan bílafjölda og margfalt meiri og hraðari umferð. Fækkun slysa hefur augljóslega í för með sér gríðarlegan þjóðhagslegan sparnað og því hlýtur að teljast eðlilegt að samfélagið styrki þetta starf FÍB.

EuroRAP er systurverkefni EuroNCAP, sem árekstrarprófar bíla og gefur stjórnur miðað við öryggi. Bæði þessi verkefni eru studd af Evrópusambandinu og FIA Foundation, ásamt fleiri aðilum. Meginmarkmið beggja er að fækka verulega banaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni

og þar sem EuroRAP er komið vel á veg hefur það tekist betur en nokkur þorði að vona.

EuroRAP öryggisflokkunin er mikilvægt tæki fyrir vegahönnuði, m.a. til að meta áhættu og bera saman öryggi mismunandi vega. Flokkunin upplýsir einnig vegfarendur (neytendur) um öryggi vega og vegarkafli. Lykilatriði er að eftirlit af þessu tagi sé óháð en nauðsynlegt er að það sé unnið í náinni samvinnu við yfirvöld og veghaldara á hverjum stað.

Vegna aðildar FÍB að FIA og EuroRAP getur félagið nýtt margra ára þróunarvinnu til að auka öryggi íslenskra vegfarenda. Allur kostnaður er í lágmarki því aðildin að EuroRAP veitir aðgang að hugbúnaði, þjálfun og þekkingu sem annars þyrfti að þróa og borga tugi milljóna fyrir.

FÍB er frjálst félagsamtök bíleigenda með rúmlega 16 þúsund félaga. FÍB er alfarið rekið með félagsgjöldum og hefur aldrei sóst eftir fjárframlögum frá opinberum aðilum til reksturs sjálfs félagsins. En FÍB hefur ekki fjárhagslegt bolmagn eitt og óstutt til að kosta alfarið EuroRAP verkefnið.

Frá 2004 hefur FÍB undirbúið EuroRAP á Íslandi. Kynningarfundir hafa verið haldnir með aðilum sem þurfa að tengjast verkefninu m.a. samgönguráðherra og samgönguráðuneyti, Umferðarstofu, Umferðarráði og Vegagerðinni. Þá hefur félagið ráðið verktaka og sótt nokkra fundi sérfræðinga EuroRAP í Englandi, Svíþjóð, Austurríki og Hollandi.

FÍB hefur að stórum hluta kostað undirbúning sjálfs verkefnisins og notið styrks frá Umferðarstofu fyrir hönd samgönguráðuneytisins. Framundan er að hefja úttekt á helstu vegum út frá Reykjavík nú á næstu vikum. Ætlunin er að byrja að skoða vegi út frá Reykjavík fyrst og síðan helstu vegi landsins með tilliti til umferðarmagns og slysasögu. Eftir 3 ár verða síðan sömu vegir skoðaðir aftur og niðurstöður bornar saman við fyrstu skoðun.

Markmið okkar er: 5 stjörnu ökumenn í 5 stjörnu bílum á 5 stjörnu vegum.

EuroRAP-Vegrýni á Íslandi

European Road Assessment Program - fyrsta vinnuskýrslan

Til EuroRAP verkefnisins var stofnað af FIA, heimsamtökum bifreiðaeigendafélaga að frumkvæði forseta samtakanna, Max Mosley. Að verkefninu er unnið í hverju landi fyrir sig af bifreiðaeigendafélögum og starfsmönnum þeirra. Hér á landi á sama hátt og annarsstaðar er verkefnið því á vegum FÍB en styrkt af fyrirtækjum og opinberum stofnunum.

Starfsmenn FÍB sem vinna verkið hafa sótt námskeið í tækni og aðferðafræði EuroRAP og bifreiðú sý sem nokkur íslensk fyrirtæki hafa lagt fram til þessa mikilvæga starfs hefur verið búin þeim tækjum og tæknibúnaði sem nauðsynlegur er. Þau fyrirtæki sem lagt hafa fram íslenska EuroRAP bílinn og kosta rekstur hans eru Bílaumboðið Askja, Goodyear, Olíufélagið hf, Lýsing hf, Landflutningar Samskip hf. og Vátryggingafélag Íslands hf. (Sjá nánar á öðrum stað).

EuroRAP verkefnið felst í því að vegir eru skoðaðir með tilliti til öryggisþátta í hönnun þeirra. Bílnum er ekið um vegina og tæknibúnaður í honum safnar gögnum um vegina og umhverfi þeirra með tilliti til slyshættu fyrir vegfarendur. Úr þessum gögnum er síðan unnið sérstakt áhættumat og áhættukort fyrir ákveðna vegi og vegarkafila.

Áhættumatið verður síðan leiðbeinandi fyrir ökumenn, fyrir veghaldara og vegagerðarfólk um hvað skal gera til að draga úr slyshættu á vegunum og hvernig nýir vegir verði best úr garði gerðir til að slyshætta verði sem minnst. Tölvuhugbúnað-

urinn í bílnum er sá sami og hefur verið notaður í sama tilgangi á evrópskum vegum að undanfögnu.

John Dawson er stjórnarformaður EuroRAP og hefur stutt ötullega við bak FÍB í því að hleypa verkefninu af stokkunum hér á landi. Hann segir ekki minnsta vafa leika á því að öruggari vegir bjargi mannlífum og að öruggari vegir séu einn af lykilþáttunum í því að fækka dauðaslysum og alvarlegum slysum í umferðinni.

Hann segir ennfremur að EuroRAP vegrýni stuðli líka að því að vegaverkfræðingar og –hönnuðir fái nægilegt svigrúm og stuðning til að nýta kunnáttu sína til fulls og gera vegi eins örugga og er tæknilega mögulegt og rannsóknir sýna að er mögulegt. Það sé vitað að hægt er að draga verulega úr árekstrum og áföllum og alvarleika þeirra með því að taka með í reikninginn við hönnun vega og samgöngumannvirkja vegaverkfræðilega þætti sem þegar eru þekktir, án tiltölulega mikils aukakostnaðar.

Þar sem þessi þætti vanti í vegi sem fyrir eru þurfi að bæta þeim við. Hann segir að stórviðgerðir á vegakerfinu séu nauðsynlegar til þess að vegirnir sem við ferðumst á verði öruggari. „Við verðum að nálgast málið út frá skýrum vilja þess almenningsálits sem sættir sig ekki lengur við það að fjöldi fólks deyri á há-áhættu akvegum, jafnvel einbreiðum. Við þurfum að byrja á því að útrýma há-áhættuköflunum strax,“ sagði John Dawson.

Samstarfsaðilar EuroRAP á Íslandi





EuroRAP-bifreiðin

- afar hentug til verkefnisins

Skoðunarbíllinn - bíll EuroRAP á Íslandi er af gerðinni Mercedes Benz A. Það var bifreiðaumboðið Askja sem útvegaði bílinn en kaup hans og rekstur er fjármagnað af íslenskum fyrirtækjum sem gera sér fylilega grein fyrir mikilvægi þessa verkefnis. Fyrirtækin



Tölvuskjár er fyrir framan skoðunarmann, sem skráir tiltekin atriði á og í umhverfi vegarins á skráningartöflu.

ýmsum búnaði er komið fyrir og tekur hann því ekki upp rými inni í farþegarýminu, Meðal þess sem þar er, er spennubreytir sem breytir 12 volta jafnstraumi frá rafkerfi bílsins í 220 volta riðstraum sem knýr tölvur og annan búnað. Af öðrum búnaði má nefna nákvæmt GPS staðsetningarkerfi, hreyfimyndavél, kyrrmyndavél og nákvæman vegalengdarmæli með hámarksfráviki upp á 1 m við hverja 100 km..

Þessi búnaður er tengdur við tölvu sem í er kor-

eru auk Bifreiðaumboðsins Öskju, Goodyear á Íslandi, Lýsing hf, Olíufélagið hf (Esso), Vátryggingafélag Íslands - VÍS og Landflutningar - Samskip.

Bíllinn er mjög vel til þess fallinn að skoða íslenska vegi. Í honum er tvöfalt gólf þar sem



Góð vinnuaðstaða er í bílnum og gott útsýni sem er mikilvægt. Tölvuugbúnaðurinn sem vinnur úr gögnum sem skoðunarmaðurinn og tæknibúnaðurinn safnar saman nefnist FIKS og er frá sænsku vegamálastofnuninni.

tagrunnur frá Loftmyndum. Skoðunar-



Hið ytra er bíllinn áberandi merktur og gul blikkandi ljós í afturglugga vara vegfarendur við.

maður skoðar sjónrænt veginn sem ekið er um og merkir jafnharðan á tölfuteikniborði það sem hann sér á og við veginn. Upplýsingarnar fara sjálfvirk í tölvuna sem samkeyrir upplýsingarnar við kortin og myndirnar í tölvunni og tölvun teiknar jafnharðan upp kort með nákvæmum staðsetningum hvers þess atriðis sem skoðunarmaður sér og skráir á teikniborðinu. Mikilvægur kostur bílsins til þessa verkefnis er sá að skoðunarmaður situr hátt, gluggar eru stórir og útsýn úr bílnum því mjög góð.



Sjálf úrvinnslutölvun er öflug PC-tölvu. Hún ásamt tækjum eins og GPS staðsetningartæki, myndavélum og nákvæmum vegalengdarmæli sem tengdur er við stjórn tölvu sjálfbílsins, fá orku frá spennubreyti sem breytir 12 volta straumi frá bílnum í 220 volta riðstraum.

Tæknileg aðstoð og gögn





Bifreiðin sem notuð er við vegrýni EuroRAP á Íslandi er af gerðinni Mercedes Benz A. Bíllinn hlaut fimm stjörnur í árekstrarprófi EuroNCAP. Ólafur Guðmundsson starfsmaður EuroRAP á Íslandi og Runólfur Ólafsson framkvæmdastjóri FÍB standa við bílinn. Kaup og rekstur bílsins er kostað af íslenskum fyrirtækjum. Þau eru bílaumboðið Askja, Goodyear á Íslandi, Lýsing, Olíufélagið hf (Esso), Vátryggingafélag Íslands - VÍS og Landflutningar - Samskip.

Kostunaraðilar EuroRAP bílsins



Peir sem verkið unnu

Undirbúningur

Bengt Djúvfeld og Ólafur Guðmundsson, Runólfur Ólafsson.

Tæknivinna

Julian G. Benkov og Ólafur Guðmundsson.

Skoðun

Anders Suo, Sofia Blomgren og Ólafur Guðmundsson.

Gagnavinnsla:

Anders Suo og Sofia Blomgren.

Gerð skýrslu

Ólafur Guðmundsson og Stefán Ásgrímsson.

Ráðgjöf

Dr. Steve Lawson, Dr. Joanna Hill og Brenda King.



Á efri myndinni eru þeir dr. Steve Lawson tv. og John Dawson Ásamt Ólafi Guðmundssyni. Á þeirri neðri eru Anders Suo og Sofia Blomgren.



Sturla Böðvarsson samgönguráðherra fylgir EuroRAP verkefninu úr hlaði við afhendingu bílsins. Ráðherra hefur frá því verkefnið var kynnt fyrir honum, stutt það með ráðum og dád.

Útskýringar - töflur

Enska	Íslenska.
Safety zone - Side area objects.	Öryggissvæði - Hlutir við vegi.
Barrier	Vegrið
Barrier not CEN	Ósamþykkt vegrið
Cut	Bakki
Safety zone, point 0-3	Öryggissvæði, hlutur 0-3
Safety zone, point 3-7	Öryggissvæði, hlutur 3-7
Safety zone, point 7-10	Öryggissvæði, hlutur 7-10
Safety zone, stretch 0-3	Öryggissvæði, spotti 0-3
Safety zone, stretch 3-7	Öryggissvæði, spotti 3-7
Safety zone, stretch 7-10	Öryggissvæði, spotti 7-10
Safety zone, stretch >10	Öryggissvæði, spotti >10
Settlement	Þéttbýli
Slope 1:2	Flái 1:2
Slope 1:3	Flái 1:3
Intersection type.	Gerð gatnamóta.
Access	Slóði
Crossroads	Gatnamót
Crossroads with left turn lane	Gatnamót, með vinstri beygjurein
Merging, long slip roads	Samruni, löng aðrein
Merging, no slip roads	Samruni, engin aðrein
Roundabout	Hringtorg
Signalised junction	Ljósastýrt gatnamót
T-junction	T-gatnamót
T-junction, with left turn lane.	T-gatnamót, með vinstri beygjurein

Legend

Safety zone

Side area objects

- Barrier
- Barrier, not CEN approved
- Cut
- Safety zone, point 0-3
- Safety zone, point 3-7
- Safety zone, point 7-10
- Safety zone, stretch 0-3
- Safety zone, stretch 3-7
- Safety zone, stretch 7-10
- Safety zone, stretch > 10
- Settlement
- Slope 1:2
- Slope 1:3

Legend

Intersection types

- Access
- Crossroads
- Crossroads; with left turn lanes
- Merging, long slip roads
- Merging, no slip road
- Roundabout
- Signalised junction
- T-junction
- T-junction; with left turn lanes

Road Protection Score

- ★★★★
- ★★★
- ★★
- ★
- Road work



EuroRAP

EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

Heildarmyndin

Skoðaðir voru 175.37 km í þremur áföngum. Fyrsti áfanginn var Reykjanesbraut (vegnr. 41), Suðurlandsvegur (vegnr. 1) að Landvegamótum og loks Vesturlandsvegur (vegnr. 1) að Borgarnesi. Niðurstaða þessarar fyrstu skoðunar er í stórum dráttum sú að stór hluti veganna hlýtur þrjár störnur en tvær stjörnur eru víða.

Niðurstaða:

Mest



Sums staðar



Sænsku verkfræðingarnir Sofia Blomgren og Anders Suo.



Ekkert vegrið er til að varna ákeyslu á brúarstólpana.



Áhættusamur framúrakstur yfir heila miðlinu - afleiðingar áhættuhegðunar af þessu tagi verða oft slæmar.

Þeir vegir sem skoðaðir voru eru helstu aðalleiðir út frá Reykjavík. Þetta eru þeir vegarkaflar þar sem stærstur hluti alvarlegra umferðarslysa á Íslandi hefur átt sér stað. Um er að ræða bæði nýja og gamla vegarkafla af ýmsum gerðum og með mjög mismunandi gerðum gatnamóta og margvíslegu umhverfi. Vegirnir liggja bæði um hraun, mela og sléttlendi. Talsvert var um góða kafla hvað varðar umhverfi vega og öryggissvæði, eins og t.d austan við Selfoss, á Strandarheiði og undir Hafnarfjalli. Aftur á móti eru nokkrir vegarkaflar sem verða að teljast mjög hættulegir vegna djúpra skurða, vatnstjarna og -pytta, úfins hrauns og grjóts og annarra háskalegra hluta umhverfi vegar. Í ljós kom að víða hafa ný og btt umferðarmerki verið sett á hættulegar undirstöður.

Lökustu kaflarnir – þeir sem komu verst út með aðeins tvær störnur eru við Fitjar. Þar er ástæðan fyrst og fremst hættuleg vegamót og gamlir ljósastaurar án brotplötu.

Beggja vegna Hvalfjarðargangna eru stuttir hættukaflar þar sem mjög hátt er fram af vegi. Vegarkaflnir við sinn hvorn enda Borgarfjarðarbrúar komu einnig illa út vegna óvarinna grjótgarða beggja vegna vegar.

Kaflinn milli Hveragerðis og Selfoss mældist einnig einungis tveggja störnur vegna fjölda vegamóta, djúpra skurða og hás falls út af vegi.

Um þau vegrið sem á vegunum eru má almennt segja að þau séu of stutt- byrja of seint. Þá eiga 2+1 vegurinn í Svínahrauni og nýja tvöföldunin á Reykjanesbraut það sammerkt að þar skiptast á eldri veghlutar og nýrri veghlutar. Það gerir það að verkum að kostir nýframkvæmdanna koma ekki nógu vel fram og lyfta því ekki upp einkunn alls vegarins. Alla þessa kafla þarf því að skoða og meta á ný þegar framkvæmdum er lokið.



Víða er viðhaldi vega og vegaxla ábótavant.





Total score - overview



Road Protection Score	
	★★★★★
	★★★★
	★★★
	★★
	★
	Road work

2006-03-21



Reykjanesbraut (41)

Nr.	Hl.	Frá:	Til:	Lengd	ÁDU:
41	14	Kaplakriki	Krýsuvíkurv. (42)	2.85	17.230
41	15	Krýsuvíkurv. (42)	Vatnsl.str. (420)	11,93	7.672
41	16	Vatnsl.str. (420)	Grindavíkurv. (43)	12.98	7.184
41	17	Grindav.v. (43)	Njarðvíkurv.	4.56	7.032
41	18	Njarðvíkurv.	Víknavegur (46)	1.47	7.957
41	19	Víknavegur (46)	Hafnavegur (44)	0.40	5.841
41	20	Hafnavegur (44)	Grænás	1,03	4.792
41	21	Grænás	Garðskagav. (45)	3.25	5.393
41	22	Garðsk.v. (45)	Flugstöð-koma	1,82	4,246

ÁDU = Árdagsumferð

Samtals 40,33 km

Mælingarnar á Reykjanesbraut (41) hófust við Kaplakrika í Hafnarfirði og enduðu við Flugstöð Leifs Eiríkssonar.

Nokkrar mælingar voru gerðar á breidd miðjuskiptingar á hinum nýja tvöfalda kafla Reykjanesbrautar.

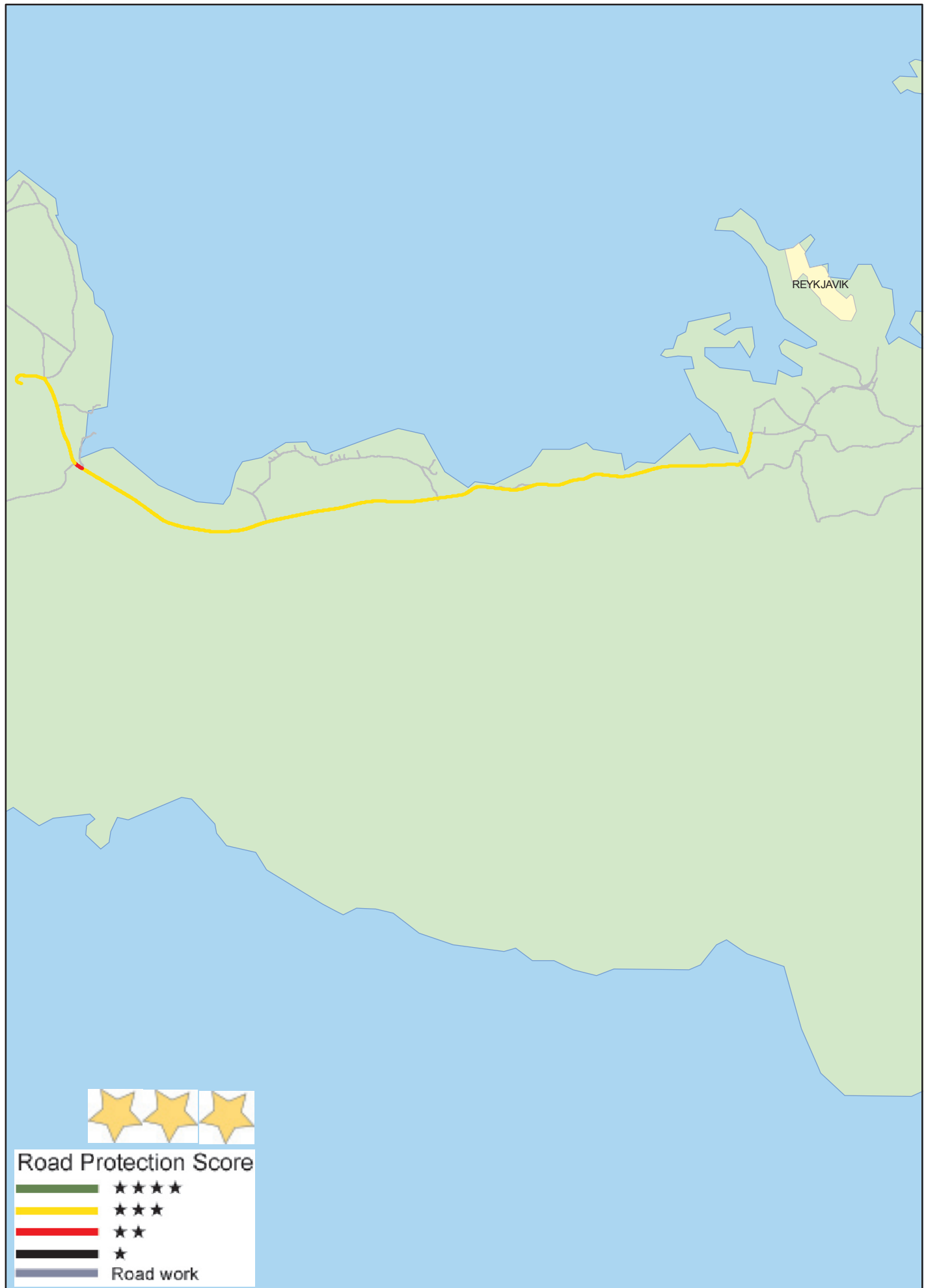
Hraunið til hliðar við veginn var athugað sérstaklega.

Niðurstaða:





Total score - Reykjavik - Keflavik



2006-03-21





Svipmyndir af Reykjanesbraut





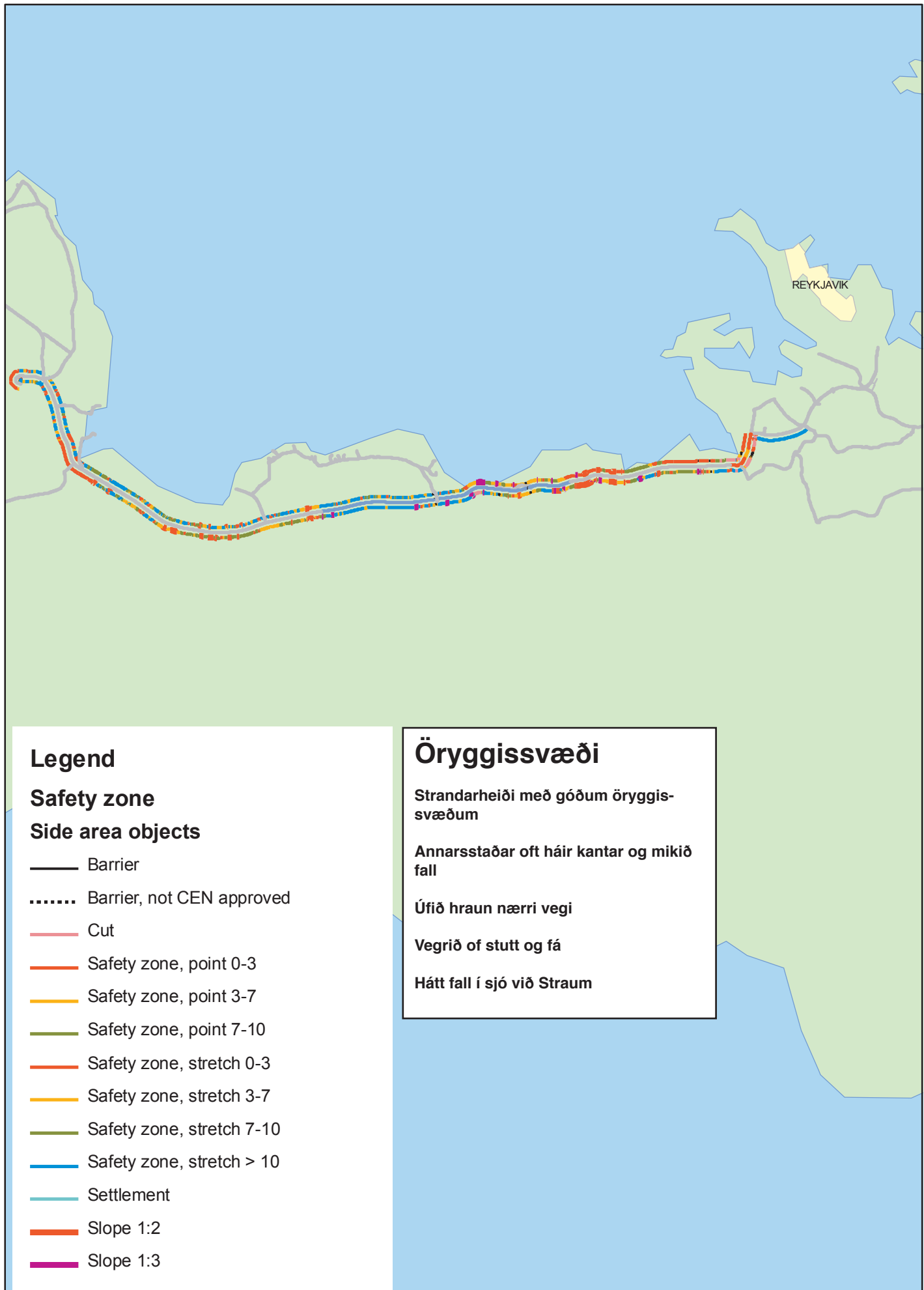
2006-03-21





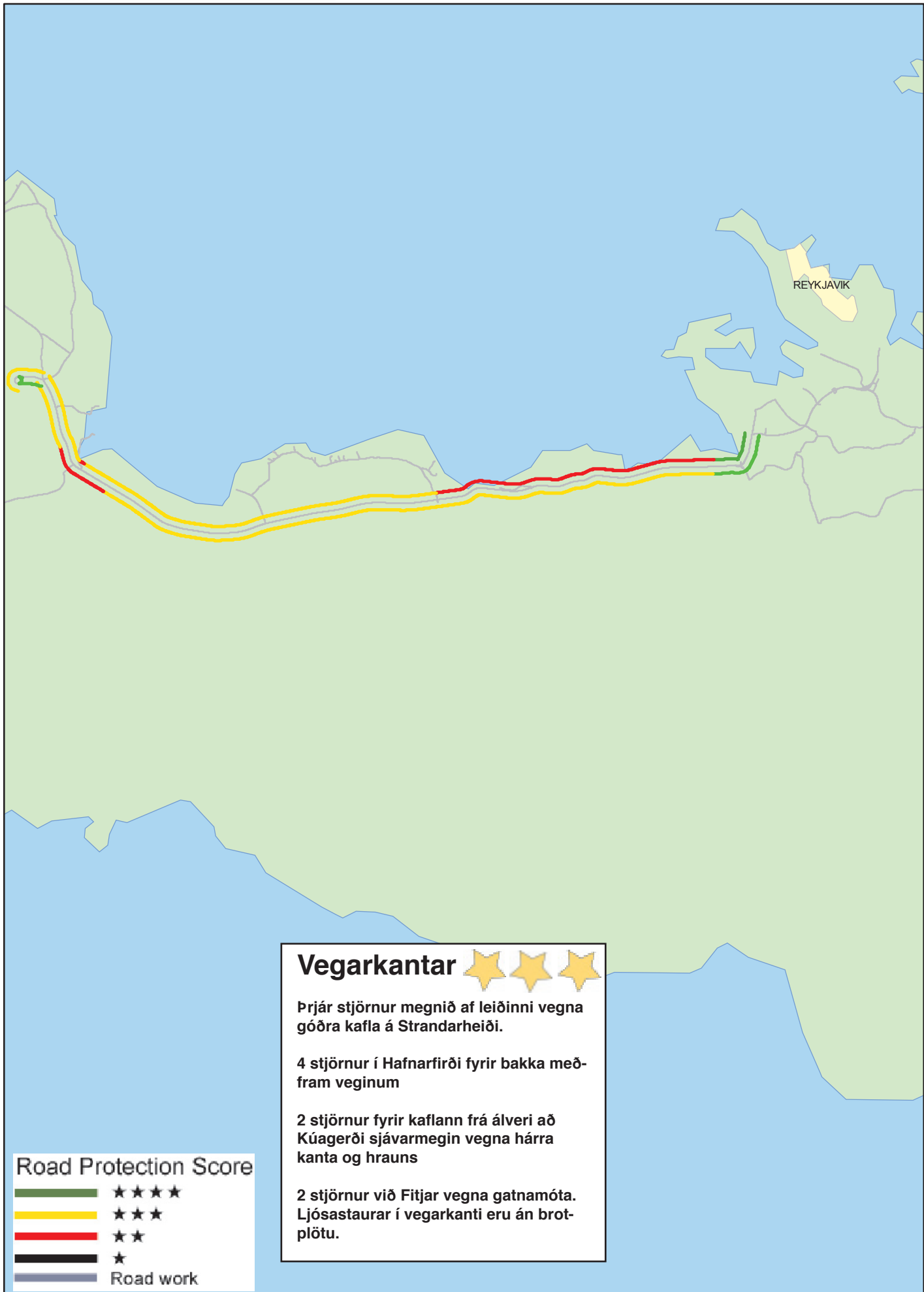
Svipmyndir af Reykjanesbraut frh.





2006-03-21





2006-03-21





2006-03-21



Suðurlandsvegur (1)

Nr.	Hl.	Frá:	Til:	Lengd	ÁDU:
1	E3	Vesturlandsv. (1)	Krýsuvíkurv. (42)	2,3	10.480
1	E2	Breiðh.br. (413)	Vatnsl.str. (420)	3,41	6.920
1	E1	Hafrav.v. (431)	Sýslumörk	9,82	5.898
1	D9	Sýslumörk V.fell	Þrengslav. (39)	5,66	5.598
1	D8	Þrengslav. (39)	Þorláksh.v. (38)	16,06	4.560
1	D6	Þorláksh.v. (38)	Biskupst.br. (35)	10,50	4.970
1	D3	Selfoss (3020)	Gaulv.bær (33)	0,23	3.340
1	D2	Gaulv.bær (33)	Skeiðavegur (30)	13,69	2.641
1	D1	Skeiðav. (30)	Þjórsárbrú	3,18	1.640
1	C8	Þjórsárbrú	Landvegur. (26)	10,24	1.570

Samtals 75,09 km

Svipmyndir af Suðurlandsvegi





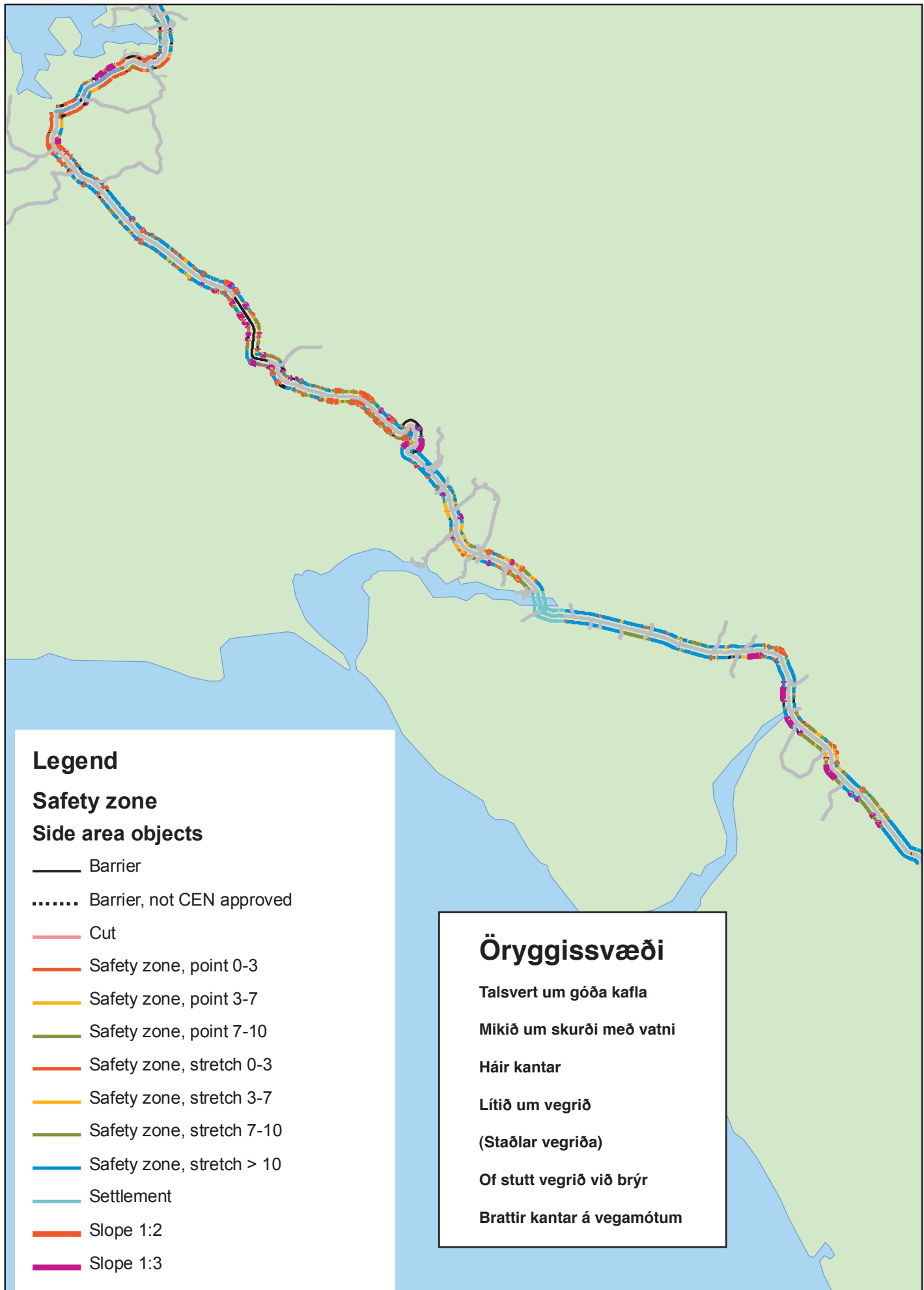
2006-03-21





2006-03-21





Legend

Safety zone

Side area objects

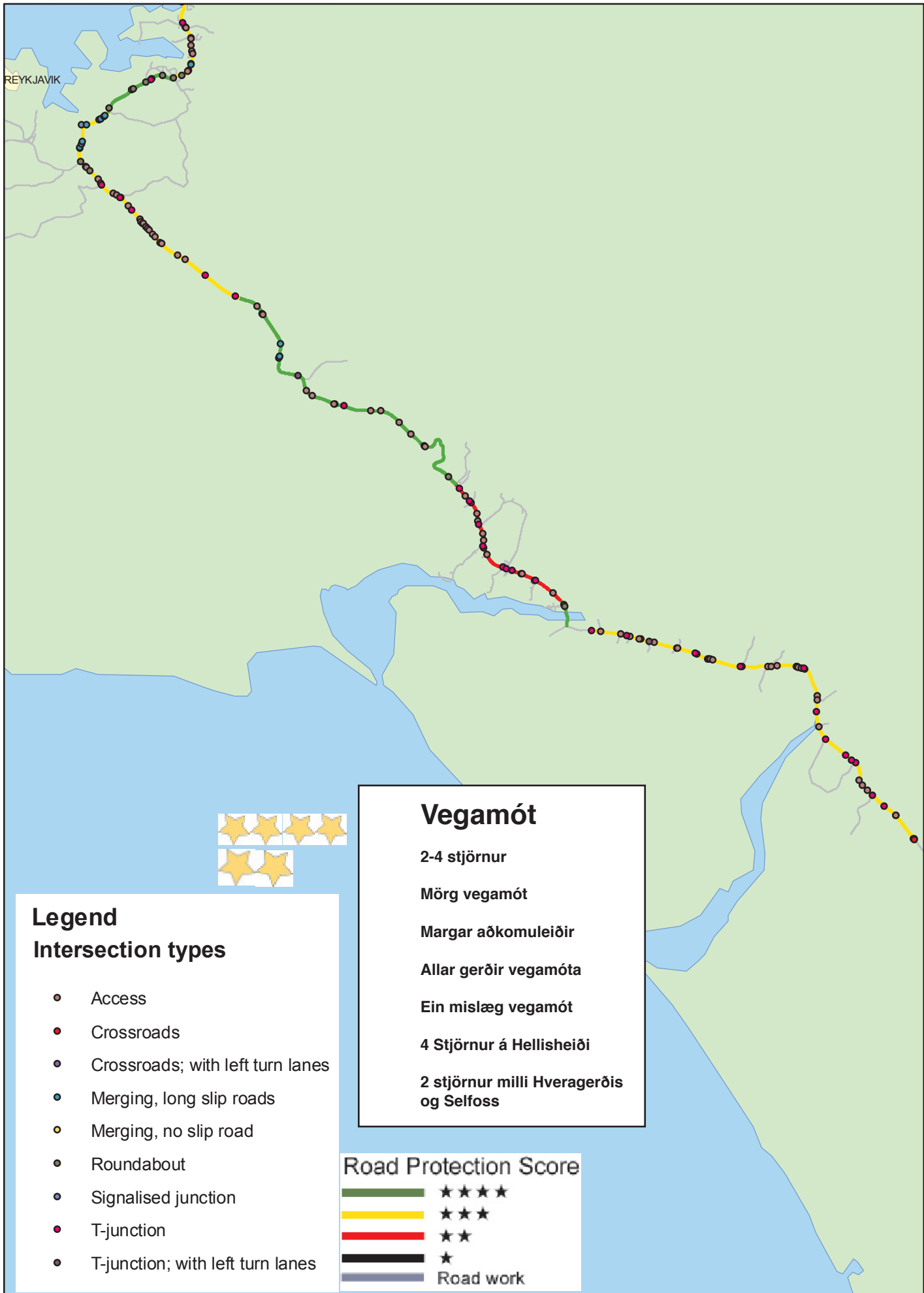
- Barrier
- Barrier, not CEN approved
- Cut
- Safety zone, point 0-3
- Safety zone, point 3-7
- Safety zone, point 7-10
- Safety zone, stretch 0-3
- Safety zone, stretch 3-7
- Safety zone, stretch 7-10
- Safety zone, stretch > 10
- Settlement
- Slope 1:2
- Slope 1:3

Öryggissvæði

- Talsvert um góða kafla
- Mikið um skurði með vatni
- Háir kantar
- Lítið um vegrið
- (Staðlar vegriða)
- Of stutt vegrið við brýr
- Brattir kantar á vegamótum

2006-03-21





2006-03-21





Vesturlandsvegur (1)

Nr.	Hl.	Frá:	Til:	Lengd	ÁDU:
1	F4	Vesturlandsv. (1)	Pingvallav. (36)	8,4	9.960
1	F5	Pingvallav. (36)	Brautarh. (458)	11,96	4.503
1	F6	Brautarh. (458)	Hvalfjarðarv. (47)	3,61	3.704
1	F7	Hvalfjarðarv. (47)	Hvalfjarðargöng S.	0,94	3.135
1	G0	Hvalfjarðargöng N.	Innri Hólmur (51)	0,48	3.135
1	G1	Innri Hólmur (51)	Urriðaá (51)	10,93	2.566
1	G2	Urriðaá (51)	Hvalfjarðarv. (47)	1,10	2.739
1	G3	Hvalfjarðarv. (47)	Höfn	11,64	2.603
1	G4	Höfn	Borgarfj.br. (50)	8,41	2.416
1	G5	Borgarfj.br. (50)	Borgarnes (531)	2,48	2.723

Samtals 59,95 km

Svipmyndir af Vesturlandsvegi





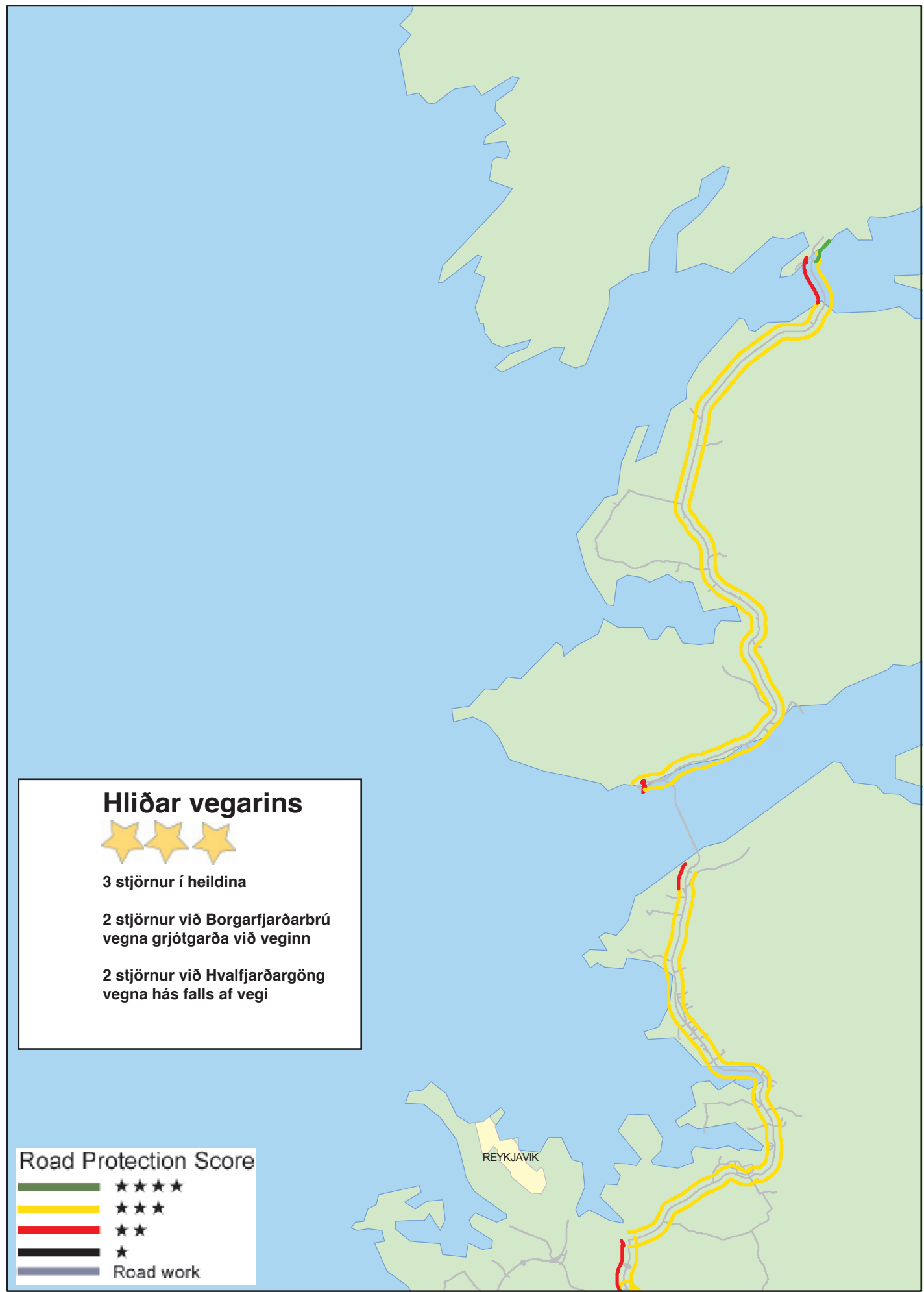
2006-03-21





2006-03-21





Hliðar vegarins

★ ★ ★

3 stjörnur í heildina

2 stjörnur við Borgarfjarðarbrú vegna grjótgarða við veginn

2 stjörnur við Hvalfjarðargöng vegna hás falls af vegi

Road Protection Score

	★★★★★
	★★★
	★★
	★
	Road work

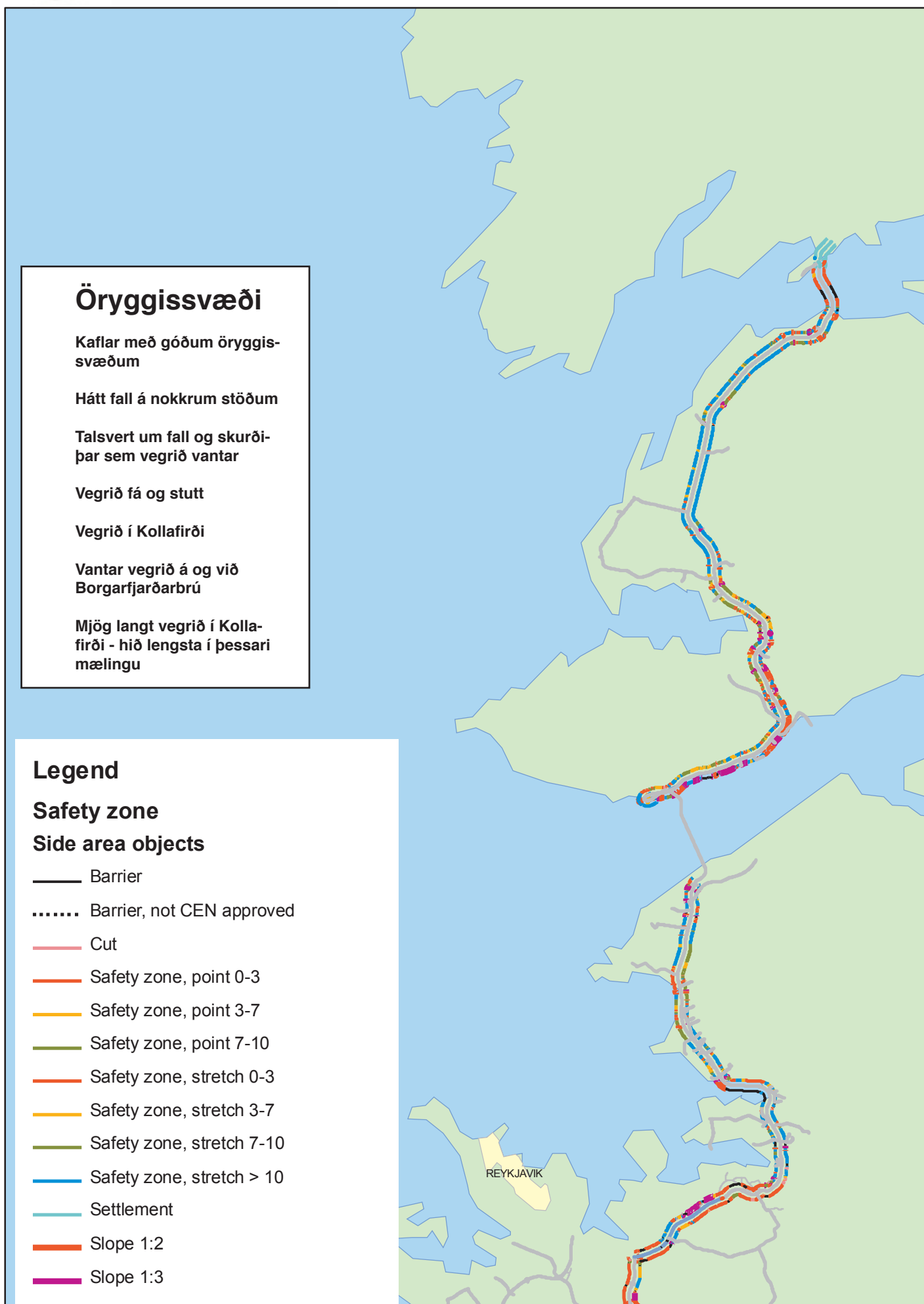
2006-03-21





2006-03-21







Áætlun 2006

Frá:	Til:	Ca. km
Borgarnes	Akureyri	315
Akureyri	Ólafsfjörður	61
Landvegur	Vík í Mýrdal	93
Vík í Mýrdal	Höfn í Hornafirði	273?
Höfn í Hornafirði	Reyðarfjörður	263?
Egilsstaðir	Reyðarfjörður	34
Egilsstaðir	Seyðisfjörður	27
Mosfellsbær-Pingvellir	Prastarlundur	68
Selfoss	Gullfoss	68
		Alls 696 km
		Samtals 1.232 km

*Betri vegir bjarga
mannslífum*

SAFER ROADS SAVE LIVES



Nánast sérhvert okkar hefur þekkt einhvern sem farist hefur í umferðarslysi. Á síðasta áratug einum hefur yfir hálf milljón Evrópubúa látið lífið á vegum úti. Þessar ógnarlegu fórnir og þjáningar fjölskyldna og ástvina látinna og slasaðra komast varla í fréttir fjölmiðla. Hinir eftirlifandi fá að bera harm sinn og þjáningu einir.

Í löndum þar sem umferðarlög og –reglur eru almennt virtar og eftir þeim farið - svona nokkurnveginn að vísu víðast hvar - sýnir hver rannsóknin af annarri það að öruggir vegir geta sparað fleiri mannlíf heldur en einungis öruggari bílar og bætt umferðarhegðun ökumanna. Skilningur á nauðsyn öruggari bíla og öruggari ökumanna er almennur en það er skilningur á nauðsyn öruggari vega hins vegar ekki.

EuroRAP er hjálpartæki til þess að bæta skilning almennings og yfirvalda á því hvar háskalega vegi og vegarkafli er að finna og hvaða ráða er best að grípa til í því skyni að gera þá hættuminni – til að koma eins og hægt er í veg fyrir að slys eigi sér stað. Og ef slys verða, þá sé vegurinn þannig úr garði gerður að sem mestar líkur séu á að fólk haldi lífi sínu og limum. Vegrýni EuroRAP skiptist í þrjá meginþætti. Þeir eru skráning áhættuþátta á veginum og í umhverfi hans, kanna slysa sögu vegarins og loks stjórnumerkja hann með tilliti til þess hve öruggur hann er. Vegrýni EuroRAP er í fullu samræmi við tilganginn sem er að gera vegi þannig úr garði að hættur verði sem minnstar og þær verði ljósar öllum vegfarendum.

Árið 2001 voru aðgengilegar frumniðurstöður EuroRAP vegrýni í einungis fjórum löndum. Nú aðeins fimm árum síðar eru aðgengilegar upplýsingar um öryggi margra helstu vega í um 20 löndum álfunnar, allt frá nyrsta hluta Evrópu til þess syðsta.

EuroRAP AISBL
Worting House
Basingstoke
Hampshire
RG23 8PX
icanhelp@eurorap.net



FIA FIA Foundation
for the Automobile and Society

TOYOTA



ACEA

EuroRAP is financially supported by the European Commission, the FIA Foundation for the Automobile and Society, Toyota Motor Europe, and the Association Constructeurs Européen des Automobiles.



EuroRAP

EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME

www.eurorap.org