

Vetraradekk

MIÐVIKUDAGUR 10. OKTÓBER 2018

Kynningar: Green Diamond, N1

Umhverfisvæn og endingargóð – byggð á íslensku hugviti

Green Diamond harðkornadekk eru sérlega umhverfisvæn og hönnuð fyrir íslenskar aðstæður. Þau henta að mörgu leyti betur en nagladekk og hafa þá sérstöðu að missa mun síður grip en önnur dekk þegar þau slitna. →2



**FYRSTI VALKOSTUR
Í STAÐ NAGLADEKKJA
ER GREEN DIAMOND
HARÐKORNADEKKIN**

– Sænska öryggisprófið staðfestir það svo um munar auk fjölda ánægðra viðskiptavina. Björgunasveitin á Flúðum hefur notað Green Diamond í marga vetur. Green Diamond harðkornadekkin eru réttu dekkin til að leysa nagladekkin af hólmi á höfuðborgarsvæðinu. Þau eru endurunnin og valda ekki svifryki eins og nagladekk og má nota allt árið.



* www.hardkornadekk.is/pages/profanir-dekk





Kristinn Sigurðsson segir að Green Diamond dekkinn séu einu umhverfisvænu og vistvænu dekkinn sem bjóðast Íslendingum. MYND/STEFÁN

Framhald af forsiðu →

Green Diamond harðkornadekk eru íslenskar hönnun fyrir íslenskar aðstæður sem henta í flestum tilvikum betur en nagladekk, menga margfalt minna og endast einstaklega vel. Green Diamond eru einu umhverfisvænu og vistvænu dekkinn sem bjóðast Íslendingum.

„Það sem er kannski skemmtilegast við þetta er ekki bara að framleiðsla dekkjanna sé byggð á íslensku einkaleyfi, heldur hvað þetta er flott vara,“ segir Kristinn Sigurðsson, seljandi dekkjanna. „Að sjálfsögðu notum við 100% náttúrulegt gæðagúmmí í slitlagið og við blöndum iðnaðardemanti í allt slitlag Green Diamond dekkja, en það eru á bilinu 300-400 grómm af iðnaðardemanti í hverju folksbíladekki. Sumir leyfa sér að auglýsa harðkornadekk sem hafa kannski 20 grómm af iðnaðardemanti, sem er mulningur í efsta yfirborðinu. Mér finnst það vera hrein og klár vörusvik.“

Stuðlar mjög að sjálfbærni að endurnýta dekk

Það bregður sumum þegar ég nefni að dekkinn séu endursóluð, en það eru þau dekk þar sem belgurinn er endurnýttur og nýr gúmmíslitflötur settur á. En tækninni í endursölu hefur fleygt fram og gallatiðni er sambærileg við ný dekk, við framleiðsluna eru notuð sambærileg tækni og þekkt hvort tveggja hjá Formúlu 1 og í flugvélabransanum,“ segir Kristinn. „Belgurinn sem við notum er líka framleiddur til að vera endurnýttur, en hann er allt að 75% af nýja dekkinu. Við spórum nálægt 100 litra af jarðefnaeidsneyti á einum dekkjagangi og það er engin spurning að við verðum að endurnýta allt sem við getum. Hvert einasta kolefnisspor skiptir miklu máli og margt smátt gerir eitt stórt. Þeir sem hafa fylgt með fréttum síðustu daga og umræð-

Guðmundur Sigurðsson, eigandi og framkvæmdastjóri ferðabjónustufyrirtækisins Gateway to Iceland:

„Ég hef verið atvinnubílstjóri í 46 ár. Green Diamond dekkinn eru bestu vetrardekk sem ég hef ekið á. Við hjá Gateway to Iceland höfum notað Green Diamond dekkinn í 4-5 ár. Dekkin hafa alveg ótrúlegt grip. Bílarnir skriða aldrei til að aftan, þeir eru eins og negldir við vegginn. Það er sama hversu mikið Green Diamond dekkinn slitna, það er alltaf frábært grip í dekkjunum.“



Green Diamond reyndist hafa 36% meiri virkni í bremsuþrófi en það dekk sem kom næst og 32% meiri virkni í beygjuprófi.

Kristinn Sigurðsson



unni um loftgæðamál hljóta allir að vera sammála mér.“

Koma vel út í prófunum

„Við eigum próf frá annarri af tveimur stofnunum í heiminum sem hafa alþjóðlega vottun til að gera samanburðarrannsóknir á dekkjum, VTI (Vej og Teknik Institut), sem er hlíðarfrirtæki við sænsku vegamálastofnunina,“ segir Kristinn. „Samkvæmt upplýsingum frá Umferðarstofu þá eru algengustu óhappaskilyrðin hér á höfuðborgarsvæðinu þegar það er blautur ís við frostmark og þau skilyrði voru endursköpuð á rannsóknarstofunni. Green Diamond reyndist hafa 36% meiri virkni í bremsuþrófi en það dekk sem kom næst og 32% meiri virkni í beygjuprófi. Hér skilur milli lífs og dauða.“

Nagladekk eru barn síns tíma

„Green Diamond harðkornadekk hafa mikilvæga kosti fram yfir nagladekk. Ítarleg rannsókn dr. Haraldar Sigþórssonar umferðarverkefndings gefur í fyrsta lagi sterkar vísendingar um að naglarnir geti

gefið falskt öryggi og ökumenn á negldum hjólbörðum valdi hlutfallslega fleiri slysum en aðrir,“ segir Kristinn. „Ökumenn á nógllum keyra hraðar, sem þýðir lengri bremsu-vegalengd, og á höfuðborgarsvæðinu er oftast keyrt á þurru eða blautu malbiki, en við slík skilyrði er hemlunarvegalengd bifreiða á nagladekkjum almennt lengri. Þá þekktist það við ákveðnar aðstæður að bílar á nógllum geta „skautað“ og það skapar hættu.“

Ég leyfi mér bara að orða það þannig að naglar drepa. Læknar segja að allt að 80 Íslendingar deyja ótimabærum dauða árlega vegna svifryksmengunar og mörg hundruð glíma við heilsufarsvandamál. Það má rekja allt að 30% af uppsprettu svifryks til nagladekkja,“ segir Kristinn. „Þegar naglarnir sverfa götturnar myndast líka djúp hjólför sem fyllast af vatni og geta skapað slysaheftu, auk þess sem tjarnar úr malbikinu sest á dekk og minnkar veggrip. Green Diamond dekkinn sverfa vegina hins vegar 14 sinnum minna. Nagladekk eru bara barn síns tíma.“

Það er alveg ljóst að forgangsbifreið Björgunarsveitarinnar á Flúðum væri ekki búin að vera á Green Diamond dekkjum í fimm vetur ef þau væru ekki að virka,“ segir Kristinn. „Ef Green Diamond virkar í uppsveitum Arnessýslu þá þarf engin nagladekk á höfuðborgarsvæðinu. Á eftir ár hafa líka Hafnarfjarðarbær, Ísavia, Ístak og fleiri komið að skipta við okkur og við erum stolt af því.“

Einstakt grip allan líftíma dekkisins

„Athuganir sýna að það virðast allt að þrisvar sinnum meiri líkur á að ökumenn á slitnum hjólbörðum valdi árekstri en aðrir og flestöll dekk byrja strax að missa grip þegar þau slitna,“ segir Kristinn. „Green Diamond dekkinn halda virkninni aftur á móti miklu betur af því að iðnaðardemanturinn er í öllu slitlaginu, en ekki bara efst, og það er sama góða gúmmíið í öllu dekkinu. Green Diamond dekkinn geta því fækkað tjónum heilmikið og þannig sparað þjóðarþúinu hluta af þeim kostnaði sem fylgir umferðaróhöppum, en samkvæmt Samgöngustofu eru hann áætlaður yfir 30 milljörðum á hverju ári.“

Erú Green Diamond dekkinn samkeppnishæfi verði?

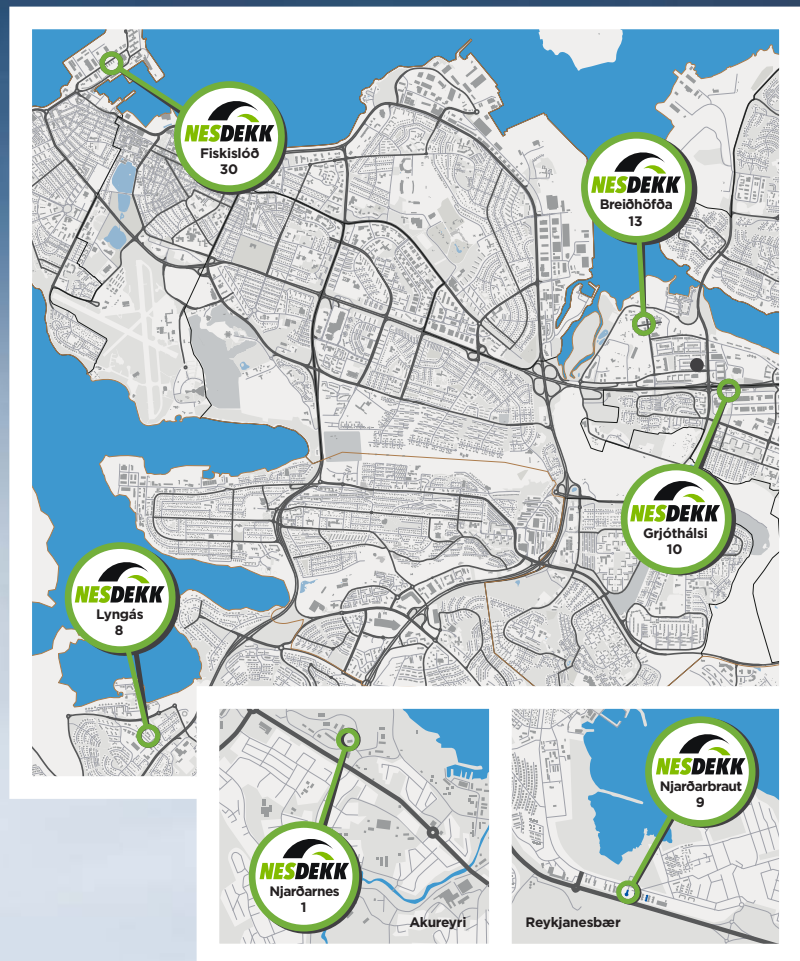
„Já, þau eru það. Green Diamond dekkinn eru ekki ódýrustu dekkinn á markaðnum, en maður ætti aldrei að gefa afslátt af öryggi og þau eru mjög endingargóð, þannig að þetta eru sannarlega hagstæð kaup,“ segir Kristinn. „Það er vel þess virði að fjárfesta í gæðadekkjum, bæði til að tryggja öryggi og vernda umhverfið.“

Nánari upplýsingar má finna á www.hardkornadekk.is og í síma 611 7799. Einnig má senda póst á panta@hardkornadekk.is, þegar ákvörðun um kaup liggur fyrir þá er dekkjunum komið á tiltekið dekkjaverkstæði.

Nesdekk verkstæði í næsta nágrenni við þig!

Réttu dekkin draga fram bestu
eiginleika bílsins og veita
hámarks öryggi við misjöfn
akstursskilyrði.

Fáðu ráðleggingar fagmanna
okkar við val á réttum dekkjum
fyrir þig.



TOYO TIRES
hardskeljadedekk

GSI-5

TOYO TIRES
hardskeljadedekk

G3S - ICE

TOYO TIRES
driven to perform

Snowprox S 953

TOYO TIRES
driven to perform

H09

TOYO TIRES
driven to perform

Toyo AT

TOYO TIRES
driven to perform

Toyo MT



MICKEY THOMPSON
M/T
TIRES & WHEELS



DEEGAN 38 A/T BAJA MTp3 BAJA ATp3 DEEGAN 38 BAJA CLAW

JEPPADEKK

Mikið úrval af M/T dekkjum fyrir 16, 17, 18 og 20" felgur

Icetrack ehf. Sími 773 4334 · mtdekk@mtdekk.is
www.mtdekk.is

Vinur vetrarvegfarenda

Fyrstu vetrardekkinn voru fundin upp hjá finnska dekkjaframleiðandanum Suomen Gummitehdas árið 1934 í þeim tilgangi að auðvelda vörubílum að komast leiðar sinnar allan ársins hring. Fram að þessu þurftu bílstjórar að þrilla út úr bílnum og setja keðjur á dekkinn svo bíllinn kæmist leiðar sinnar. Dekkin voru kölluð Kelirengas eða veðurdekk og voru að því leyti ólík venjulegum vetrardekkjum að mynstrið í þeim var dýpra og greip þar af leiðandi betur í snjóinn. Þegar farið var að hefja vegi bættist hálfka við snjóþyngsli og því þurfti að þróa vetrardekkinn áfram. Nagladekk komu fram á sjónarsviðið snemma á sjöunda áratugnum til að mæta hálkunni og voru mikið notuð þar til ástand vega fór að verða bágborið og lög voru sett í Finnlandi sem takmörkuðu notkun nagladekkja. Þá tók við mikil þróunarvinna við naglalaus vetrardekk sem ekki sér fyrir endann á enn þann dag í dag því að stöðugt er verið að endurbæta þennan vin vetrarvegfarenda.



Vetrardekk eru með grófu mynstri til að þau gripi betur og renni ekki til.



Flotti VW ID rafbíllinn sem er væntanlegur á markað eftir tvö ár.

Mikil þróun í rafbílum

Hann verður framúrstefnulegur Volkswagen ID rafbíllinn sem settur verður á markað árið 2020. Hann er af næstu kynslóð rafbíla. Hönnunin að innan þykir sérstaklega þægileg fyrir öku- og farþega. Litiumraflíður verða festar undir farþegarymið til að lækka þyngdarpunkt. Bíllinn var sýndur á bílasýningu í París og þykir að mörgu leyti byltingarkenndur í framleiðslu. Hann hefur margar nýjungar en á samt að vera á hagstæðu verði. VW hefur framleitt rafbíla í nokkur ár en þróun þeirra er ör.

Þess má geta að VW hyggst koma með sjálfstýrandi útgáfu af ID bílnum árið 2025. Mikil þróunarvinna á sér stað í framleiðslu VW. Markmið fyrirtækisins er að koma til móts við umræður um loftslagsbreytingar og mengun. Bíllinn á að aka 600 km á rafmagnshleðslunni og verður á stærð við Golf. Búist er við að tvær aðrar tegundir af rafbílum frá VW komi á markað eftir 2020.

HVER VANN?

Sportið á fréttablaðið.is færir þér allar nýjustu fréttirnar úr heimi íþróttanna.

Fylgstu með á fréttablaðið.is/sport

Ekki missa af neinu, fylgdu Fréttablaðinu á Facebook



Það er oft snjóþungt á Akureyri. MYND/AUDUNN

Þyrstir bílar í vetrarhörkum

Eldsneytiseyðsla bíla vex eftir því sem kólnar í veðri og munar oft talsvert miklu á eyðslu yfir sumar- og vetrartímann, jafnvel allt að 20%. Aukinn kuldi snýst þó ekki bara um vélna og gangverkið heldur taka raftæki bílsins, t.d. rúðu-, spegla- og sætishitarar til sín mikið rafmagn og einnig miðstöðvarblásarinn og þurrkumar. Um leið þyngist heldur betur fyrir vélna að snúa rafalnum til að halda í við þessa stórauknu eftirspurn eftir rafmagni.

Hægt er að vinna talsvert gegn þessari sóun með því að setja vélarhitara í bílinn sé það hægt. Hann hitar vélna upp í námunnda við vinnsluhita þannig að hún og innan-

rými bílsins er heitt þegar bíllinn er ræstur og um leið snarlækka eyðslutölur.

Þótt vélarhitari sé ekki til staðar er samt hægt að gera ýmislegt til að draga úr eyðslunni, t.d. með því að nota sem minnst afturrúðu-, sæta- og speglahitara. Gott ráð er að sjá til þess að loftþrýstingurinn í dekkjum sé eins litill og hann má vera samkvæmt handbók bílsins og gjarnan um 0,2 loftþyngdum hærrí þegar kuldinn ríkir. Reynið að keyra vélna á sem lægstum snúningi og láta hana ekki erfða og að lokum er gott að hafa í huga að styttri snattferðir kosta mikið. Heimild: www.fib.is



Hvern vilt þú dekkja í vetur?

Ekki gera málamiðlanir þegar kemur að öryggi

- veldu Goodyear



KLETTUR

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.

Þú færð Goodyear vetrardekkinn á öllum betri hjólarbáðaverkstæðum

Nýjasta kynslóð nagladekkja

N1 og tengd fyrirtæki hafa verið samstarfsaðilar Michelin áratugum saman með góðum árangri. Í mars kynnti Michelin til sögunnar Michelin X-Ice north 4 (XIN4) sem er nýjasta kynslóð nagladekkja frá Michelin.

Michelin er án efa þekktasti hjólbarðaframleiðandi heims og er Bibendum, eða „Michelin kallinn“ eins og flestir kalla hann, vel þekktur hér á landi eins og víða um heim. N1 og tengd fyrirtæki hafa verið samstarfsaðilar Michelin áratugum saman með góðum árangri að sögn Hermanns Elís Hreinssonar, vörustjóra hjólbarða hjá N1, sem segir Michelin alla tíð hafa lagt gríðarlega mikla áherslu á rannsóknir og þróun á hjólbörðum.

„Í byrjun árs kynntu þeir til leiks Michelin Alpin 6 dekkið sem ætlað er fyrir Mið-Evrópu markað og má segja að dekkið hafi tröllrjóð markaðinum. Það má glögglega sjá í prófunum sem gerð hafa verið að bilið milli Michelin og annarra framleiðanda eykst töluvert í öllum viðmiðum ef borin eru saman dekk sem hafa verið keyrð 10.000 km.“

Mikil eftirvænting

Í mars kom svo að því sem flestir hafa verið að bíða eftir með eftirvæntingu að sögn Hermanns en þá kynnti Michelin til sögunnar Michelin X-Ice north 4 (XIN4) sem er nýjasta kynslóð nagladekkja frá Michelin. „Ekkert var til sparað og fóru t.d. starfsmenn frá N1 út til að prófa dekkinn, m.a.

á ísi lögðum vötnum og í tilbúnum snjóbrautum. Einnig voru nýju dekkinn borin saman við forverann og dekk frá helstu samkeppnisáðilum. Voru menn á einu máli um að hér væri komið byltingarkennt dekk sem setur ný viðmið í gæðum hjólbarða. Sjálfur hef ég farið í margar ferðir til að prófa dekk en verð að segja að ég hef aldrei áður



fundið jafn greinilegan mun á gripi í öllum aðstæðum, þá sérstaklega á ís, eftir þær prófanir miðað við dekk helstu samkeppnisáðila.“

Ýmsar nýjungar

Hermann segir margar nýjungar tengjast XIN4 dekkinu. Notuð er t.d.

tækni frá WRC rally í nýrri tegund nagla, fjöldi nagla er gríðarlegur miðað við forvera dekkisins ásamt því að munstur og naglastaðsetningar eru reiknaðar út fyrir hverja mismunandi breidd dekkja sem hefur ekki þekkst áður. „Þetta gerir það að verkum að Michelin dekkið veitir hámarksgríp á ís í öllum aðstæðum án þess þó að auka slit á vegum eða auka hljóðmengun.“

Fær mikið lof

Á síðustu dögum og vikum hafa birst prófanir í blöðum víða á Norðurlöndum þar sem XIN4 trónir á toppnum og menn keppast við

ad lofa dekkið að sögn Hermanns. „Michelin XIN4 dekkið er gott dæmi um það hvernig Michelin fyrirtækið vinnur. Þeir eru ekki tilbúnir að fórna gæðum á einu sviði til að auka getu á öðrum sviðum og hafa því slagorðið „Total Performance“. Við hjá N1 leggjum mikið upp úr því að standast þær kröfur sem viðskiptavinir hafa varðandi þjónustu. Þar hefur samstarf við Michelin hjálpað okkur mikið. Öll hjólbarðaverkstæði N1 hafa hlotið „Michelin Quality Dealer“ vottun, en þá vottun fá eingöngu þau hjólbarðaverkstæði sem uppfylla ströngustu gæðakröfur Michelin.“



Hermann Eli Hreinsson er vörustjóri hjólbarða hjá N1.

MYND/ANTON BRINK

www.n1.is

facebook.com/enneinn

Keyrðu á örygginu í vetur

Pantaðu tíma fyrir dekkjaskiptin á www.n1.is



Michelin X-ICE

Hljóðlát, naglalaus vetrardekk
Ný APS gúmmiblanda tryggir
gott grip í kulda
Frábærir aksturseginnleikar



Michelin X-ICE NORTH 4

Besta hendlun á ís, hvort sem dekkinn
eru ný eða ekin 10.000 km
Betri aksturseginnleikar m.v.
helstu samkeppnisáðila
Hámarks grip með sérhnuðu
mynstri fyrir hverja stærð
Einstök ending



Michelin Alpin 6

Nýr mynsturskurður sem opnast
eftir því sem dekkið slitnar
Heldur eiginleikum sínum út líftímann
Lagskipt gúmmiblanda sem veitir
hámarks grip



Öruggt frá fyrsta til síðasta kílómetra

Notaðu
N1 kortið

Hjólbarðabjónusta N1

Bildshöfða	440-1318	Langatanga Mosfellsbæ	440-1378	Opið	
Fellsmúla	440-1322	Reykjavíkurvegi Hafnarfíri	440-1374	mán – fös	kl. 08-18
Réttarhálsi	440-1326	Grænásbraut Reykjanesbæ	440-1372	laugardaga	kl. 09-13
Ægisíðu	440-1320	Dalbraut Akranesi	440-1394	www.n1.is	
		Réttarhvammi Akureyri	440-1433		

Alltaf til staðar



Komin með jeppadellu

Jóhanna Fríða Dalkvist keypti sér lítið breyttan jeppa fyrir ári og gekk í kjölfarið í Ferðaklúbbinn 4x4. Hún segir frá bært að ferðast með reyndum ökumönnum og læra af þeim, fyrir utan ánægjuna sem felst í að skoða landið.

Sigríður Inga Sigurðardóttir
sigriddinga@frettabladid.is



Ég hef stundað fjallgöngur síðan 2011 og er í gönguhópi sem fer á fjöll allt ári

um kring. Nokkrum sinnum á ári fórum við saman upp á hálandið og þurfum stundum að keyra eftir slóðum. Mig langaði að eignast minn eigin jeppa til að vera sjálfstæðari í að komast allra minna leiða. Þar sem ég bý ein fannst mér það ekki nauðsynlegt en eftir að vinur minn benti mér á alla þá sem eiga jeppa en fara aldrei út fyrir bæjarmörkin fannst mér það réttlætunlegt. Ég keypti lítið breyttan Land Cruiser og gekk síðan í Ferðaklúbbinn 4x4. Þessi klúbbur er stórhættulegur því núna langar mig í mikið breyttan bíl," segir Jóhanna brosandí.

Hún var fljót að átta sig á hversu gaman er að blanda saman fjallgöngum og jeppaferðum. „Göngu-þópurinn minn fór t.d. í dagsferð að Fjallabaki núna í ágúst. Við ókum að Álfvatni og fórum í göngu en svo var ákveðið að fara um Emstrur á bakaleiðinni svo þetta varð líka geggjuð jeppaferð.“

Lærir betur á bilinn

Jóhanna var fengin í stjórn Litlanefndar innan 4x4 sem skipuleggur ferðir fyrir bíla á 35 tommu dekkjum og minni fjórhjóladrifna bíla. „Þessi klúbbur hentar mér mjög vel, bæði til að fara í ferðir og líka til að læra vel á bilinn og keyra hann í alls konar færi. Ég þarf að keyra á mismunandi hátt í snjó eða í grófu sumarfæri. Í ferðunum eru



„Ég keypti lítið breyttan Land Cruiser og gekk síðan í Ferðaklúbbinn 4x4. Þessi klúbbur er stórhættulegur því núna langar mig í mikið breyttan bíl," segir Jóhanna.
MYND/ANTON BRINK

allir með talstöðvar svo við tölum saman á milli bíla. Þótt ég sé ein í bil spjalla ég við ferðafélagana og get fengið ráð frá þeim en þar leynast margir reynsluboltar," segir Jóhanna en henni finnst

mikið öryggi fylgjð í þessu fyrirkomulagi.

„Ef ég fæ hugmynd að ferð get ég sett hana inn á heimasíðu klúbbsins eða Facebook-hóp og þeir koma með sem vilja. Það er

miklu skynsamlegra að fara í ferðir með reyndu fólki heldur en að þvælast um einn og vita í raun ekki hvað maður á að gera ef eitthvað kemur upp á," segir Jóhanna.

Fékk góðar móttökur

Í 4x4 er góð blanda af nýjum og gömlum félögum, að sögn Jóhönnu og hún fann sig strax í vel í þessum félagskap. „Klúbburinn tók rosalega vel á móti mér, bæði sem öreynndum nýliða og ekki síður sem konu. Sumir lita kannski á 4x4 sem gamalgróinn karlklúbb en hann er langt frá því að vera það. Það væri vissulega gaman að fá fleiri konur í klúbbinn og ég er viss um að það eru margar konur þarna úti sem hafa velt því fyrir sér. Ég hvet þær til að kynna sér starfið. Það þarf ekki einu sinni að eiga jeppa til að ganga í klúbbinn, bara fjórhjóladrifinn bíl. Fólk á að gera það sem því finnst skemmtilegt á meðan það hefur heilsu og getu til," segir Jóhanna ákveðin.

Nokkuð er um fasta viðburði hjá 4x4, svo sem stórfærð, kvennaferð og þorralótsferð. Jóhanna segir að Litlanefnd geti hins vegar ekki planað ferðir langt fram í tímann. „Við stefnum að ferð þann 20. október nk. en það fer eftir veðri og vindum hvert við komumst. Við erum með fastar ferðir og svo er líka stokkið af stað ef veður leyfir," segir hún og sér fram á spennandi vetur á fjöllum.

Ertu klár fyrir veturinn?

www.jeppadekk.is

Vönduð amerísk jeppadekk sem henta frábærlega fyrir íslenskar aðstæður. Stærðir 29"-44".

DEKKJAFJÓNUSTA
TÍMAPANTANIR Í SÍMA 540 4900

Dick
CEPEK
TIRES & WHEELS



Arctic Trucks Ísland ehf.
Kletthálsi 3
110 Reykjavík

Sími
Netfang
Vefur

540 4900
info@arctictrucks.is
www.arctictrucks.is

nokian[®]
TYRES



STYRKTU BLEIKU SLAUFUNA & KAUPTU NOKIAN GÆÐADEKK HJÁ MAX1

NOKIAN eru margverðlaunuð finnsk gæðadekk sem eru sérstaklega hönnuð fyrir krefjandi aðstæður norðlægra slóða. Hluti söluágóða af NOKIAN gæðadekkjum hjá MAX1 rennur til Krabbameinsfélagsins í október og nóvember.

Skimaðu eftir réttu dekkjunum í leitarvél á **MAX1.IS**

SÖLUSTADIR:
Bíldshöfði 5a, Reykjavík
Jafnasel 6, Reykjavík
Dalshraun 5, Hafnarfirði

OPIÐ:
Virka daga kl. 8-17
Laugardaga kl. 9-13

AÐALNÚMÉR:
515 7190

MAX1
BÍLAVAKTIN

STOLTUR STYRKARADILI BLEIKU SLAUFUNNAR

Dauðaslys eiga ekki að líðast

Umferðaröryggi á Íslandi var meginumfjöllunarefni á nýliðnu Umferðarþingi. Þórólfur Árnason, forstjóri Samgöngustofu, svarar hér nokkrum spurningum um helstu niðurstöður þingsins.

Umferðarþing hefur verið haldið reglulega undanfarin ár, yfirleitt annað hvert ár. Á þinginu eru umferðaröryggismál ávallt í öndvegi og þau viðfangsefni og þær áskoranir sem við stöndum frammi fyrir settar á oddinn hverju sinni. Áherslan í ár var lögð á umferðaröryggi á Íslandi – sérstaklega með tilliti til vaxandi fjölda erlends ferðafólks. Alls sextán einstaklingar létust í umferðinni árið 2017. Af þeim látnu voru sjö Íslendingar, fimm erlendir ferðamenn og fjórir erlendir ríkisborgarar búsettir á Íslandi. Er þetta í fyrsta skipti frá upphafi sem fleiri erlendir ríkisborgarar en Íslendingar lástast í umferðarslysum á Íslandi á einu ári.

Til stefnumörkunar í baráttunni fyrir bættu umferðaröryggi er rýnt í skýrslur um umferðarslys á Íslandi. Umferðarslysaskráning Samgöngustofu byggist á lög-regluskýrslum sem fengnar eru úr gagnagrunni Ríkislögreglustjóra. Tilgangurinn með skráningunni er að greina upplýsingarnar, komast að því hvers konar slys eiga sér stað og hver vettvangurinn og aðstæður eru. Þannig er hægt að nota upplýsingar úr skráningunni til forvarna og breyta og bæta veg- og gatnakerfi þar sem slyshætta skapast. Umferðarþinginu er ætlað að skapa sameiginlegan vettvang fyrir hagaðila til að rýna í stöðuna, ræða leiðir til árangurs og horfa til framtíðar.

Hver er staðan á umferðaröryggi í dag og hvaða áskorunum stöndum við frammi fyrir?

Árið 2015 fjölgaði slösuðum erlendum ferðamönnum mjög mikið samhlíða því að ferðamönnum fjölgar hérlandis. Kinverjar voru mjög áberandi í þeim hópi. Við hjá Samgöngustofu brugðumst við því á markvissan hátt með samstarfi við sendiráð Kína hérlandis og íslenska sendiráðið í Kína, útgáfu fræðsluefnis sem beint er til kinverskra ferðamanna. Góðu fréttirnar eru þær að við erum að sjá ákveðinn árangur af þessu og öðru fræðslu- og forvarnastarfi þannig að hver og einn ferðamaður er öruggari í umferðinni á Íslandi nú en hann var fyrir fáeinum árum.

Ferðafólki fjölgar mikið en hlutfallslega hefur alvarlegum slysum fækkað. Það er athyglisvert

að ferðamaður er fjórfalt líklegri til að lenda í umferðarslysi af völdum Íslendinga en Íslendingur af völdum ferðamanns. Þannig að „umræðan á kaffistofunni“ um hættulegu útlendingana í umferðinni er ekki alltaf í takt við raunveruleikann. Auðvitað er það svo, að erlent ferðafólk kemur viðs vegar að, sum þeirra von mjög ólíkum aðstæðum og umferðarmennningu. Hér geta ókunnir mætt fyrirbærum sem þeir eru ekki vanir á borð við hálfu og lausamöl, viðerni og einbreiðar brýr. Vissulega er það áskorun í sjálfu sér að kenna öllu þessu fólk þó sem ber að varast en um leið gerir það hlutverk okkar Íslendinga mikilvægt. Við erum gestgjafar og þurfum að gera ráð fyrir þessu fólk með því að sýna tillitssemi og varúð. Við sjálf getum með eigin hegðun haft mjög mikil áhrif til hins betra þegar kemur að öruggri umferð á Íslandi.

Hvað er verið að gera til að auka öryggi ferðafólks sem ferðast um landið á bílaleigubílum eða í rútum?

Sem fyrir segir þá hefur fræðslu- og forvarnastarf þegar skilað nokkrum árangri, með samstarfi margra aðila. Fræðsluefni er framleitt og því er dreift eftir öllum leiðum. Við höfum tröllatru á samstarfi margra aðila, enda höfum við séð að það skilar sér vel. Til að mynda dreifir íslenska sendiráðið í Kína fræðsluefni til allra sem sækja um vegabréfsáritun til þess að komast til Íslands. Þá má nefna útgáfu svokallaðra stýrisspjalda þar sem ókunnir bílaleigubíla eru upplýstir með myndrænum hætti hvað helst ber að varast í umferðinni og hvað séríslensku umferðarskiltin þýða. Svo má nefna vefsíðuna www.drive.is sem er upplýsingasíða með vísan í stýrisspjöldin og skemmtileg fræðslumyndbönd um álfinn Elfis sem kennir erlendu ferðafólki á umferðina á Íslandi. Bæklingurinn How to drive in Iceland, á ensku og á kinversku, gátlisti fyrir bílaleigur um mikilvæg atriði sem taka skjal fram áður en bill er afhentur ásamt efni frá öðrum sem Samgöngustofa miðlar og dreifir áfram. Þá heldur Samgöngustofa úti upplýsingasíðu til rekstrar aðila varðandi öryggi farþega í hópþífræðum. Þar má nefna myndbönd og tilmæli



Sextán létust í umferðinni árið 2017. Sjö Íslendingar og fjórir erlendir ríkisborgarar búsettir á Íslandi. Er þetta í fyrsta skipti sem fleiri erlendir ríkisborgarar en Íslendingar lástast í umferðarslysum á Íslandi á einu ári.



Þórólfur Árnason, forstjóri Samgöngustofu.

varðandi mikilvægi beltanotkunar, varúðarviðmið vegna vinds fyrir stór ökutæki og ferðaupplýsingar um veður, færð og ástand vega um allt land.

Hvernig sérðu framtíðina fyrir þér þegar kemur að umferðaröryggi? Verður tæknin notuð í meiri mæli?

Framtíðin kemur fyrir en varir. Það er alveg klárt mál að sífellt meiri áhersla verður lögð á nýjustu tækni og stafrænar lausnir til þess að leiða ókunnir á öruggari hátt um landið okkar. Á umferðarþinginu fengum við m.a. kynningu á því hvernig leiðsögukerfi í bílum getur mætt kröfum nútíma ferðafólks með áherslu á öryggi. Þá var rætt um hvernig markviss og rétt stýring getur komið í veg fyrir slys á þjóðvegum landsins og hvernig við getum áhættumetið akstursleiðir fyrir fram og nýtt þannig reynslu, þekkingu og góðan undirbúning til að fyrirbyggja umferðarslys.

Kom eitthvað áhugavert fram í umræðum fundarfólks í lok þingsins?

Samhugur fundargesta um umferðaröryggi var einstaklega mikill. Erindi um til dæmis nýtingu tækninnar og betri aðferðir til að bæta hegðun okumanna voru mjög áhugaverð, enda þurfum við að hugsa í lausnum og samnýta þekkingu okkar til að ná sem mestum árangri. Einnig þótti mér gott að heyra í ráðherrum samgöngumála og ferðamála um mikilvægi öryggismála í umferðinni. Samgönguráðherra lýsti

því til dæmis yfir í ræðu sinni að umferðaröryggi væri forgangsmál, að öryggi sé metið framari í forgangsroðun aðgerða en ferðatími, þægindi eða önnur markmið framkvæmda í umferðarmálum. Ég held að þetta sé mjög mikilvægt atriði, að mannlíf séu höfð í öndvegi.

Hversu mikil fjölgun hefur orðið á bílaleigubílum og rútum í umferðinni?

Aukinn straumur af erlendu ferðafólki hefur skilað mjög miklum vexti víða í samfélaginu og fjölgun bílaleigubíla og hópferðabíla er þar engin undantekning. Árið 2009 voru skráðir hér um 6.500 bílaleigubílar en á árinu 2017 voru þeir 23.600. Hópferðabílar voru tæplega 1.900 en eru nú tæplega 3.100. Þarna er um margföldun að ræða sem hefur bæði fært okkur jákvæðan dagvöxt en einnig mörg slys. Við höfum séð þann árangur sem náðst hefur í öryggi bæði í flugi og siglingum. Fyrir aðeins fáeinum áratugum var ekki óvenjulegt að tugir manna færust á sjó, en nú heyrta banaslys til algjörra undantekninga. Það segir okkur að dauðaslys í samgöngum yfirleitt eru ekki náttúru-lögmál og eiga ekki að líðast.

BÍLABLAÐ FRÉTTABLAÐSINS

Mest lesna bílblað landsins kemur næst út þriðjudaginn 6. nóvember næstkomandi.

Ritstjóri blaðsins er Finnur Thorlacius sem er bílaáhugamaður af lífi og sál.

Umsjón auglýsinga:

Atli Bergmann · atli@frettabladid.is · sími 512 5457



FRÉTTABLAÐIÐ SÉRBLÖÐ