

Lögregluskóli ríkisins,
framhaldsdeild
Endurmenntun
Háskóla Íslands
Stjórnun I.

Fækkun umferðarslysa á Norðurlandi



Ljósmynd DS

Ástríður Grímsdóttir
Björn Mikaelsson
Daníel Snorrason
Valur Magnússon

Efnisyfirlit

<u>EFNISYFIRLIT</u>	1
<u>INNGANGUR</u>	3
<u>1 STEFNA LÖGREGLUNNAR Á NORDURLANDI TIL FÆKKUNAR</u> <u>UMFERÐARSLYSA</u>	4
1.1 NÁNARI SKÝRING Á STEFNU	5
1.2 STJÓRNSKIPULAG VERKEFNISINS.....	7
1.3 MEGINRÁS VERKEFNISINS.....	8
1.3.1 NÁNARI SKÝRING MEGINRÁSAR	9
<u>2 NÚVERANDI ÁSTAND</u>	10
2.1 ÞRÓUN SÍÐUSTU ÁRA.....	10
2.2 NORDURLAND, ÞÉTTBÝLI OG DREIFBÝLI	14
2.3 STAÐA LÖGGÆSLU, EFTIRLIT OG RANNSÓKNIR	15
2.3.1 EFTIRLIT	16
2.3.2 RANNSÓKNIR	16
2.4 STAÐA FORVARNA	16
2.4.1 ÞÁTTUR TRYGGINGAFÉLAGA.....	17
2.4.2 AÐRIR AÐILAR	17
<u>3 KOSTNAÐUR SAMFÉLAGSINS VEGNA SLYSA OG ÓHAPPA Í</u> <u>UMFERÐINNI</u>	18
3.1 KOSTNAÐUR VEGNA AUKINNAR LÖGGÆSLU.....	19
<u>4 HELSTU ORSAKIR UMFERÐARSLYSA</u>	21
<u>5 STJÓRNUN BREYTINGA</u>	23
5.1 STJÓRNUN VERKEFNISINS	24
5.2 SKIPURIT VERKEFNISINS	25
<u>6 MARKMIÐ LÖGREGLUNNAR Á NORDURLANDI TIL FÆKKUNAR</u> <u>UMFERÐARSLYSA</u>	26
6.1 LÖGREGLAN TIL FYRIRMYNDAR Í UMFERÐINNI	27
6.2 LÖGREGLAN OG SAMFÉLAGIÐ	28
6.3 AUKIÐ EFTIRLIT MEÐ HRAÐAKSTRI	29
6.4 HRAÐAVÍSAR	32
6.5 ÖKURITAR OG HRAÐATAKMARKARAR	32

6.6	SKILVIRKARI SAMVINNA	33
6.7	„SVARTBLETTIR”, MANNVIRKI, UMHVERFI OG FRÁGANGUR VEGA	34
6.8	AUKNAR FORVARNIR OG FRÆÐSLA.....	35
6.9	ÚRBÆTUR	36
6.10	ÞUNGAFLUTNINGAR Á LANDI	36
6.11	AUKIN TÆKNI	37
6.12	BREYTTAR BIFREIÐAR.....	37
6.13	VEGMERKINGAR.....	38
7	RANNSÓKNIR UMFERÐARSLYSA	38
7.1	FRAMHALDSRANNSÓKNIR LÖGREGLU Á SVIÐI UMFERÐARSLYSA.....	39
7.2	LJÓSMYNDUN VETTVANGS	40
8	HAGSMUNAADILAR.....	42
9	ÁHÆTTUGREINING.....	44
10	LÝSING OG GREINING LÖGREGLUNNAR Á NORÐURLANDI	46
10.1	LÝSING.....	46
10.2	GREINING.....	46
11	LOKAORD.....	48
12	HEIMILDASKRÁ:	49

Inngangur

Í apríl 2003 hóf hópur yfirmanna innan lögreglunnar nám í Lögregluskóla ríkisins í samvinnu við Endurmenntunardeild Háskóla Íslands. Fyrri hluti námsins var unnin í verkefnavinnu, sem einstaklingsverkefni. Seinni hluti námsins fór fram í Lögregluskóla ríkisins, auk þess sem nemendur þurftu að skila misyfirgripsmiklum heimaverkefnum. Haustið 2003 voru myndaðir vinnuhópar, aðallega eftir landfræðilegri búsetu nemenda. Skiluðu hópar þessir sameiginlegum niðurstöðum verkefna. Er leið að lokum námsins skiptist hópur nemenda, búsettum á Norðurlandi, í tvo vinnuhópa. Annar hópurinn var skipaður þeim Ástríði Grímsdóttur, sýslumanni á Ólafsfirði, Birni Mikaelssyni, yfirlögregluþjóni á Sauðárkróki og lögreglufulltrúunum Daníel Snorrasyni á Akureyri og Vali Magnússyni á Egilsstöðum. Setti hópurinn sér það markmið að vinna lokaverkefni þar sem stefnt yrði að fækkun umferðarslysa á Norðurlandi um 25 % á næstu fimm árum. Fékk verkefni heitið; „Fækkun umferðarslysa á Norðurlandi“. Ástæðan fyrir vali á þessu verkefni var meðal annars sú að aðilar hópsins hafa yfirgripsmikla þekkingu og einnig áratuga reynslu af umferðarmálum. Því þótti við hæfi að takast á við þetta umfangsmikla verkefni, þar sem það gæti komið öllum vegfarendum landsins til góða. Haldnir voru margir vinnufundir og að lokum var haldinn þriggja daga fundur á Akureyri, þar sem lokavinna verkefnisins fór fram.

Er það von þeirra sem að þessu verkefni stóðu, að það megi koma að gagni í baráttunni við fækkun umferðarslysa og verða þjóðfélaginu til heilla á komandi árum.

1 Stefna lögreglunnar á Norðurlandi til fækkunar umferðarslysa

Hér að neðan eru tilgreindir níu þættir sem lögreglan á Norðurlandi hyggst leggja áherslu á til að ná fram markmiðinu til fækkunar umferðarslysa.

1. Lögreglan á Norðurlandi fylgi mótaðri stefnu í umferðaröryggismálum, sem miðar að öruggari umferð á þjóðvegum og í þéttbýli, fyrir alla vegfarendur á Norðurlandi.
2. Við framkvæmd starfa og stefnumótun vill lögreglan láta öryggi vegfarenda sitja í fyrirrúmi.
3. Lögreglan stefnir að auknum jákvæðum samskiptum við vegfarendur, fjölmiðla og samfélagið í heild, auk gagnkvæmra skoðanaskipta og upplýsingamiðlunar.
4. Umferðarlöggæslan verði markviss og stýrð með hliðsjón af umferðarþunga, tölfræði um slys og lögbrotum í umferðinni.
5. Lögreglan mun vinna með öðrum aðilum að umferðaröryggismálum, til hagsbóta fyrir vegfarendur. Sérstaklega skal auka samvinnu við sveitarfélög á Norðurlandi, Vegagerðina og aðrar stofnanir.
6. Lögreglan mun markvisst vinna að forvarnamálum, einkum með ungu fólki og eldri borgurum.
7. Lögreglan mun markvisst leita að hættulegum stöðum og aðstæðum í umferðinni með það í huga að úrbætur verði gerðar.
8. Rannsóknir á umferðarslysum, almenn rannsókn, tæknirannsókn lögreglu og bíltæknirannsóknir sérfræðinga verði stórauknar.
9. Stefna lögreglunnar er á ábyrgð allra lögreglumanna. Hugmyndir þeirra og framlag er skilyrði þess að stefnan verði virkt afl í samfélaginu sem breytist eftir kröfum þess og þörfum.

1.1 Nánari skýring á stefnu

Hér á eftir fer nánari útfærsla á stefnumótun lögreglunnar á Norðurlandi.

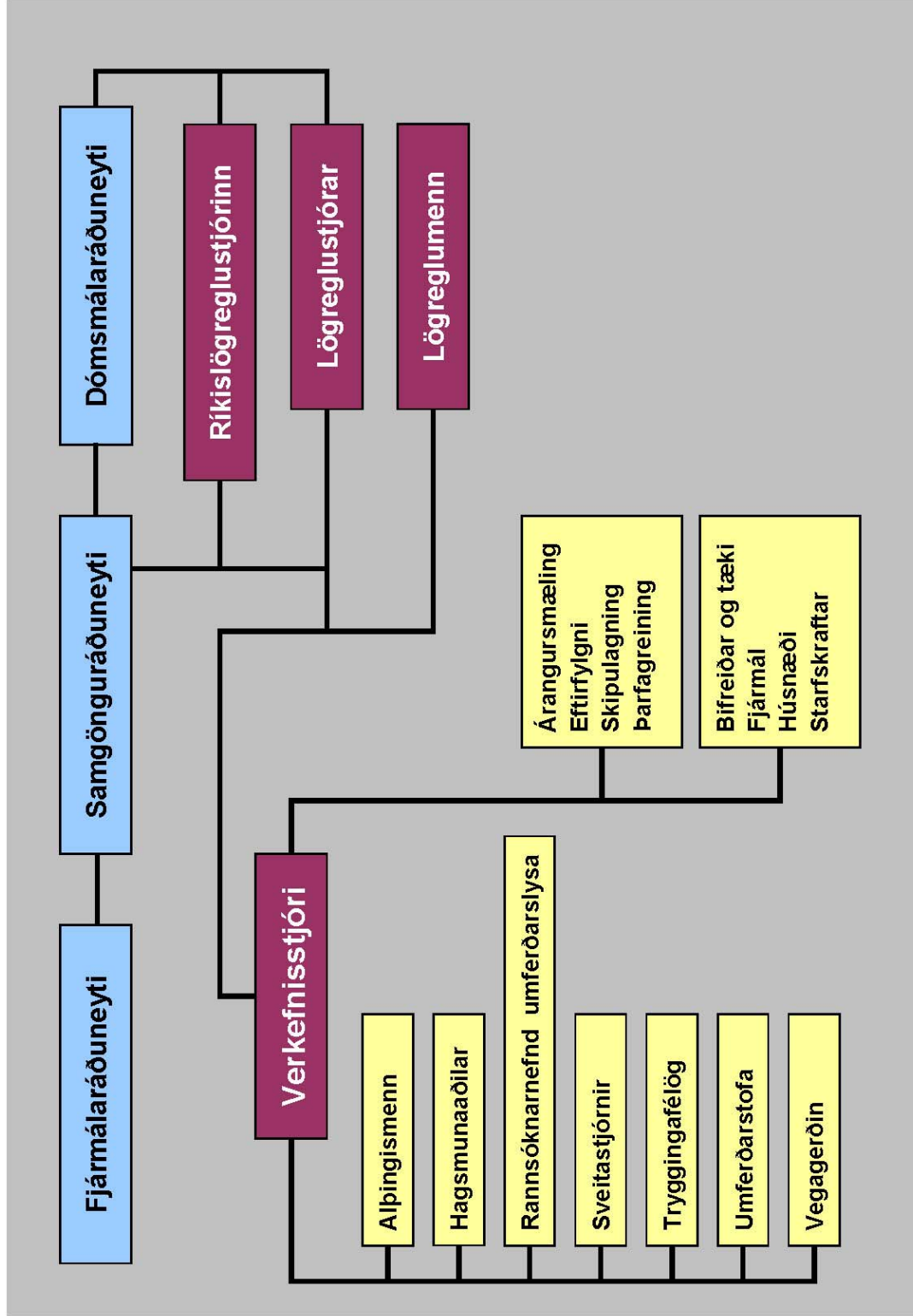
1. Það er markmið lögreglunnar á Norðurlandi að fækka umferðarslysum um 25 % á þjóðvegum og í þéttbýli næstu fimm árin. Því er nauðsynlegt að lögreglan móti stefnu sem unnið verður markvisst eftir svo löggæslan leiði til aukins umferðaröryggis.
2. Störf lögreglunnar einkennast oft af hraða og breytileika umhverfisins. Því er nauðsynlegt að mótun starfsreglna lögreglunnar og þjálfun hennar verði með þeim hætti að öryggi vegfarenda sé ætíð í fyrirrúmi.
3. Til að lögreglan nái fram markmiðum sínum til fækkunar umferðarslysa er henni nauðsyn að viðhalda góðri samvinnu og trausti við vegfarendur, fjölmiðla og samfélagið. Með því móti skapast grundvöllur skoðanaskipta sem getur leitt til betri umferðarmenningar.
4. Rannsóknir umferðarslysa undanfarinna ára, byggðar á skráningu lögreglu og tryggingafélaga, hafa sýnt að hægt er að sjá orsakir og tíðni slysa miðað við tíma og aðstæður í umferðinni. Því þarf að stýra löggæslunni með hliðsjón af þeirri þekkingu.
5. Til að sem mestur árangur náist til fækkunar umferðarslysa er nauðsynlegt að allir þeir aðilar sem vinna að umferðaröryggismálum, vinni saman að einu markmiði. Sérstaklega er mikilvægt að virkja samstarfsnefndir sveitarfélaga og lögreglu. Einnig er nauðsynlegt að vinna náið með Umferðarstofu, Vegagerðinni og öðrum aðilum sem vinna að umferðaröryggismálum.
6. Lögreglan mun móta sér stefnu í umferðarfræðslu. Efla þarf menntun lögreglumanna sem vinna að fræðslustörfum. Auka skal markvisst samstarf við leikskóla og grunnskóla með unga vegfarendur í huga og byggja upp starf sem nær til ungra ökumanna og eldri borgara en það eru aðilar sem lögreglan hefur mikil samskipti við í umferðinni.
7. Lögreglan vinnur á þjóðvegum og götum í þéttbýli á öllum árstíðum og við margbreytilegar aðstæður. Hún veitir athygli hættulegum aðstæðum í umferðinni, sem geta skapast vegna ytri þátta, svo sem vegna veðurs, mannvirkja, landslags, eða hvers konar umferðar. Því er nauðsynlegt að lögreglan komi athugasemdum sínum til viðeigandi aðila til að úrbætur verði gerðar.

8. Rannsókn á umferðarslysum þarf að vera vönduð, samhæfð og markviss framkvæmd af sérhæfðum lögreglumönnum, sem af þekkingu og fagmennsku leitast við að tryggja að öll atriði slyss séu upplýst. Því þarf að setja reglur sem taka til tækni- og vettvangsrannsókna lögreglu og bíltæknirannsókna sérfræðinga.
- 9 Til þess að stefna lögreglunnar nái fram að ganga er nauðsynlegt að allir lögreglumenn komi að stefnumótuninni. Þeir leggi fram hugmyndir sínar um framgang hennar út frá sínum starfsvettvangi og taki þátt í að endurskoða hana og laga eftir því sem reynslan gefur tilefni til.

1.2 Stjórnskipulag verkefnisins



FÆKKUN UMFERÐASLYSA Á NORÐURLANDI STJÓRNSKIPULAG



1.3 Meginrás verkefnisins



FÆKKUN UMFERÐARSLYSA Á NORÐURLANDI

01.04.2004		MEGINRÁS		01.01.2010	
RITGERÐ OG GAGNAÖFLUN	01.04.2004 - 10.06.2004				
KYNNING Á VERKEFNINU Í HÍ	21.5.2004				
KYNNING - LÖGREGLUSTJÓRAR	01.06.2004 - 01.09.2004				
KYNNING - RÁÐUNEYTI	01.06.2004 - 01.12.2004				
KYNNING - LÖGREGLUMENN Á NORÐURLANDI	01.06.2004 - 01.12.2004				
KYNNING - VEGA GERÐIN	01.06.2004 - 01.12.2004				
KYNNING - UMFERÐARSTOFA	01.06.2004 - 01.12.2004				
KYNNING - TRYGGINGARFÉLÖG	01.06.2004 - 01.12.2004				
KYNNING - ÖKUKENNA RAFÉLAG	01.06.2004 - 01.12.2004				
KYNNING - SVEITARFÉLÖG	01.06.2004 - 01.12.2004				
STEFNUMÓTUN	01.09.2004 - 31.12.2004				
VERKEFNID HEFST/ÁRANGURSMÆLING	01.01.2005 - 31.12.2005				
ANNAD ÁR VERKEFNISINS/ÁRANGURSMÆLING	01.01.2006 - 31.12.2006				
ÞRÍÐJA ÁR VERKEFNISINS/ÁRANGURSMÆLING	01.01.2007 - 31.12.2007				
FJÓRða ÁR VERKEFNISINS/ÁRANGURSMÆLING	01.01.2008 - 31.12.2008				
FIMMTA ÁR VERKEFNISINS/ÁRANGURSMÆLING	01.01.2009 - 31.12.2009				
ÁRANGURSMÆLING	1.1.2010				

1.3.1 Nánari skýring meginrásar

Við gerð meginrásar verkefnisins var horft bæði til þeirra hagsmunaaðila, sem að verkefninu koma, svo og þess tíma sem hver verkþáttur tæki til.

Í byrjun apríl 2004 lágu fyrir óskir þessa hóps, um lokaverkefni. Áður en samþykkir fyrir verkefninu lá formlega fyrir, var gagnaöflun hafin. Því var á tímabilinu 1. apríl til 10. maí 2004 unnið sleitulaust að gagnaöflun, fundað með þeim aðilum sem gátu veitt verkefninu lið svo og skrif verkefnisins. Þann 21. maí n.k. fer síðan fram kynning á verkefninu í Endurmenntunardeild Háskóla Íslands.

Eftir 1. júní og fram til 1. september 2004 þarf að kynna lögreglustjórum á Norðurlandi verkefnið og í hverju það felst. Þarf á þeim tíma að afla stuðnings þeirra við verkið svo grundvöllur verði fyrir því að koma verkefninu í framkvæmd. Frá 1. júní til 1. desember 2004, verður verkefnið kynnt þeim hagsmunaaðilum, sem mestu máli skiptir fyrir framkvæmd þess. Er þar um að ræða Dóms- og kirkjumálaráðuneytið, Samgönguráðuneytið, lögreglumenn á Norðurlandi, Vegagerðina, Umferðarstofu, tryggingafélög, Ökukennarafélag Íslands og sveitarfélög á Norðurlandi.

Þegar kynningu á verkefninu er lokið og það vonandi samþykkt af lögreglustjórunum á Norðurlandi, hefst stefnumótun verkefnisins og mun hún standa yfir frá 1. september til 31. desember 2004.

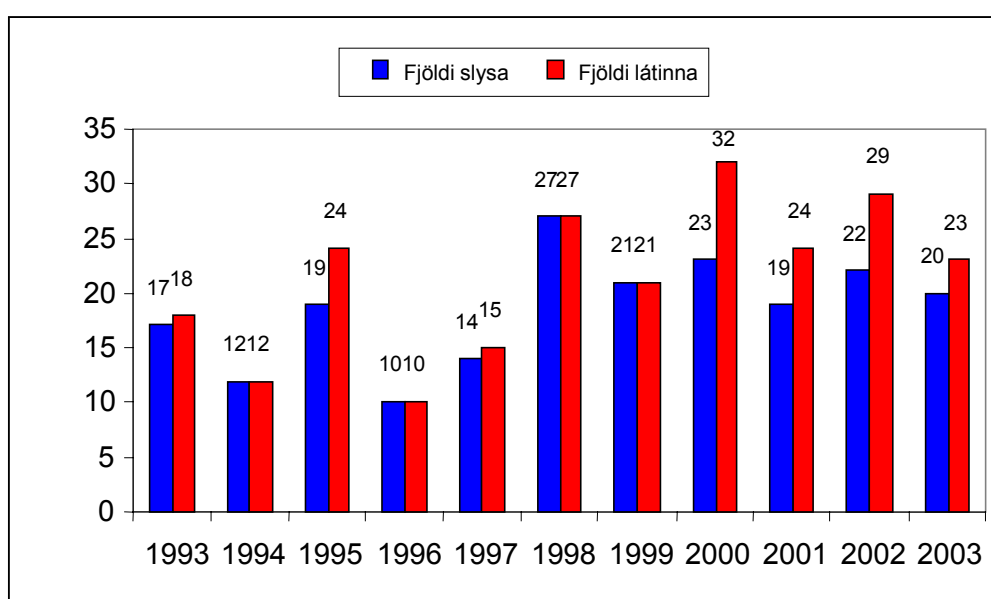
Aðrir þættir verkefnisins kynna sig sjálfir, en árangursmælingar verða gerðar reglulega á ári hverju til að sjá hvort settu marki hafi verið náð. Þann 1. janúar 2010 er fimm ára áætluninni lokið og verður þá væntanlega tekin ákvörðun um framhald.

Ekki þótti ástæða til að gera deildirás fyrir verkefnið, þar sem það er illa framkvæmanlegt í kynningu að fylgja henni eftir, en við stefnumótun yrði deildirás væntanlega gerð.

2 Núverandi ástand

2.1 Þróun síðustu ára

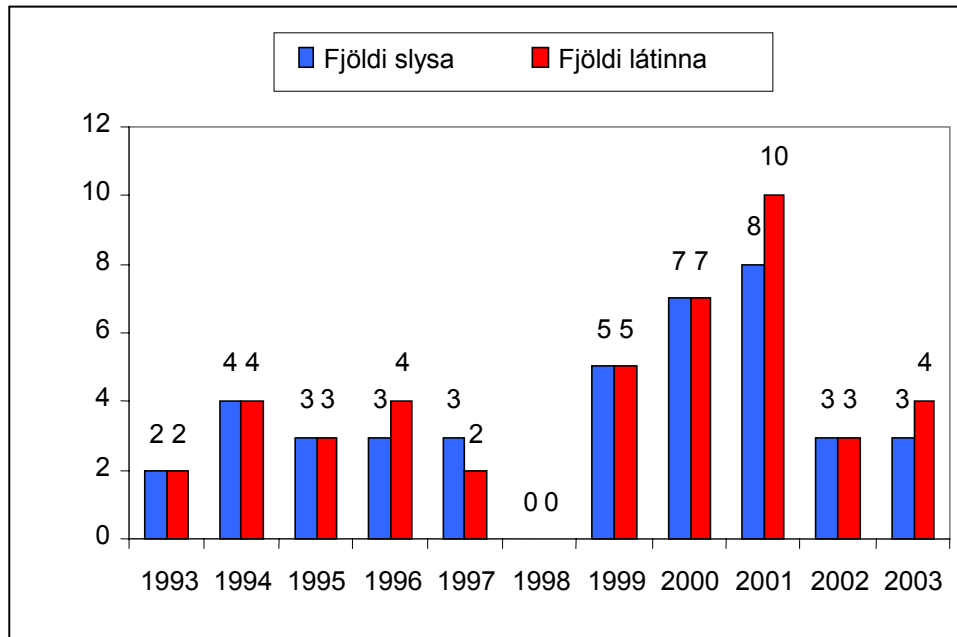
Þegar skoðaðar eru tölur um fjölda slysa og fjölda látinna í umferðinni á árunum frá 1993 til 2003, er ekki hægt að sjá miklar breytingar á fjölda slysa og látinna milli ára. Árið 1996 létust tíu einstaklingar í jafnmörgum slysum, en árin 2000 og 2002 skera sig úr með fjölda látinna, miðað við fjölda slysa, þar sem látnir voru talsvert fleiri en fjöldi slysa.



Heildarfjöldi látinna í umferðinni 1993 – 2003¹

Þegar tölur um fjölda slysa og fjölda látinna á Norðurlandi eru skoðaðar (sjá næstu síðu), vekur athygli fækkun banaslysa frá árinu 1996 til 1998, en árið 1998 varð ekkert banaslys á Norðurlandi. En síðan eykst slysatíðnin og nær hámarki 2001 með 10 látnum í 8 slysum. Heildarfjöldi látinna á Norðurlandi frá 1993 til 2003 er 44 einstaklingar en þar af létust 29 einstaklingar á árunum 1999 til 2003, sem er mikil fjölgun miðað við árin á undan.

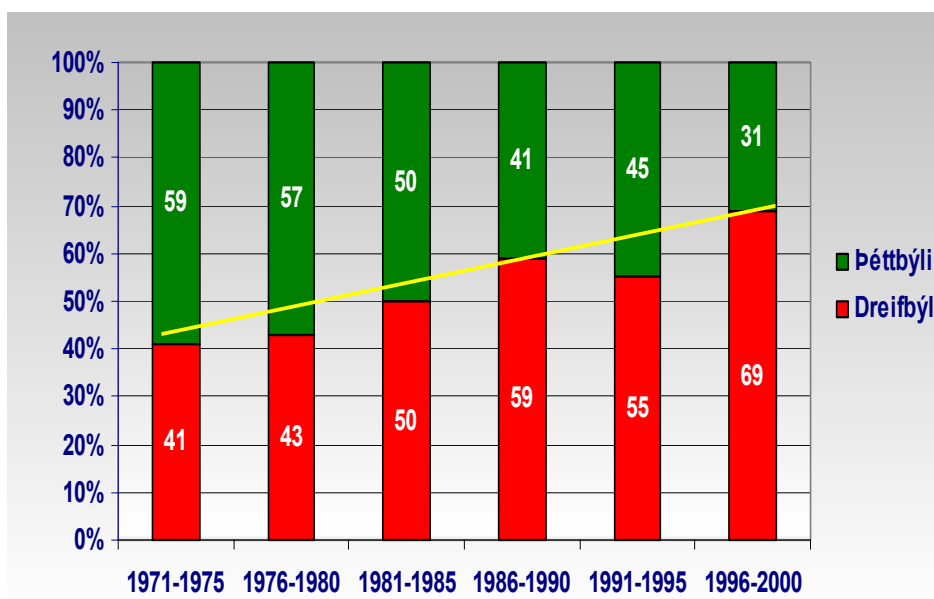
¹ RNU, “Banaslys í umferðinni 2002” bls. 28



Heildarfjöldi látinna í umferðinni á Norðurlandi 1993 – 2003²

Margar og miklar rannsóknir hafa verið gerðar á síðasta áratug um þróun umferðarslysa og afleiðingar þeirra. Þegar dregnar eru saman helstu niðurstöður rannsókna kemur í ljós að á árunum 1998 til 2002 eru tæp 60 % slysa á vegum með 90 km hámarkshraða. Þá er það einnig ljóst að samkvæmt málaskrá lögreglu og gögnum Vegagerðar hefur umferðarhraði á þjóðvegum aukist á undanförunum árum. Má leiða líkum að því að sérstök átaksverkefni lögreglu til að stemma stigu við hraðakstri, hafi ekki skilað þeim árangri sem að var stefnt, jafnhliða því að almennt eftirlit á þjóðvegum hefur dregist saman. Þá má einnig vera að vikið frá leyfðum hámarkshraða séu of rúm sem leiðir til þess að ökumenn telji sig geta ekið hraðar en lög leyfa, án hættu á sektum eða öðrum viðurlögum.

² Unnið upp úr skýrslu RNU, “Banaslys í umferðinni 2002”(VM)



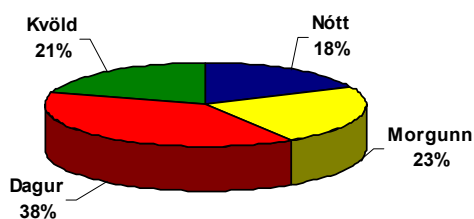
Banaslys í umferðinni: Dreifbýli-þéttbýli sl. 30 ár³

Þróunin síðustu 30 ár hefur verið að hlutfallslega látast fleiri í umferðarslysum úti á þjóðvegum heldur en í þéttbýli. Þegar skoðuð er skýrsla Rannsóknarnefndar umferðarslysa (RNU) um banaslys í umferðinni 2002, kemur í ljós að um 50 % banaslysa verða við útafakstur og 41% banaslysa við framanákeyrslur. Flest slysanna urðu á þjóðvegum landsins og leiða má líkur að því að hraði hafi átt töluverðan þátt í að slysin urðu. Athygli vekur að flest banaslys verða við góðar aðstæður.

³ www.rnu.is

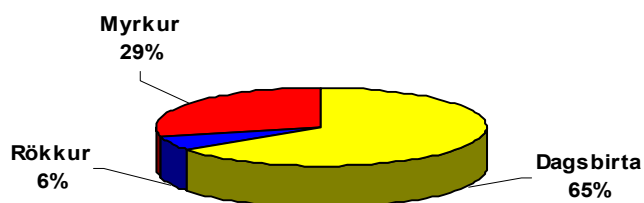
Ef skoðaðar eru niðurstöður RNU⁴ á rannsóknum 112 banaslysa í umferðinni árin 1998 - 2002 kemur í ljós nokkuð áreiðanleg niðurstaða um tíma og aðstæður. Á myndum 5, 6 og 7 má sjá tíma dags, birtu og færð á vegum árin 1998-2002. Flest slysin verða við bestu aðstæður, um miðjan dag, í dagsbirtu og góðri færð.

Flest slys verða um miðja dag við bestu aðstæður (38%)



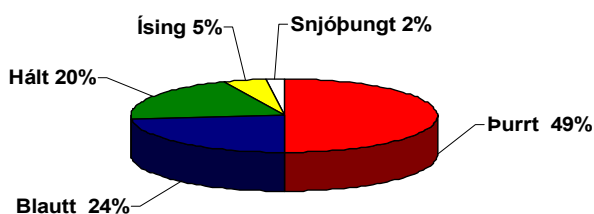
Banaslys í umferðinni 1998 – 2002. Tími dags.

Þegar bjart er úti (65%)



Banaslys í umferðinni 1998 – 2002. Birta.

Færðin góð og vegurinn þurr (49%)



Banaslys í umferðinni 1998 – 2002. Færð á vegi.

⁴ RNU „Banaslys í umferðinni 2002, bls. 30”

2.2 Norðurland, þéttbýli og dreifbýli

Flest banaslys sem urðu á Norðurlandi á árunum 1998 til 2003 urðu á þjóðvegum. Auk þess varð fjöldi umferðarslysa og óhappa í þéttbýli á Norðurlandi þetta umrædda tímabil. Er þar bæði um að ræða slys með líkamstjóni svo og eignatjón eingöngu. Fjöldmörg minniháttar óhöpp eru afgreidd með tjónatilkynningum sem unnin eru af öikumönnum án afskipta lögreglu. Það leiðir til þess að skráning lögreglu á umferðaróhöppum gefur ekki rétta mynd af heildarfjölda óhappa. Til þess að fá heildarfjölda óhappa þarf að skoða í samhengi gögn tryggingafélaganna um tjónatilkynningar sem til þeirra hafa borist.

Nýlega kom út skýrsla, „Afbrot í umferðinni”, sem tekin var saman af Einari Jónssyni hjá Umferðarstofu, í samstarfi við undirbúningshóp vegna alþjóðaheilbrigðisdagsins 7. apríl 2004. Þar kemur fram að á árinu 2003 hafi hraðakstursbrot verið 25.285 á öllu landinu. Einnig kemur fram að í 92 % tilvika noti bílstjórar bílbelti á þjóðvegum en notkun í þéttbýli er heldur slakari, einungis 80 %. Samkvæmt þessari skýrslu fækkaði ölvuðum öikumönnum sem ollu slysum úr 61 árið 1998 í 42 árið 2002.

Á Norðurlandi voru hraðakstursbrot árið 2003, samkvæmt málaskrá lögreglunnar, 3.820 kærð mál. Meðaltal hraðakstursmála á Norðurlandi síðastliðin fimm ár eru 4.266 mál á ári. Árið 2003 voru kærur þar sem öryggisbelti voru ekki notuð samtals 177 og hafði fallið niður úr samtals 538 málum árið áður. Meðaltal mála þar sem öryggisbelti voru ekki notuð síðustu fimm árin eru 480 mál á ári. Ölvunarakstursbrot á Norðurlandi voru að meðaltali 203 síðust fimm árin en þeim fór fækkandi frá 1999 til 2001, eða úr 242 í 179 en fjölgaði síðan úr 179 á árinu 2001 í 206 á árinu 2003.

	Árið 2003	Meðaltal 1998-2002
Ölvunarakstur	206	203
Bílbelti	177	480
Hraðakstur	3820	4266

Samanburður á milli ársins 2003 og meðaltals áráanna 1998-2002 á Norðurlandi, unnið úr Málaskrá lögreglu af RÞ.

Fyrirliggjandi tölur frá lögregluumdæmunum á Norðurlandi, um umferðarlagabrot vegna ölvunaraksturs, hraðaksturs og beltaleysis á árinu 2003, sýna að brotum hefur að meðaltali fækkað á milli áráanna 2002 og 2003 um 16,7 af hundraði.

Í umdæmi lögreglunnar á Akureyri var fækkunin á milli ára 42 %, meðan meðaltal annarra umdæma á Norðurlandi var 21,25 % fækkun, þrátt fyrir fjölgun eignatjóna á sama tíma. Engin ein skýring er á þessari fækkun umferðarlagabrota en líkur má leiða að því að frekar hafi slaknað á löggæslunni þar sem fjölgun eignatjóna var að ræða. Einungis í umdæmi lögreglunnar á Sauðárkróki⁵ varð aukning á umferðarlagabrotum, sem nam 27 %, en þar lagði lögreglan auknar áherslur á umferðareftirlit.



Ljósmynd DS

2.3 Staða löggæslu, eftirlit og rannsóknir

Á Norðurlandi, frá Hrítafjarðará og austur að Langanesi eru sex lögregluembætti og sex lögreglustjórar. Þessi embætti eru Húnavatnssýslur, Skagafjarðarsýsla, Eyjafjarðarsýsla, Siglufjörður, Ólafsfjörður og Þingeyjarsýslur. Fjöldi lögreglumanna hjá embættunum er mismunandi eftir stærð þeirra. Heildarfjöldinn er um 60 lögreglumenn en lögreglustöðvar eru alls níu. Vaktkerfin eru mismunandi allt eftir fjölda lögreglumanna á hverri starfsstöð. Einungis á Akureyri er sólarhringsvakt og þar er einnig sérstök rannsóknardeild sem sér um rannsóknir mála hjá embættinu. Hjá öðrum embættum sjá almennir lögreglumenn um allar rannsóknir en á undanförunum árum hafa þau leitað í auknum mæli aðstoðar hjá rannsóknardeildinni á Akureyri í einstökum málum. Embættin hafa samtals sautján lögreglubifreiðar til umráða. Í átta lögreglubifreiðum er ný gerð af radar, Golden Eagle, sem bæði mælir hraða umferðar

⁵ Málaskrá lögreglu

sem á móti kemur, bifreiða sem ekið er í sömu átt og lögreglubifreiðin og þá einnig aftur fyrir sig, bæði bifreið sem er að fjarlægjast og nálgast.

2.3.1 Eftirlit

Embættin á Norðurlandi hafa með sér nokkra samvinnu um umferðarlöggæslu sem þó er ekki bundin reglulegu sameiginlegu eftirliti, nema á milli embættanna á Ólafsfirði og Akureyri, en lögreglumenn frá Ólafsfirði og Dalvík hafa frá því í ársbyrjun 2002 stundað markvisst, sameiginlegt eftirlit og telja að með því hafi þeir náð merkjanlegum árangri í umferðarmálum á því svæði. Einnig hefur lögreglan á Sauðárkróki breytt um fyrirkomulag við umferðareftirlit sem hefur leitt til mjög mikils árangurs í umferðarmálum. Að öðru leyti er skipulag umferðareftirlits oftar en ekki í höndum vakthafandi lögreglumanna og byggist mismikið á fyrirfram mótaðri stefnu embættanna í umferðareftirlitsmálum.

2.3.2 Rannsóknir

Hjá öðrum embættum en á Akureyri sjá almennir lögreglumenn um rannsóknir umferðarslysa. Almenn er með skýrslutökum, ljósmyndum og vettvangsrannsóknum, leitast við að finna út hvernig slysið átti sér stað með það í huga að upplýsa alla þætti máls, meðal annars hvort eitthvað í umhverfinu sé hugsanlegur orsakavaldur. Þá er sérstaklega haft í huga hvort refsiverð brot hafa verið framin og ráðstafanir gerðar samkvæmt því sem lög og reglur leyfa.⁶ Yfirleitt eru ekki framkvæmdar sérstakar tæknirannsóknir á bifreiðum nema í banaslysum eða öðrum alvarlegum slysum. Það er ekki alltaf tryggt að reyndir lögreglumenn rannsaki umferðarslys því sökum uppbyggingar lögregluliðanna geta óreyndir lögreglumenn lent í því að afgreiða alvarleg umferðarslys að fullu. Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur gagnrýnt, í skýrslu sinni, um banaslys í umferðinni 2002,⁷ skýrslugerð lögreglu varðandi umferðarslys og telur hana verulega ábótavant. Norðurland er þar ekki undanskilið.

2.4 Staða forvarna

Lögreglan í öllum umdæmum Norðurlands tekur þátt í árvissum heimsóknum í leikskóla og grunnskóla á vorin og haustin, þar sem lögð er áhersla á hættur í umferðinni, skoðaðar leiðir til og frá skólum, notkun glitmerkja, bílbelta, hvernig

⁶ Umferðarlög nr. 50/1988

⁷ RNU „Banaslys í umferðinni 2002,” bls. 9

skuli fara yfir götur og aðrar hættur er tengjast umferðinni. Einnig tekur lögreglan þátt í ýmis konar uppákomum sem tengjast hjólreiðadögum, hjálmanotkun og leik við götur. Markhópur lögreglunnar er í þessum tilvikum börn og unglingar. Lögreglan er ekki með skipulagða forvarnastarfsemi þar sem markhóparnir eru ungir ökumenn, eldri borgarar eða aðrir sérstakir hópar ökumanna.

2.4.1 Þáttur tryggingafélaga

Bæði Sjóvá-Almennar og VÍS hafa í langan tíma haldið námskeið og forvarnafundi um allt land fyrir unga ökumenn. Tæplega 800 manns sækja námskeiðin hjá Sjóvá-Almennum ár hvert en þau eru á milli 30 og 40 talsins. Þar af tæpur helmingurinn á landsbyggðinni. VÍS hefur haldið um 160 umferðarfundi, um afleiðingar umferðarslysa um land allt þar sem tæplega 5000 ungmenni mættu. Hjá Sjóvá-Almennum er talið að allt að þrefalt minni tjónatiðni sé hjá þeim ökumönnum sem sækja námskeið hjá þeim og að greinilega sjáist að tjón þeirra sem lenda í slysum eftir námskeiðin eru ekki eins alvarleg og hinna sem ekki njóta námskeiðanna. Svipuð niðurstaða er hjá VÍS en þar er talið að árangur af þeirra umferðarfundum leiði að meðaltali til 26 % lægri slysatíðni meðal ungmenna sem mæta á fundina heldur en þeirra sem ekki hafa mætt. Bæði ofangreind tryggingafélög starfrækja aðra forvarnastarfsemi sem beinist að ákveðum hópum ökumanna, til dæmis eldri borgurum, atvinnubílstjórum og ökumönnum ýmis konar fyrirtækja. Þá standa þau einnig fyrir útgáfu forvarnarmyndbanda, blaða og bæklinga. Þá eru þau einnig í samstarfi við aðra aðila sem vinna að forvarna- og fræðslumálum er varða umferðaröryggi.

2.4.2 Aðrir aðilar

Þá starfa einnig aðrir aðilar að forvarnamálum með margs konar hætti, svo sem önnur tryggingafélög sem bæði styrkja átaksverkefni, auglýsingar og gefa út endurskinsmerki og starfa með ýmsum aðilum að umferðaröryggismálum. Einnig Slysavarnafélagið Landsbjörg sem hefur á undanförunum árum verið í samstarfi við Umferðarráð um störf umferðarfulltrúa yfir sumartímamann, ásamt því að sinna margs konar starfi við félög og fyrirtæki eða við sínar deildir. Ökukennarafélag Íslands leggur til vandað kennsluefni fyrir öll stig ökunáms. Þá starfa einnig Félag íslenskra bifreiðaeigenda og Bindindisfélag ökumanna að margs konar starfsemi sem lýtur að umferðaröryggismálum, bæði ein sér og í samstarfi við aðra.

3 Kostnaður samfélagsins vegna slysa og óhappa í umferðinni

Í skýrslunni „Afbrot í umferðinni“⁸ er samantekt úr upplýsingum tryggingafélaga um fjölda slysa. Kemur þar fram að minnsta kosti 708 einstaklingar hlutu að meðaltali varanlegan skaða á ári hverju á árunum 1996-2001. Samkvæmt samantekt Kjartans Þórðarsonar á einingakostnaði slysa byggð á skýrslu Hagfræðistofnunar Háskóla Íslands⁹ er einingakostnaður meiðsla og látinna í júlí 2002 eftirfarandi. Minna slasaðir kr. 3.374.610,00. Alvarlega slasaðir kr. 32.115.324,00. Mjög alvarlega slasaðir kr. 96.770.796,00 og látnir kr. 251.247.423,00. Miðað við launavísitölu í janúar 2004 verður einingakostnaðurinn þannig: Minna slasaðir kr. 3.648.750,00, alvarlega slasaðir kr. 34.724.250,00, mjög alvarlega slasaðir kr. 96.087.205,00 og látnir kr. 271.657.809,00.

Samkvæmt sömu samantekt er hlutfall minna slasaðra í umferðinni 89,9 %, alvarlegra slasaðra 8,0 %, mjög alvarlegra slasaðra 1,2 % og látinna 0,9 %.

Með þessar forsendur og upplýsingar frá RNU, um fjölda slysa árin 1998 - 2002, og upplýsingum frá Sjóvá-Almennum, Vátryggingafélagi Íslands og Tryggingamiðstöðinni um fjölda og tegundir slysa árið 2003, má gera reiknilíkan sem segir hver árlegur kostnaður samfélagsins er miðað við launavísitölu í janúar 2004.

Tegund	1998	1999	2000	2001	2002/3	Samtals	Einingakostn.	Samtals Millj.	Meðaltal pr ár Millj.
Látnir	5	7	10	4	7	33	271.657.809	8.964.707.697	1.792.941.539
Mikið slasaðir	32	37	10	22	15	116	34.724.250	4.028.013.000	805.602.600
Lítið slasaðir	89	123	98	80	105	495	3.648.750	1.806.131.250	361.226.250
Eignatjón					6337		267.312	1.693.956.144	267.312
Samtals									2.960.037.701
Sparnaður						5%	148.000.000	740.000.000	148.000.000

Samtals er samfélagslegur kostnaður vegna umferðarslysa á Norðurlandi kr. 2.960.000.000,00 á ári hverju. Það eru tæpir þrír milljarðar. Með 5% fækkun umferðarslysa sparast í þjóðfélaginu um kr. 148.000.000,00 á ári hverju.

⁸ Einar Jónsson . - Afbrot í umferðinni -skýrsla um eðli og umfang umferðarlagabrota á Íslandi

⁹ Kjartan Þórðarson, Kostnaður vegna umferðarslysa á Íslandi, júní 1996, samantekt fyrir US.

Forsendur:

Í töflunni að ofan er eingöngu miðað við eignatjón ofangreindra þriggja tryggingafélaga árið 2003 þar sem sambærilegar tölur lágu ekki fyrir frá árunum á undan. Hjá RNU eru tölur um fjölda eignatjóna byggðar á lögregluskýrslum og eru því ekki sambærilegar niðurstöðutölum tryggingafélganna. Ekki hefur verið tekið tillit til óbótaskyldra tjóna á Norðurlandi en þau voru samtals hjá einu tryggingafélaginu 1.273 á árinu 2003 og heildarkostnaður vegna þeirra tæplega kr. 69.000.000.00. Einnig má gera ráð fyrir því að fjöldi minna slasaðra sé miklu meiri en kemur fram hjá RNU, þar sem lögregla er ekki nærri alltaf kölluð til þegar árekstur tveggja bíla á sér stað. Má sem dæmi nefna „mjúkskaða,” en tjón vegna þeirra kemur oftast ekki í ljós fyrr en nokkru eftir slys. Þar getur oft verið um verulegar fjárhæðir að ræða. Í samantekt Kjartans Þórðarsonar, fyrir Umferðarstofu, er notuð launavísitala við framreikning, milli árána 1995 - 2002. Því var sama vísitala notuð við framreikning til janúar 2004. Útreikningar þessir eru því í við of háir en hlutfall launakostnaðar t.d. við rekstur opinberra stofnanna er +/- 80 %, en ekki 100 % eins og framreikningurinn gerir ráð fyrir. Hins vegar á þá eftir að bæta við áhrifum neysluvísitölu og því geta útreikningar þessir ekki verið hárnákvæmir en ættu að gefa sterka vísbendingu um þann kostnað sem hlýst af umferðarslysum á Norðurlandi.

3.1 Kostnaður vegna aukinnar löggæslu

Að svo komnu er ekki fyrir séð að launakostnaður ríkisins ætti að aukast verulega við breyttar áherslur við umferðareftirlit. Hvað varðar löggæslukostnað þá verður óbreyttur fjöldi lögreglumanna á Norðurlandi en einungis önnur og markvissari stýring á starfi þeirra. Kostnaður verður við kaup á myndavélum í þær sex lögreglubifreiðar sem nú þegar eru búnar Golden Eagle radar sem þýðir að aðeins einn lögreglumann þarf við umferðareftirlit í stað tveggja áður. Kostnaðurinn við kaup á myndavélunum leiðir til hagræðingar og betri nýtingar á öðrum lögreglumönnum sem sinna þá öðrum löggæslustörfum.

Vegagerðin hefur sett upp hraðavísa á nokkrum stöðum á þjóðvegum við þéttbýli, en þeir sýna öikumönnum hraða bifreiða þeirra. Vegagerðin hefur einnig sett upp umferðagreina sem gagnast lögreglunni til að fylgjast með umferðahraða og þunga á þjóðvegum. Enginn hraðavísir er á Norðurlandi. Setja þarf upp sjö hraðavísa á Norðurlandi og fjölga umferðargreinunum um sjö, en þeir eru núna tuttugu og sex á

landsvísu en aðeins sex á Norðurlandi. Stefna Vegagerðarinnar er að fjölga umferðargreinum upp í sjötíu á næstu árum.

Kostnaður við uppsetningu og kaup hvers umferðargreinis er um 1.500.000.00 en um 1.000.000.00 við hvern hraðavísi. Kostnaður verður við kaup og uppsetningu á hraðamyndavél en hún þyrfti að vera færanleg. Kostnaður verður við vegabætur á svartblettum sem verður að flýta þrátt fyrir að þeir séu á langtímaáætlun Vegagerðarinnar. Fastur kostnaður ríkisins, án vegabóta, til að hægt verði að hrinda verkefninu í framkvæmd má því áætla samkvæmt neðangreindri töflu.

Kaup á Eye Witness myndavélum	3.000.000,00 kr.	6 x 500.000,00 kr.
Kaup á sjö hraðavísu og uppsetning	7.000.000,00 kr.	7 x 1.000.000,00 kr.
Kaup og uppsetning á sjö umferðargreinum	10.500.000,00 kr.	7 x 1.500.000,00 kr.
Kaup og uppsetning á hraðamyndavélum (+ myndavélahús)	5.300.000,00 kr.	1 x 4.900.000,00 kr. + 400.000,00 kr.
Verkefnisstjóri	35.000.000,00 kr.	5 x 7.000.000,00 kr.

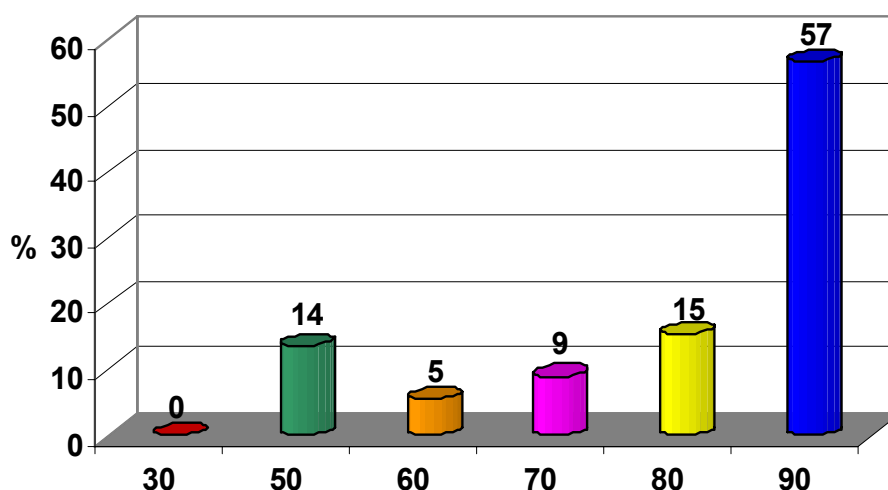
Af ofangreindu sést að áætla má að fastur kostnaður í byrjun verði um 20.900.000.00 kr. Auk þess er áætlaður árlegur launakostnaður ef ráðinn yrði sérstakur verkefnisstjóri 7.000.000,00 kr. Gera verður ráð fyrir að kostnaður þessi dreifist á verk tímamann eða fimm ár og er því meðaltalskostnaður við verkefnið um kr. 13.000.000,00 kr. á ári.

Náist með fyrrgreindum aðgerðum að jafnaði 5 % fækkun umferðarslysa á Norðurlandi á ári má reikna með um 135.000.000,00 kr. í þjóðfélagslegum sparnaði. Því er ekki spurning um að hefjast handa með nýjar áherslur og markvissara umferðareftirlit strax í ársbyrjun 2005. Verður fjárveitingavaldið að koma til móts við þetta verkefni og leggja til fjármuni svo hægt verði að hefjast handa strax.

4 Helstu orsakir umferðarslysa

Markmið vandaðra lögreglurannsókna á orsökum umferðarslysa er tvíþætt. Annars vegar er um að ræða rannsóknir þar sem kannað er hvort umferðarslys hefur átt sér stað vegna refsverðrar háttsemi sem leitt gæti til ákæru, sbr. 67. gr. l. nr. 19/1991.¹⁰ Í annan stað er um að ræða fyrirbyggjandi rannsóknir, þar sem haft er að leiðarljósi að draga fram þá ytri þætti sem gætu hafa orðið orsakavaldar þess að umferðarslys átti sér stað. Skiptar skoðanir eru um hvort seinni þátturinn ætti að vera í höndum lögreglu eða þá á hendi sjálfstæðrar nefndar eins og Rannsóknarnefnd umferðarslysa er. Þessir þættir eru hins vegar svo nátengdir, þar sem í báðum tilfellum er verið að rannsaka hverjar orsakir umferðarslysa eru að óeðlilegt væri að slíta þá í sundur.

Rannsóknir sýna að helstu orsakir umferðarslysa er of mikill hraði miðað við aðstæður sbr. 1. mgr. 36. gr. umferðarlaganna.¹¹ Það hlýtur því að vera eitt af meginmarkmiðum lögreglu að reyna með öllum ráðum að draga úr ökuhraða. Segja má að ef alltaf væri farið eftir ákvæðum umferðarlaganna yrðu eflaust engin slys.



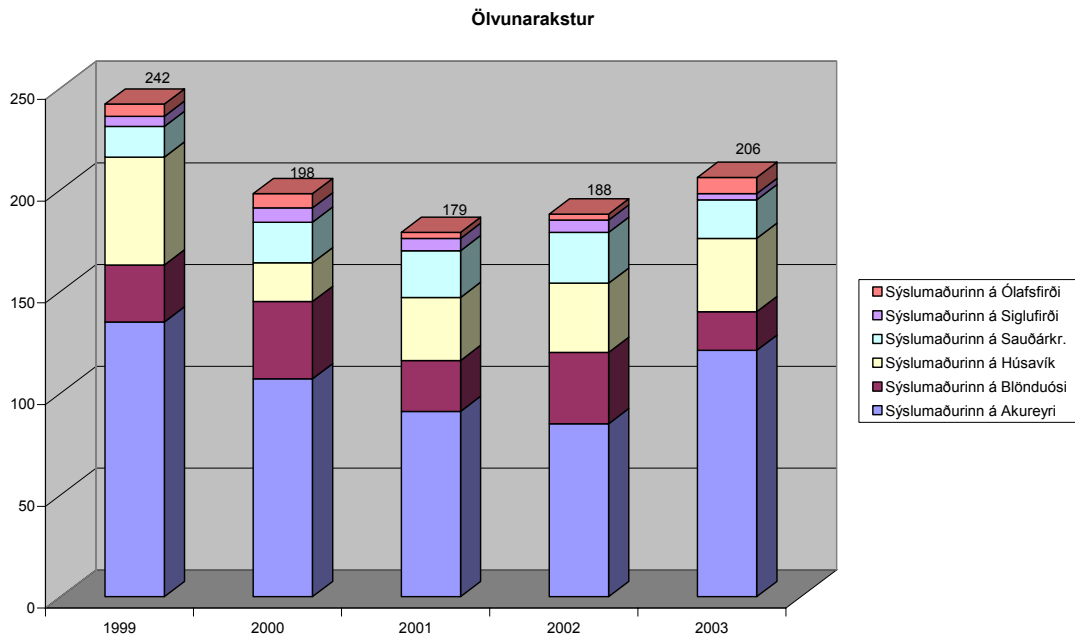
Myndin hér að ofan sýnir fjölda banaslysa gagnvart leyfðum hámarkshraða á vegi – RNU 2002.

Sá orsakavaldur umferðarslysa sem kemur næst hraðakstri er ölvun við akstur og akstur undir áhrifum örvandi- eða sljóvgandi lyfja. Nú þegar fíkniefnaneysla er orðin

¹⁰ Lög um meðferð opinberra mála nr. 19/1991

¹¹ Umferðarlög nr. 50/1987

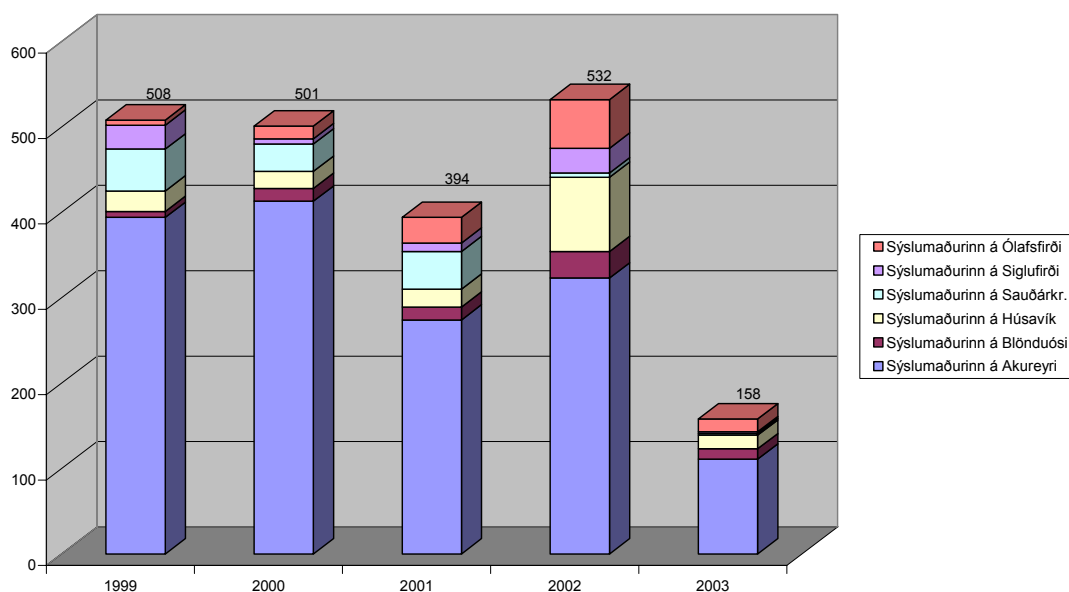
almennari, sérstaklega meðal ungs fólks, er ljóst að það þarf að horfa til þessa þáttar. Ljóst er að mjög mörg banaslys má rekja til ölvunar við akstur og því er þörf á auknu eftirliti hvað það varðar, eftirliti sem að einhverju leyti mætti samræma eftirliti með hraðakstri þó hámarks tíðni þessara brota séu ekki endilega á sama tíma sólarhringsins.



*Tölur frá RLS -
R.Þ.*

Nátengt fyrrgreindum orsakabáttum er notkun öryggisbelta því ljóst er að mörg banaslys má rekja til þess að öryggisbelti hafi ekki verið notuð.

Bílbelti ekki notað af ökumanni



Tölur frá RLS - R.Þ.

Það er því eðlilegra að tala almennt um umferðareftirlit, en ekki endilega eftirlit með hraðakstri, ölvunarakstri, eða akstri án öryggisbelta. Áhersluatriðin geta þó verið mismunandi eftir stað og stund og jafnvel aldri ökumanna. Eftirlit með ástandi ökutækja hefur aukist með öflugri og nútímalegri skoðunarstöðvum, en þrátt fyrir það getur ástand ökutækja verið orsakavaldur umferðarslysa. Á tímum útboða hafa skotið upp kollinum lítil fyrirtæki á sviði vöruflutninga eða annarrar akstursþjónustu. Talað er um „sjóræningjaakstur“, þar sem ekki er grundvöllur fyrir lágum útboðum nema þau komi niður á öryggisbúnaði bifreiðanna svo sem hemlum, hjólbörðum og öðrum viðhaldspáttum. Að undanfögnu hefur mikið verið rætt um bíltæknirannsóknir og er mikilvægt að huga vel að þeim og efla.

5 Stjórnun breytinga

Fækkun umferðarslysa á Norðurlandi kallar á stjórnunarbreytingar innan lögreglunnar.

Í dag eru lögregluumdæmin á Norðurlandi sex og því sex lögreglustjórar sem stýra og stjórna löggæslunni, hver í sínu umdæmi. Umferðarlöggæsla er því í dag ómarkviss sé litið á Norðurland í heild þó svo hún geti verið markviss í hverju umdæmi fyrir sig.

Fyrsta skilyrði til að ná einhverjum árangri í fækkun umferðarslysa er að auka markvisst eftirlit lögreglu með umferðinni og skal í því sambandi einkum leggja áherslu á hraða ökutækja, ölvunarakstur svo og notkun öryggisbelta, þó svo að taka þurfi á öðrum atriðum einnig svo sem á svokölluðum „svartblettum“. Helstu orsakir umferðarslysa eru mannleg mistök en ekki umhverfið. Því er nauðsynlegt að leggja meiri áherslu á aksturslag manna en umhverfið. Auk þess hefur sú þróun orðið á undanförunum árum að slysum á þjóðvegum er að fjölga þegar þeim fækkar hlutfallslega í þéttbýli.

Frá því í febrúar 2002 hefur verið markvisst samstarf milli lögreglunnar á Ólafsfirði og Dalvík. Hefur það samstarf skilað mælanlegum árangri og meðal annars hefur hraðakstur í gegn um Múlagöng minnkað til muna. Sést það af því að sífellt færri eru teknir þar fyrir of hraðan akstur þrátt fyrir að mælingum hafi ekki fækkað og auk þess er sá hraði sem verið er að mæla öikumenn á sífellt lægri. Samstarfi þessu hefur verið fylgt eftir með fundum og farið yfir stöðuna reglulega með lögreglumönnum ásamt lögreglustjórum. Eru lögreglumenn sem að þessu samstarfi koma auk þess ánægðari með störf sín þar sem það virðist ekki vera handahófskennt hvort og þá hvenær þeir sinna umferðareftirliti.

Lögreglustjórar á Norðurlandi hafa haft með sér samstarf við umferðareftirlit á sumrin en það hefur ekki skilað neinum mælanlegum árangri enda eftirlitið ekki nægilega markvisst.

Til að ná þeim árangri sem stefnt er að í þessu verkefni verður að taka það sérstaklega fyrir og stýra því markvisst upp á hvern dag næstu fimm árin. Til þess að svo geti orðið verður að ákveða fyrirfram hvernig stjórnun þess verði háttáð. Það fyrirkomulag sem verið hefur með samvinnu lögreglunnar á Norðurlandi eftir fyrirmælum lögreglustjóranna er ekki líklegt til skila þeim árangri sem stefnt er að í þessu verkefni.

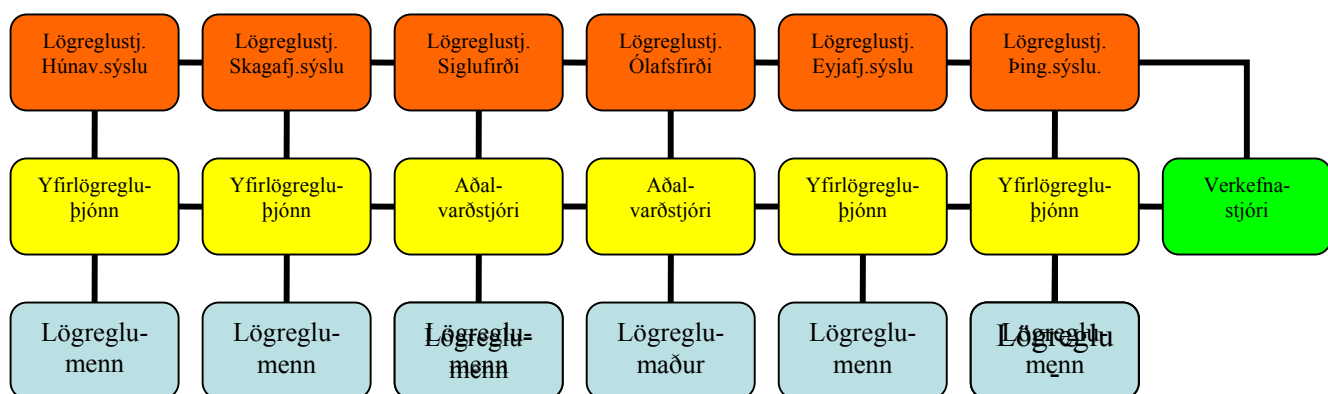
5.1 Stjórnun verkefnisins

Verkefnahópurinn telur að mestum árangri verði náð ef einn lögreglustjóri fer með stjórn lögreglunnar á Norðurlandi. Þannig hefði hann góða yfirsýn yfir störf allra lögreglumanna á starfssvæðinu, öll skipulagning yrði auðveldari, svo og eftirfylgni.

Verði hins vegar ekki af sameiningu lögregluembættanna á Norðurlandi, verða lögreglustjórarnir sex að vinna saman að verkefninu. Verður þá að fela einum lögreglumanni að annast framkvæmd verkefnisins, að hann sjái til þess að verkefnið gangi eftir settri áætlun og að upplýsingaflæði sé virkt. Hugsanlega mætti fela einum af starfandi yfirlögregluþjónum eða aðalvarðstjóra, að annast framvindu verkefnisins, en það fyrirkomulag gæti kallað á árekstra, þar sem hætt er við að verkefnið yrði útundan vegna annarra starfa viðkomandi.

Einnig mætti hugsa sér þann möguleika að ráða verkefnisstjóra, sem væri hliðsettur yfirlögregluþjónum, en á launum hjá Ríkislögreglustjóra. Hans verkefni væri eingöngu að stjórna verkefninu frá degi til dags. Þetta gæti verið lögreglumaður, eins og áður er vikið að, eða þá einstaklingur utan lögreglunnar með menntun í stjórnun. Sá sem stýrir slíku verkefni kemur ekki að því í framkvæmd og þarf því ekki að hafa lögregluvald, hann er eingöngu skipuleggjandi og stjórnandi. Hann hefði samráð og samstarf við yfirstjórn lögreglunnar hjá embættunum öllum, varðandi framkvæmd verkefnisins. Einnig sæi hann um að miðla upplýsingum til þeirra lögreglumanna sem að verkefnavinnunni koma. Þessi stjórnandi annaðist tengsl við innri sem ytri hagsmunaaðila og upplýsti þá um framvindu mála. Þá væri árangursmæling verkefnisins í hans höndum.

5.2 Skipurit verkefnisins



6 Markmið lögreglunnar á Norðurlandi til fækkunar umferðarslysa

Eins og fram kemur í kaflanum, „Nánari skýringar á stefnu”, er það markmið lögreglunnar á Norðurlandi að fækka umferðarslysum um 25 % á þjóðvegum og í þéttbýli næstu fimm árin. Þeim markmiðum hyggst lögreglan ná með því að leggja auknar áherslur á umferðareftirlit og beina sjónum sínum þá sérstaklega að hraðakstri, ölvunarakstri og notkun öryggisbelta. Auk þess verða lagðar auknar áherslur á rannsóknir umferðarslysa, lagfæringar á vegakerfinu og forvarnir. Margar og miklar rannsóknir hafa verið gerðar á síðasta áratug um þróun umferðarslysa og afleiðingar þeirra. Úr öllum þeim rannsóknum sem gerðar hafa verið síðustu ár hefur sameiginleg niðurstaða verið sú að helstu orsakavaldar dauðaslysa eru ungir öikumenn úti á landsbyggðinni við góð akstursskilyrði, þ.e. bjart og þurrt. Auk þess er hraðakstur, ölvunarakstur og akstur án notkunar öryggisbelta aðal ástæða umferðarslysa. Fyrirliggjandi tölur um umferðarlagabrot vegna ölvunaraksturs, hraðaksturs, og beltaleysis á árinu 2003 sýna að á milli árána 2002 og 2003 hefur brotunum fækkað að meðaltali um 16,7 % á Norðurlandi. Engin skýring er á þessari fækkun en líkur má leiða að því að frekar hafi slaknað á löggæslunni heldur en að borgarar Norðurlands séu orðnir svona löghlýðnir.

Á landsvísu fækkaði heildarumferðarbrotum á milli árána 2002 og 2003 um 13 af hundraði.¹² Í dag eru ný ökutæki orðin miklu mun kraftmeiri heldur en vegakerfi Íslendinga og lagaumhverfi ræður við. Margar stundir fara hjá þeim sem sinna löggæslu í að útskýra að umferðarreglur séu settar í þeim tilgangi að vernda okkur sjálf fyrir ógætilegu aksturslagi annarra. Umferðarreglur eru ekki eingöngu settar til að sporna við frjálsum aksturslagi „okkar” heldur líka annarra svo „ég” geti verið örugg/ur innan um aðra umferð. Sé því hugarfari komið inn hjá ungu fólki, þá er hálfur björninn unninn. Eigi það að vera hægt verður fræðslan að byrja strax heima fyrir þegar barnið er sett í bílstólinn eða spennt aftur í bílinn. Það er framtíðin að ungt fólk læri strax í æsku að virða allar reglur, þá verður því auðveldara og tamara að framfylgja reglum umferðarinnar þegar út í hana er komið. Til að ná fram markmiðum sínum mun lögreglan auk nýs skipulags á samræmdu umferðareftirliti á Norðurlandi leggja eftirfarandi til:

1. Hraðamyndavélar á stöðum eins og Öxnadal, Mývatnsöræfi, Langadal og víðar.

¹² “Afbrot í umferðinni - skýrsla um eðli og umfang umferðarlagabrota á Íslandi” bls. 6

2. Aðvörunarblikkljós sem segja til um hraðann, verði sett upp á völdum stöðum.
3. Vægi akstursmats ökukennara við endurnýjun á bráðabirgðaökuskírteinum verði aukið.
4. Punktastaða við endurnýjun ökuskírteinis verði endurmetin.
5. Frávik sektarvikmarka verði þrengt.
6. Sektir vegna þess að öryggisbelti er ekki notað verði hækkaðar.
7. Leyfilegt alkóhólmagn í blóði við akstur verði lækkað.
8. Auknar áherslur verði lagðar á hættur í akstri í ökuskólum.
9. 12. gr. lögregluglaga nr. 90/1996, um samstarf lögreglu og sveitarfélaga, verði virkjuð.
10. Vegabætur á „svartblettum”

Í margnefndri skýrslu „Afbrot í umferðinni”¹³ segir:

„Þegar litið er á stöðu umferðaröryggismála á Íslandi í samanburði við önnur lönd Evrópu erum við í fremstu röð ásamt hinum norðurlöndunum. Á síðasta áratug hafa að meðaltali orðið 7,5 dauðsföll í umferðinni árlega á hverja 100.000 íbúa hér á landi. Í Noregi er samsvarandi tala 6,9 og í Svíþjóð 6,4. Finnar eru fyrir ofan okkur í þessum samanburði með að meðaltali 8,4 dauðsföll á hverja 100.000 íbúa árlega og Danir „tróna á toppnum” með 9,6 dauðsföll. Í báðum þessum löndum hefur þó orðið mikil fækkun þeirra sem látast í umferðarslysum á undanförunum árum á meðan hér á landi hafa verið miklar sveiflur á milli ára”.

Af þessu má draga þá ályktun að hægt er að gera betur. Þegar Norðmenn eru með 6,9 látna á hverja 100.000 íbúa og Svíar með 6.4 látna, þá erum við Íslendingar með 7.5 látna á hverja 100.000 íbúa. Ef við miðum okkur við Svía, þá er þar um 15% fækkun dauðsfalla að ræða miðað við hverja 100.000 íbúa á ári. Munurinn er um þrjá látna að meðaltali hér á landi.

6.1 Lögreglan til fyrirmyndar í umferðinni

Lögreglumenn koma úr öllum starfsstéttum þjóðfélagsins, með fjölbreyttan bakgrunn og reynslu. Þeir eru líklega hvorki betri né verri ökumenn en almennt gerist. En lögreglumenn eiga að þjóna umferðinni og gera það með eins öruggum og skilvirkum hætti og unnt er og hafa það hugfast að aksturlag þeirra er fyrirmynd borgaranna.

Til þess að samfélagið sýni lögreglunni traust og líti til hennar sem fyrirmynd í umferðinni, verða lögreglumenn ætíð að sýna gott fordæmi í akstri og fara að

¹³ “Afbrot í umferðinni - skýrsla um eðli og umfang umferðarlagabrota á Íslandi” bls. 44

umferðarlögum og gæta öryggis í hvívetna. Lögreglumenn fá góða og framsækna menntun í Lögregluskóla ríkisins, þar sem þeir fá sérstaka menntun í umferðarfræðum. Þeim er innrætt að lögreglumenn eigi að vera til fyrirmyndar í samfélaginu og sýna lipurð og kurteisi í samskiptum við borgarana. Þá hefur Ríkislögreglustjóri gefið út siðareglur¹⁴ fyrir lögreglumenn þar sem áréttað að lögreglumenn skulu vera til fyrirmyndar. Áriðandi er að lögreglumenn séu hvattir til að sýna lipurð, háttvísi og kurteisi í umferðinni og í samskiptum við alla þá aðila sem lögreglan starfar með að umferðaröryggismálum.

Ökutækjakostur lögreglunnar hefur farið mjög batnandi á undanförunum árum, svo og annar búnaður hennar. Búningur lögreglunnar hefur einnig þróast með þeim hætti að hann er vel sýnilegur við slæmar aðstæður. Leitast skal við að lögreglan hafi ætíð yfir góðum ökutækjum og öðrum búnaði að ráða, sem stuðlar að öryggi þeirra og annarra í umferðinni.

6.2 Lögreglan og samfélagið

Í lögreglulögunum er kveðið á um með hvaða hætti samskiptum lögreglunnar við borgarana skuli háttað. Almennig hefur margar leiðir til að koma viðhorfum sínum til lögreglu, ýmist í gegnum heimasíður lögreglunnar, milliliðalaust í síma, í viðtölum og í fjölmiðlum, svo eitthvað sé nefnt. Um samskipti lögreglu við fjölmiðla fer eftir reglum Ríkislögreglustjóra¹⁵ um samskipti við fjölmiðla, en þeir eru all oft notaðir til að koma ábendingum á framfæri.

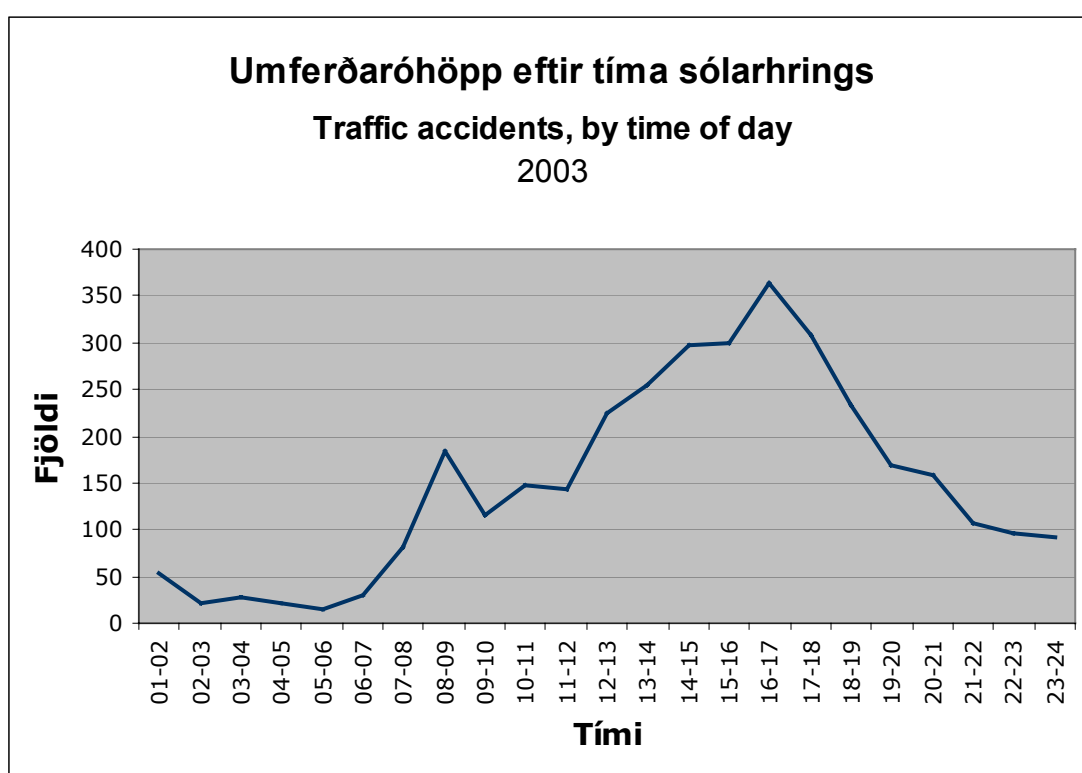
Verkefnishópurinn leggur til að mótuð verði sameiginleg stefna lögreglunnar á Norðurlandi um hvernig auka megi samskipti við vegfarendur, fjölmiðla og samfélagið í heild, þar sem fari fram skoðanaskipti og upplýsingamiðlun, sem getur leitt til bættrar umferðarmenningar og öryggis. Athugað verði í samvinnu við Útvarp Norðurlands, eða sambærilegar útvarpsstöðvar, hvort hægt sé að koma að dagskrárliðum, sem fjalla reglulega um umferðarmál á Norðurlandi. Einnig hvort hægt sé að auka möguleika vegfarenda og annarra til að koma að ábendingum um það sem þeim finnst ábótavant eða til fyrirmyndar í umferðinni og umhverfinu, t.d. í staðarblöð, svæðisútvörp eða sjónvörp.

¹⁴ RLS, Siðareglur fyrir lögreglumenn 2003.

¹⁵ Leiðbeiningar lögreglustjóra um samskipti lögreglu við fjölmiðla. Reykjavík 16. október 2002.

6.3 Aukið eftirlit með hraðakstri

Eins og komið hefur fram hér að framan er hraðakstur ein megin orsök umferðarslysa hér á landi. Því vill lögreglan gera það að meginmarkmiði að koma í veg fyrir slíkan akstur og með þeim hætti fækka umferðarslysum. Þessu markmiði getur lögreglan á Norðurlandi náð með aukinni skipulagningu umferðareftirlits, hvort sem það væri undir stjórn eins lögreglustjóra eða í samstarfi við fleiri lögreglustjóra. Fyrst og fremst þarf að skipuleggja umferðareftirlitið og tryggja það, með samstillingu lögregluumdæma, að nánast allan sólarhringinn sé haldið úti eftirliti á vegum á Norðurlandi. Í dag eru þetta nánast geðþótta ákvarðanir hvenær og hvort skuli halda eftirlitinu uppi og þá hvar.



Línuritið hér að ofan sýnir umferðaróhöpp eftir tíma sólarhrings. Sé það borið saman við reynslu fyrri ára með tilliti til tíma og daga vikunnar, kemur í ljós að umferðaróhöpp verða á svipuðum tíma ár eftir ár.¹⁶

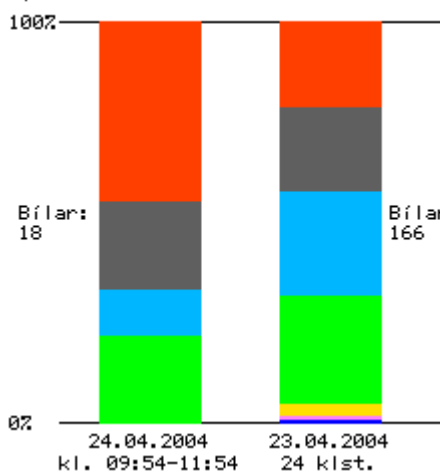
Skráningaraðilar: Landspítali-háskólasjúkrahús
Tryggingamiðstöðin
Vinnueftirlit ríkisins
Ríkislögreglustjórinn (að hluta)
Heilbrigðisstofnun Austurlands (að hluta)

Við skipulagningu þessa verkefnis getur lögreglan stuðst við ýmiss tæki, svo sem umferðagreina Vegagerðarinnar¹⁷, sem sýna fjölda ökutækja og hraða þeirra á tilteknum stað í vegakerfinu. Fjölga þarf þessum umferðagreinum frá því sem nú er.

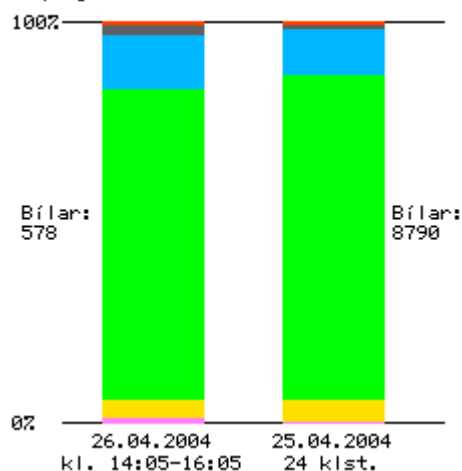
¹⁶ http://landleknir/heilbrigdistolfraedi/my3c_2003.doc

¹⁷ <http://www3.vegag.is/faerd/umfgr/hradi.html>

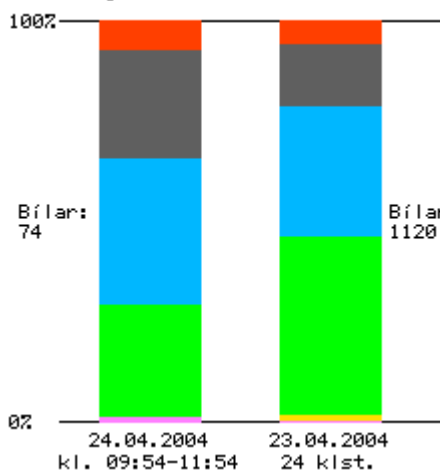
Mývatnsöræfi



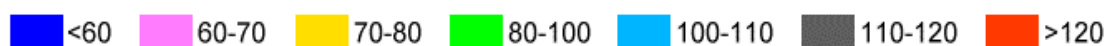
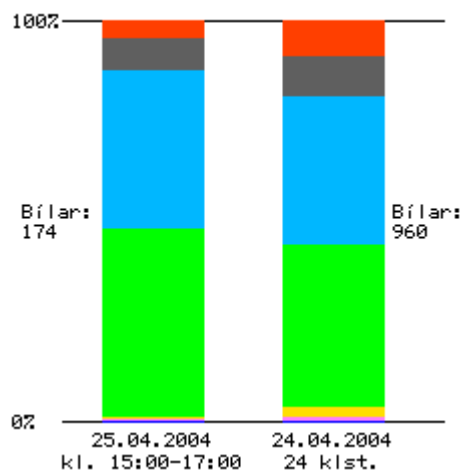
Reykjanesbraut



Hrútafjörður



Öxnadalur

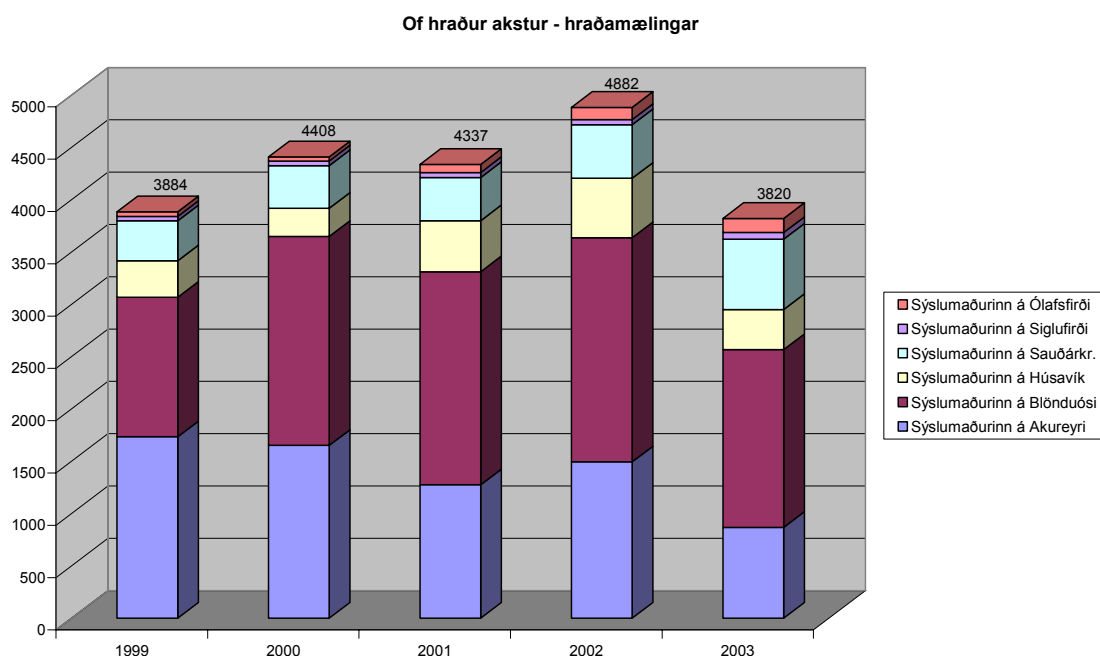


Myndir valdar af handahófi af netsíðu Vegagerðarinnar, en þar má sjá hraða bifreiða á þeim stöðum sem greinarnir eru á tilteknum tímum. Greinarnir eru tæki sem lögreglan ætti að geta notað til að stýra umferðareftirliti.

Þá eru til ýmsar tölulegar upplýsingar á hvaða tíma sólarhrings flest umferðarslys verða. Fjölga þarf hraðamyndavélum á svæðinu. Talið er sannað að hraði í Hvalfjarðargöngum hafi minnkað vegna uppsettra hraðamyndavéla og sama myndi gerast ef hraðamyndavélar yrðu settar upp á þjóðvegum landsins. Þessar myndavélar þyrfti að vera hægt að færa milli staða, þannig að vitneskja um tilvist myndavélanna á breytilegum stöðum myndu fæla öikumenn frá hraðakstri. Það er mun auðveldara fyrir öikumenn með brotavilja að forðast lögreglubifreiðar með radarmælingatæki, en

myndavélarnar. Sama gildir um svokallaðar rauðuljósamyndavélar. Auk þess sem myndavélarnar útheimta ekki mannafla, nema til að vinna úr gögnum. Samgönguráðherra, Sturla Böðvarsson, lýsti því yfir í ræðu á alþjóðaöryggisdaginn 7. apríl 2004 að hann vildi efla hraðaeftirlit og fjölga hraðamyndavélum um landið. Hann benti á reynslu Dana, sem hafi verið sú að stórlega hafi dregið úr umferðarhraða með fjölgun myndavélapunkta á þjóðvegakerfinu, sem aftur hafi leitt til fækkunar alvarlegra umferðarslysa.¹⁸

Nú hefur lögreglan í Reykjavík verið að prófa nýja tegund hraðamælingatækja, sem byggja á ljósbylgjum í stað hljóðbylgna. Þessi tæki eiga að vera mun nákvæmari og langdrægari en eldri radartæki, auk þess sem radarvarar geta ekki greint geislann.¹⁹



Tölur frá RLS - R.Þ.

¹⁸ <http://www.samgonguraduneyti.is/radherra/raedur-og-greinar/nr/484>

¹⁹ Morgunblaðið, fimmtudaginn 22. apríl 2004, bls. 2

6.4 Hraðavísar

Víða við þéttbýlisstaði og inni í þéttbýliskjörnum má sjá ljósaskilti sem birta hraða þeirra ökutækja sem aka þar hjá og í sumum tilfellum blikka þá aðvörunarljós, ökumönnum til viðvörunar, fari hraðinn yfir leyfðan hámarkshraða. Svona búnað er hægt að fá hreyfanlegan og eru líkur á því að notkun búnaðarins á nýjum og nýjum stöðum myndi vekja athygli ökumanna og að öllum líkindum verða til þess fallinn að halda ökuhraða niðri.



Ljóðmynd DS

Athuga mætti hvort tryggingafélög eða önnur fjársterk fyrirtæki væru tilbúin í auglýsingaskyni, að styrkja sveitarfélög til þess að koma upp svona búnaði í þágu forvarna.

6.5 Ökuritar og hraðatakmarkarar

Ökuritar eru komnir í allar hóp- og flutningabifreiðar. Spurning er hvort með lagabreytingu mætti ekki nota ökurita þessara bifreiða til að fylgjast með hraðakstri eins og þeir eru notaðir til að fylgjast með því hvort hvíldartímaákvæði séu virt. Að vísu kemur ekki fram hvenær ökutæki er innan tiltekins svæðis með takmörkuðum hámarkshraða, en ef ökuritaskífa sýnir hraða umfram leyfilegan hámarkshraða ökutækis, þá ætti að vera hægt að kæra fyrir það og veita ökumönnum þannig aðhald. Þá er lögbundið að í stærri ökutækjum sé svokallaður hraðatakmarkari, sem kemur í

veg fyrir að ekið sé upp fyrir innstilltan hámarkshraða²⁰. Í sumum nýrri bifreiðum eru innbyggðir tölvukubbar, þar sem hægt er að lesa úr hraða og hraðbreytingar, snúningshraða vélar ofl.

Með samstarfssamningi milli Ríkislögreglustjóra og Vegagerðarinnar frá því árið 2000, hefur verið haldið uppi eftirliti á vegum landsins og þar með eftirliti um hvíldartímaákvæði í tengslum við ökuritaskífurnar.

6.6 Skilvirkari samvinna

Til að markmið verkefnisins nái fram að ganga þurfa allir sem koma að umferðaröryggismálum að vinna markvisst saman. Helstu aðilar sem um er að ræða eru: Ríkislögreglustjóri, tryggingafélögin, Vegagerðin, Umferðarstofa og Rannsóknarnefnd umferðarslysa og ekki síst sveitarfélögin. Hlutverk Ríkislögreglustjóra verður að halda utan um og styrkja viðkomandi embætti, sem að þessu verkefni vinna. Auk þess, ef ekki kemur til sameiningar lögreglustjóraembættanna á Norðurlandi, verður það hans hlutverk að leggja til eða samþykkja verkefnisstjóra, hvort sem hann verður innan raða lögreglunnar eða utan, verði sú leið valin. Það verður einnig hans hlutverk að leggja verkinu lið vegna öflunar fjárveitinga til þess. Tryggingafélögin eru stórir hagsmunaaðilar þessa verkefnis og er þeim því mikið hagsmunamál að vel takist til. Það væri verkefninu til framdráttar ef tryggingafélögin leggðu verkefninu til fjármagn í formi styrkja eða beinna fjárframlaga, náist ekki fjárframlag að fullu hjá fjárveitingavaldinu. Meðal annars með því að leggja til fé til kaupa á umferðargreinum, sem sýna hraðakstur á einstökum svæðum, en stýra má umferðareftirliti með hliðsjón af þeim. Svokallaðir „svartblettir“, verða ekki afnumdir né nauðsynlegar úrbætur á vegakerfinu gerðar nema í náinni samvinnu við Vegagerðina.

Gott samstarf þarf að vera með Umferðarstofu og Rannsóknarnefnd umferðarslysa, meðal annars vegna bíltæknirannsókna. Ekki síst þarf að vera gott samstarf við sveitarfélög. Samkvæmt 12. gr. laga nr 90/1996²¹ skal í hverju lögregluumdæmi starfa samstarfsnefnd um málefni lögreglu. Nefndin er vettvangur fyrir samskipti og samvinnu lögreglunnar og sveitarfélaga í umdæminu. Sé þessi samstarfsvettvangur virkjaður getur lögregla í samvinnu við sveitarfélög unnið saman að öryggisþáttum varðandi umferð í þéttbýli. Má þar m.a. nefna merkingar, þrengingar á götum og

²⁰ Reglugerð um gerð og búnað ökutækja, nr. 308/2003

²¹ Lögreglulög nr. 90/1996, 12. gr.

breytingu hámarkshraða. Væri slíkt starf öflugt og virkt mætti á einfaldan hátt fækka slysum í kringum skóla, leikskóla, opin leiksvæði og íbúagötur.

6.7 „Svartblettir”, mannvirki, umhverfi og frágangur vega

Svartblettir eru staðir í vegkerfinu þar sem óeðlilega mörg umferðarslys hafa orðið. RNU hefur gert þær tillögur til úrbóta á vegum í dreifbýli að vegaxlir verði breikkaðar, fláar og umhverfi lagað, en dæmi eru þess að skurðir meðfram vegum, svo og grjót í umhverfi gatnamóta, hafi orðið þess valdandi að banaslys hafa hlotist af. Lagfæra þarf gatnamót og e.t.v. koma upp hringtorgum á stærri gatnamótum þar sem það á við. Mörg stórslys og jafnvel banaslys hafa orðið á eða við einbreiðar brýr. Því er afar mikilvægt að breikka þær eða byggja nýjar. Má sem dæmi nefna þrjár einbreiðar brýr í Norðurárdal í Skagafirði. Mörg dæmi eru þess að á Hringveginum og öðrum fjölförnum vegum séu svokölluð „T-gatnamót”. Mikilvægt er að við þessi gatnamót verði komið upp aðreinum til þess að draga úr slyshættu.

Þá má benda á þann möguleika að hámarkshraði á tilteknum vegaköflum, þar sem aðstæður eru hættulegar, verði lækkaður frá því sem hann nú er, þ.e. í flestum tilvikum frá 90 km/klst., niður í 70 eða 80 km/klst.

6.8 Auknar forvarnir og fræðsla

Lögreglan á Norðurlandi sinnir aðallega umferðarfræðslu fyrir unga vegfarendur. Um er að ræða heimsóknir í leikskóla og grunnskóla. Einnig kemur lögreglan að sérstökum hjólréiðadögum og sinnir hjólaskoðun. Lögreglan er hins vegar ekki með neina umferðarfræðslu fyrir unga ökumenn, eldri borgara eða aðra sérstaka hópa ökumanna.



Ljósmynd DS

Á Akureyri, er sérstakur lögreglumaður sem sinnir markvisst umferðarfræðslu ungra vegfaranda og er það til fyrirmyndar. Á öðrum stöðum sinna lögreglumenn umferðarfræðslu með öðrum störfum. Lögreglan á Norðurlandi þarf að samræma forvarnastefnu í umferðarfræðslumálum, þar sem tekið er á með hvað hætti skuli standa að umferðarfræðslu, hverjir skuli sinna henni, hverjir skuli njóta hennar, hverjir séu samstarfsaðilarnir, hvenær hún fari fram og að hvaða árangri sé stefnt.

Ríkislögreglustjóri hefur gefið út vandað kennsluefni fyrir lögreglumenn og lögregluskólinn hefur verið með sérstök námskeið fyrir lögreglumenn, sem sinna forvarna- og fræðslumálum. Tryggja þarf að lögregluembættin mennti lögreglumenn

til að sinna forvarna- og fræðslumálum og skapi þeim svigrúm til að starfa með skipulögðum hætti að umferðarfræðslu í samvinnu við leik- og grunnskóla. Gera þarf áætlun um með hvaða hætti sé best að ná með fræðslu til ungra ökumanna, eldri borgara og annarra sérstakra markhópa, svo sem atvinnubifreiðastjóra og ekki síst til þeirra sem hafa akstur að hlutastarfi, svo sem pizzusendla. Einnig þarf að leita eftir samstarfi við aðra aðila, svo sem til tryggingafélaganna og Umferðarráðs, sem eru nú þegar með öfluga starfsemi, sem beinast að ákveðnum skilgreindum markhópum.

6.9 Úrbætur

Í umferðaröryggisáætlun 2002-2012²² er vakin athygli á því að í sumum Evrópulöndum renni sektir vegna umferðarlagabrota beint eða að hluta til í umferðaröryggismál. Verkefnahópurinn gerir það að tillögu sinni að hluti sektarfjárhæða renni til umferðaröryggismála undir stjórn Ríkislögreglustjóra. Einnig er lagt til að viðurlög við alvarlegum umferðarlagabrotum verði hert og reynt að gera „punktakerfið“ skilvirkara. Hugsa mætti önnur úrræði í stað sekta, svo sem ýmis námskeið, sem halda mætti fyrir ökumenn og miða efni námskeiðanna við veikleika eða brot ökumannanna.

6.10 Þungaflutningar á landi

Samdráttur í strandflutningum skipa í seinni tíð hefur leitt til þess að vöruflutningar á landi hafa aukist til muna. Eðlilega eykur það álag á vegakerfið og setur sinn svip á umferðina á þjóðvegum landsins, þó svo hluti þessa flutnings eigi sér stað á kvöldin og um nætur. Ef ýrustu hraðatakörkunum væri fylgt þá myndu þessir flutningar auka á framúrakstur sem þá hefðu aukna hættu í för með sér vegna stærðar og lengdar þessara flutningabifreiða. Kanna þarf hvort ekki væri skynsamlegt að snúa þessari þróun til baka og hefja á ný strandsiglingar.

²² Umferðaröryggisáætlun 2002-2012 – Tillaga starfshóps. Desember 2001.

6.11 Aukin tækni

Vegagerðin hefur að undanfögnu verið að prófa nýtt tæki í bifreiðum, sem m.a. mælir ekna vegalengd, hvort ekið er á malarvegi eða bundnu slitlagi, gefur upp staðsetningu bifreiðarinnar og gefur möguleika á innheimtu á þungaskatti, veggjaldi og jafnvel stöðumælasektum²³. Þá getur tæki þetta tilkynnt til neyðarlínunnar, lendi viðkomandi bifreið í árekstri. Tæki þetta hefur fengið nafnið SAGA og er framleitt af ND á Íslandi. Þessi tæki eru ekki dýr, en tæknin sem þau eru byggð á er mjög kostnaðarsöm. Verði notkun slíkra tækja gerð að skyldu, t.d. í ákveðnar gerðir ökutækja, eða í bifreiðum ungra ökumanna, mætti draga verulega úr líkum á slysum. Það er þegar komin talsverð reynsla af notkun slíkra tækja hjá nokkrum opinberum stofnunum og er rekstrarkostnaður þeirra bifreiða, sem búin eru slíkum tækjum, verulega lægri en sambærilegra bifreiða, auk þess sem árekstartíðni þeirra er mun lægri. Þar með opnast sá möguleiki að lækka megi tryggingaiðgjöld slíkra bifreiða.

6.12 Breyttar bifreiðar

Þeir aðilar sem fjallað hafa um umferðaröryggismál á undanfögnu árum, hafa haft auknar áhyggjur af breyttum bifreiðum, sérstaklega jeppabifreiðum, en það færast í vöxt að hjólbarðastærð þeirra er aukin verulega, auk þess sem framan á þær eru settar rammgerðar grindur með aukaljósum og togspilum. Skýringar á þessum breytingum gæti verið að leita til veðurfars og færðar á vegum, einkum að vetrarlagi, auk þess sem fjallamennska er ríkur þáttur í tómsundum landsmanna. Það liggur í augum uppi að aksturseginnleikar þessarar bifreiða breytast við þessar aðgerðir. Árið 2002 fór fram rannsókn varðandi slysatíðni breyttra jeppa.²⁴ Helstu niðurstöður rannsóknarinnar urðu þær að slysatíðni breyttra jeppa er lægri en fyrir óbreyttar bifreiðar sömu gerðar. Mikið breyttur jeppi er verulega hærri en t.d. litlar fólksbifreiðar og gefur því auga leið að lendi slíkar bifreiðar í samstuði, eru auknar líkur á meiri meiðslum í minni bifreiðinni. Einnig eru dæmi þess að rekja megi orsakir banaslysa til þess búnaðar sem framan á slíkum bifreiðum er, hvort sem um er að ræða jeppa eða vöruflutningabifreið. Velta má þeirri spurningu upp, þrátt fyrir niðurstöður umræddrar rannsóknar, hvort ekki er ástæða til að takmarka umferð mikið breyttra jeppa á vegum landsins.

²³ Morgunblaðið, miðvikudaginn 28. apríl 2004.

²⁴ Slysatíðni breyttra jeppa, áfangaskýrsla 1, Orion Ráðgjöf ehf., des. 2002.

6.13 Vegmerkingar

Töluverð umræða hefur verið um merkingar á vegum, bæði í þéttbýli og utan þess. Oft á tíðum fjallar umræðan um lítt merkta hættulega staði, svo sem við beygjur og aðra þá staði þar sem slys hafa orðið, eða þá að merkingar eru lítt sjáanlegar. Þá er það þekkt dæmi að vegaskemmdir og vinnusvæði eru illa merkt og oft hafa orðið alvarleg slys við slíkar aðstæður. Nauðsynlegt er að auka verulega aðhald og eftirlit með merkingum og gera ráðstafanir, gefist tilefni til.

7 Rannsóknir umferðarslysa

Ef til fækkunar lögreglustjóra kemur, eins og rætt hefur verið um og jafnvel þó svo yrði ekki, þykir sýnt að efla þurfi rannsóknardeildir á ákveðnum stöðum landsins. Eðlilegt væri að þessar rannsóknardeildir önnuðust rannsóknir alvarlegri umferðarslysa á landinu í nánú samstarfi við RNU og aðra þá aðila sem þessi mál varða, svo sem Vegagerðina. Í reglugerð um RNU segir að nefndarmenn skuli vera þrír og skipi dómsmálaráðherra þá og varamenn þeirra.²⁵ Eðlilegt mætti telja að a.m.k. varamenn RNU væru búsetutengdir rannsóknardeildum lögreglunnar, þannig að þeir gætu þegar í kjölfar umferðarslysa farið ásamt lögreglu á vettvang og metið það síðan hvort þörf væri á að kalla til fastamenn nefndarinnar og þá hvenær. Rökrétt væri að starfsmenn rannsóknardeildanna hefðu hlotið þjálfun í bíltæknirannsóknum, eða þá að þeir hefðu aðgang að slíkum manni. Þannig væri hægt að mynda rannsóknarteymi skipað rannsóknarlögreglumanni, fulltrúa RNU og bíltæknirannsóknara. Þessi teymi gætu farið um ákveðin starfssvæði og jafnvel komið öðrum slíkum teyimum til aðstoðar ef svo bæri undir. Einn varamaður RNU Guðmundur Heiðreksson, tæknifræðingur og deildarstjóri Hönnunarsviðs Vegagerðarinnar, er búsetur á Akureyri og hefur rannsóknardeild lögreglunnar þar verið í mjög góðu samstarfi við hann svo og umdæmisstjóra Vegagerðarinnar. Samstarfið hefur leitt til úrbóta, sem sannanlega hafa dregið úr umferðarslysum á ákveðnum vegaköflum. Þannig fyrirkomulag mætti hugsa sér víðar.

²⁵ Reglugerð nr. 681 23. nóvember 1998 um Rannsóknarnefnd umferðarslysa



Ljósmyndir DS

Á þessum myndum má sjá gatnamót þar sem fjöldi umferðarslysa varð. Vegvísir á gatnamótunum var lækkaður, (mynd til hægri), eftir samstarf lögreglu og Vegagerðar og hafa ekki orðið slys á gatnamótunum síðan.

7.1 Framhaldsrannsóknir lögreglu á sviði umferðarslysa

Eins og áður hefur komið fram er mikilvægt að efla rannsóknir lögreglu á sviði umferðarslysa með það að leiðarljósi að fækka umferðarslysum. Vikið hefur verið að sérþjálfun rannsóknarlögreglumanna og hugmyndum um að koma upp rannsóknarteymum á nokkrum stöðum á landinu. Þeir rannsóknarþættir sem sérstaklega ber að hafa í huga eru, vönduð vettvangsrannsókn í mjög víðum skilningi, þar sem vettvangsaðstæðum er lýst með ítarlegum hætti, komið er inn á umhverfi slysstaðarins, breidd, yfirborð og halla vegar. Hvort beygjur, hæðir eða aðrir þættir séu í umhverfinu, sem gætu hafa valdið umferðarslysi. Yfirborði vegarins þarf að lýsa nákvæmlega. Vettvangsteikningar þurfa að vera mjög ítarlegar og þurfa í mörgum tilvikum að ná yfir mun stærra svæði heldur en bara staðinn þar sem slysið átti sér stað. Nauðsynlegt getur því verið að afla teikninga frá veghaldara og jafnvel loftmynda. Veðurlýsing er einnig mikilvæg og getur tengst yfirborðslýsingu vegarins, varðandi til dæmis hálfu og þá viðnám, sem tengist bleytu eða ísingu. Jafnvel hið gagnstæða, það er hvort hiti hafi verið það mikill að hann gæti hafa orsakað svokallaðar „tjörublæðingar“ í slitlagi vegarins. Sól gæti hafa blindað ökumenn, eða sviptivindar orðið til þess að ökumaður missti vald á bifreið sinni. Því er eðlilegt að afla veðurvottorða frá Veðurstofunni.

Nákvæm lýsing rannsóknara lögreglu á ástandi ökutækja þarf að fylgja, þar sem hjóla- og ljósabúnaði er lýst, svo eitthvað sé nefnt. Hvort bifreiðarnar sem í slysum hafa lent séu búnar ABS-hemlunarbúnaði og hvort þær séu beinskiptar eða sjálfskiptar. Lýsa þarf innri öryggisbúnaði, svo sem öryggisbeltum, loftpúðum og barnabílstólum. Afla þarf skoðunarskírteina í öllum tilvikum.

Ef um stærri bifreiðar er að ræða þarf að kanna hvort í þeim er ökuriti og leggja þá hald á og varðveita ökuritaskífur. Þá getur verið eðlilegt að leggja hald á bifreiðar til þess að rannsaka megi þær betur með tilliti til orsaka slyss. Þá þarf að gæta þess að meðhöndla þær og varsla, eins og önnur haldlögð sönnunargögn. Þegar gangandi, hjólandi eða ríðandi vegfarendur lenda í umferðarslysum, þarf að lýsa fatnaði þeirra með tilliti til endurskinsmerkja eða lita í umhverfinu. Hvort þeir hafi notað einhvern hlífðarbúnað og þá hvaða. Við rannsóknir umferðarslysa þarf einnig að hafa í huga hvort um sé að ræða tryggingasvik, e.t.v. sviðsett²⁶ og þá jafnvel sjálfsvíg, en slík dæmi eru einnig þekkt.

7.2 Ljósmyndun vettvangs

Ljósmyndun vettvangs og ökutækja er veigamikill þáttur í rannsóknum umferðarslysa. Auk þess þarf að taka myndir inn í ökutækið, en þær sýna oft afleiðingar slyssins og gætu þær myndir einnig sýnt umbúðir áfengra drykkja.²⁷ Mikilvægt er að rannsóknari sem annast ljósmyndatökuna, hafi til þess þekkingu og reynslu og hafi yfir fullkomnum ljósmyndabúnaði að ráða.

²⁶ Morgunblaðið, föstudaginn 19. mars. 2004 bls. 8.

²⁷ Applied police and fire photography; Raymond P. Siljander, bls. 124.



Ljósmynd DS

Ljósmynd, sem nota á við rannsóknir umferðarslysa, þarf að draga fram smæstu þætti sem skipta máli, bæði hvað varðar umhverfið, akstursleiðir og tjón á ökutækjum. Af tjónamyndum má draga ályktanir um hraða ökutækja. Myndir þarf að taka úr öllum áttum yfir slysavettvang, með tilliti til fjarlægðamælinga. Ljósmynd skal alla jafnan taka úr augnhæð þess sem tekur myndina. Myndirnar þurfa að draga fram mikilvæg atriði, svo sem hemla- og skriðför, þar sem dýptarskerpa er nýtt til hins ýtrasta, með stillingu hraða og ljósops. Allt of oft má sjá myndir óreynds ljósmyndara, sem eru takamarkaðar af gæðum og sýna meira frá björgunaraðgerðum eða því sem er að gerast á vettvangi, heldur en það sem verið er að rannsaka.

8 Hagsmunaaðilar

Í eftirfarandi töflu verður gerð grein fyrir þeim aðilum sem helst eiga hagsmuna að gæta varðandi verkefnið. Hjá flestum innri aðilum getur afstaða þeirra ráðið algjörlega hvernig verkefnið tekst til. Láti vegfarendur sér ekki segjast, þrátt fyrir aukið eftirlit, verður árangurinn enginn. Fáist ekki aukið fjármagn, með fulltingi Samgönguráðuneytisins, til að koma verkefninu af stað, mun engin breyting verða á umferðareftirliti frá því sem nú er. Fáir verkefnið ekki stuðning ráðuneytisins mun Ríkislögreglustjóri væntanlega ekki fylgja því af fullum þunga og því verður lítið um efndir. Vinni lögreglumenn ekki samkvæmt stefnu verkefnisins mun það hafa afgerandi þýðingu. Sveitarfélög eiga mikilla hagsmuna að gæta þar sem margur tjónþolin tapar vinnu, skilar ekki tekjum til sveitafélagsins og endar jafnvel án atvinnu eða á örorku auk félagslegra erfiðleika.

Hagsmunaaðilar	Þýðing fyrir verkefnið: Stig 1-5. 5 afgerandi 1 lítil	Væntingar aðila	Mögulegar ráðstafanir
----------------	---	-----------------	-----------------------

Innri aðilar:

Vegfarendur og fjölskyldur þeirra	Afgerandi þýðing 5	Að verkefnið takist vel	Mikill áróður Kynning og forvarnir
Samgönguráðuneytið	Afgerandi þýðing Útvegum fjármagns 5	Að verkefnið takist vel Betri nýting fjármagns og aukin gæði löggæslu.	Auknar áherslur á umferðareftirliti Vönduð kynning.
Ríkislögreglustjóri	Afgerandi þýðing Stuðningur 5	Að verkefnið takist vel	Stuðningur við lögreglu Vönduð kynning.
Lögreglan á Norðurlandi	Afgerandi þýðing. 5	Að verkefnið takist vel. Betra starfsumhverfi.	Vönduð kynning. Markvisst eftirlit.

Ytri aðilar:

Vegagerðin	Mikil þýðing 4	Að verkefnið takist vel	Vönduð kynning. Náið samstarf
Umferðarstofa RNU	Mikil þýðing 4	Að verkefnið takist vel	Vönduð kynning. Samstarf
Sveitarfélög	Mikil þýðing 3	Að verkefnið takist vel. Ávinningur sveitarfélaga	Vönduð kynning. Samstarf
Ökukennarafélagið	Talsverð þýðing 3	Að verkefnið takist vel.	Vönduð kynning. Áhrif og forvarnir.
Lögaðilar í landflutningum.	Talsverð þýðing 3	Að verkefnið takist vel.	Vönduð kynning. Samstarf
Strandflutningar	Talsverð þýðing 3	Að verkefnið takist vel.	Vönduð kynning. Samstarf.
Tryggingarfélagin	Afgerandi þýðing betri afkoma 4	Að verkefnið takist vel.	Leggja málinu lið. Vönduð kynning

Afstaða ytri aðila skiptir einnig miklu máli fyrir verkefnið. Vegagerðin sér um viðhald vega og fellur það undir hana að fækka „svartblettum” og öðrum hættulegum stöðum, þar sem slys hafa orðið. Bíltæknirannsóknir í samvinnu við Rannsóknarnefnd umferðarslysa, hefur mikla þýðingu fyrir árangur verkefnisins. Beinn og óbeinn stuðningur sveitarfélaga, bæði varðandi gatnaframkvæmdir, merkingar og forvarnir, skiptir verulegu máli. Markviss kennsla í forvörnum hjá Ökukennarafélagi Íslands mun skila sér til nýrra ökumanna. Breyting farþega- og þungaflutninga á vegum landsins og aukning strandflutninga hafa mikla þýðingu fyrir verkefnið. Flyttist þungaflutningur aftur á haf út, gæti það haft mikla þýðingu vegna minna álags á vegakerfið. Um marga fleiri hagsmunaaðila er að ræða sem hafa beina eða óbeina hagsmuni af því að verkefnið takist vel til en verða ekki taldir upp frekar.

9 Áhættugreining

Nauðsynlegt er að gera sér grein fyrir þeim vandamálum sem geta komið upp við framkvæmd verkefnisins. Flestir þeir sem að verkefninu munu koma hafa beinan hag af því að það takist vel. Hins vegar verður að taka með í reikninginn að menn hugsi sem svo að þetta sé bara ágætt eins og það er í dag. Þeir sem þegar hafa lent í óbætanlegum tjónum þekkja og skynja hættuna vegna ógætilegs aksturs og verður því ekki erfitt að ná til þeirra. Það er hins vegar deginum ljósara að stór hluti ökumanna er sjálfum sér og öðrum hættulegur í umferðinni og til þeirra verður að ná. Því má leiða líkur að því að ef ekki næst til þeirra með þeim aðgerðum sem verkefnið gerir ráð fyrir, þá næst enginn árangur. Líkurnar á að það verði erfitt, er metinn á skalanum 1-5, þar sem 5 eru miklar líkur á að vandamál komi upp, en 1 er að litlar líkur eru á að vandamál komi upp. Því er mikil þörf fyrir stjórnunaraðgerðir. Verði fjárveitingavaldið á móti þessu verkefni fellur það nánast um sjálft sig því auka fjármagn sem þegar þarf til liggur ekki á lausu. Líti fjármálaráðuneytið svo á að hér sé um „gæluverkefni“ dómsmálaráðuneytisins að ræða og mælir ekki fyrir um aukið fjármagn í ríkisstjórn, verður erfitt að vinna verkefninu fylgi. Mun það hafa afgerandi þýðingu fyrir verkefnið. Miðlungs líkur eru á að þetta vandamál komi upp en mun þó verða nokkur þörf fyrir stjórnunaraðgerðir. Vönduð kynning og áróður mun vinna gegn þessu vandamáli. Verði lögreglustjórar á Norðurlandi mótfallnir verkefninu fellur það einnig um sjálft sig því verkefnið kallar á samvinnu og vilja þeirra fyrst og fremst ef það á að takast vel.

Innri vandamál:

Möguleg vandamál í verkefninu.	Afleiðingar fyrir árangur verkefnisins	Líkur á að vandamálið komi upp	Þörf fyrir stjórnunaraðgerðir	Mögulegar aðgerðir.
Vegfarendur/ ökumenn.	5	4	20	Mikill áróður. Vönduð kynning. Lögregluátak.
Fjárveitingavaldið	5	3	15	Mikil kynning, áróður, þrýstingur Fjölmiðlar.
Lögreglustjórar	5	3	15	Mikil og vönduð kynning. Þrýstingur. Fjölmiðlar.
Lögreglumenn	5	4	20	Mikil og vönduð kynning.

Ytri vandamál:

Möguleg vandamál í verkefninu.	Afleiðingar fyrir árangur verkefnisins	Líkur á að vandamálið komi upp	Þörf fyrir stjórnunaraðgerðir	Mögulegar aðgerðir
Alþingismenn	3	1	3	Kynning
Sveitastjórnir	3	2	6	Kynning og áróður.

Afstaða alþingismanna mun ekki hafa afgerandi afleiðingar fyrir verkefnið og litlar líkur eru á að þeir muni setja sig upp á móti því. Hugsanlega má búast við áhugaleysi sveitarstjórna ef um efnalítill sveitarfélög er að ræða og verkefnið kalli á fjárútlát, svo sem til vegmerkinga og fleira. Ekki eru þó miklar líkur á að slíkt muni koma upp.

10 Lýsing og greining lögreglunnar á Norðurlandi

Áður en verkefninu verður hrint í framkvæmt og stefnumótun fer fram, verður að fara fram bæði lýsing og greining á skipulagsheildinni, þ.e. lögreglunni á Norðurlandi.

10.1 Lýsing

Þegar stefnumótun fer fram þarf fyrst að gera lýsingu á lögreglunni á Norðurlandi. Í lýsingu kemur starfsrammi lögreglunnar fram. Þar kemur fram hver er núverandi starfsemi, tilvist hennar og skipulag. Lögreglunni má skipta upp í tvo þætti, annars vegar inná við og hins vegar útá við. Við lýsingu lögreglunnar inná við er menningu innan lögreglunnar lýst og sjálfsímynd hennar. Við lýsingu hennar útá við er m.a. ímynd hennar hjá almenningi lýst svo og trausti.

10.2 Greining

Lögreglumenn hafa misjafna sýn á lögreglustarfið. Sumir hverjir eru í lögreglunni af hugsjón meðan aðrir telja þetta ágætt starf með þeim fríðindum sem það veitir. Því þarf að fara fram greining á lögreglunni til að kanna á hvaða þáttum innan lögreglunnar á Norðurlandi þarf helst að taka, breyta, lagfæra eða virkja betur.

Til að greina ytra umhverfi lögreglunnar er „PESTEL” greining notuð til að flokka lögregluna eftir stjórnámálum, efnahagsmálum, félagsmálum, tækni, umhverfismálum og lagaumgjörð. „PESTEL” upplýsir um möguleikana á framkvæmd, tækifærum í framtíðinni og þeim ógnunum sem steðja að skipulagsheildinni í verkefninu. Við frekari greiningu á lögreglunni á Norðurlandi yrði að skoða nokkrar víddir hennar.

Samhengisvíddin segir okkur m.a. við hvers konar umhverfisaðstæður lögreglan starfar. Starfsemi lögreglunnar getur komið inn í flestalla þætti mannlífsins. Hagsmunaaðilar lögreglunnar skiptast í tvo hópa. Þeirra, sem eiga hagsmuni af því að lögreglan ræki störf sín vel, sem og gæti ýmissa hagsmuna borgaranna og þeirra sem eru þolendur í starfi lögreglunnar og eiga fyrst og fremst hagsmuni að gæta í því að lögreglan vinni faglega við meðferð mála sem að þeim snúa.

Tilvistarvíddin segir til um tilvist lögreglu, þróun hennar og verður hægt að nota til að hjálpa við að sannfæra lögreglumenn um framlag þeirra við framkvæmd verkefnisins í þágu almannahagsmuna. Tilvistarvíddin spyr að því hvort greiningin gefi ástæður til að draga fram nýja framtíðarsýn og hvort þurfi að taka upp nýjar áherslur. Hún hjálpar því til við stefnumótun.

Innihaldsvíddin kemur inná meginverkefni lögreglunnar sem er að halda uppi lögum og reglu í samfélaginu og gæta að leikreglur samfélagsins séu virtar. Auk þess segir hún til um hlutverk lögreglu og sérstöðu hennar. Með greiningu á innihaldsvídd lögreglunnar kemur fram hversu deildarskipt lögreglan er, hversu fjölbreytt hún er og hversu víðtækri þekkingu og færni hún býr yfir. Því er skilgreining á innihaldsvíddinni í stefnumiðaðri stjórn, lögreglunni nauðsyn, því þannig verður sagt til um það við hvað lögreglan starfar og með hvaða hætti má bæta hlutverk hennar og þjónustu, með hliðsjón af verkefninu. Innihaldsvíddin spyr hvort ástæða sé til að gera breytingar á því sem við erum að gera og hvort ástæða sé til að breyta vinnulagi.

Ferilsvíddin lýsir því hvernig lögreglan starfar og mun starfa að verkefninu. Með ferilsvíddinni má sjá hvaða verklag, aðferðir og venjur hafa náð að festa rætur innan lögreglunnar. Auk þess horfið hún til þeirrar atorku, krafta og annarra auðlinda í lögreglunni. Ferilsvíddin hjálpar því til að sjá þær aðferðir, sem lögreglan leitast við að vinna eftir, siði hennar, venjur og menningu, sem hefur þróast. Í ferilsvíddinni koma fram ráðandi vinnubrögð og venjur og má því draga ályktun af því hvort byggja eigi verkefnið á fyrirliggjandi reynslu, eða hvort eigi að breyta vinnulagi, áherslum ofl. Í ferilsvíddinni kemur fram þróunarskeið lögreglu, fortíð, nútíð og framtíð. Þar má einnig greina vinnubrögð og venjur, starfsframa í nútíð innan lögreglunnar, hvernig á að búa hana undir framtíðina og hverju við viljum breyta.

11 Lokaorð

Eins og sjá má við lestur þessa verkefnis, þá er hér um mjög yfirgripsmikið verkefni að ræða, verkefni sem tekur á mörgum ef ekki flestum þáttum, sem umferðinni tengjast. Þar af leiðandi þurfti að leita fanga víða og þar sem sú hugsun, sem að baki verkefnisins liggur, að fækka umferðarslysum á Norðurlandi, virtist vera öllum hjartfólgin og snerta alla, þá var hvergi komið að tómun kofanum. Allir voru tilbúnir að leggja sitt af mörkum til að auðvelda hópnum vinnuna. Hvergi var legið á upplýsingum, sem að gagni máttu koma, eða nýttust við úrvinnslu verkefnisins. Það var sama hvert leitað var, til stofnana eða einstaklinga og er öllum þökkuð sú mikla aðstoð og fyrir þann mikla velvilja, sem hópnum mætti í hvívetna. Sérstaklega skal nefna í því sambandi, Umferðarráð, Umferðarstofu, Rannsóknarnefnd umferðarslysa, Sjóvá-Almennum tryggingum, Vátryggingafélagi Íslands, Tryggingamiðstöðinni, Vegagerðinni og lögreglustjóraembættunum á Norðurlandi. Þá ber að færa Rannsóknarnefnd umferðaröryggismála (RANNUM), sérstakar þakkir fyrir veittan fjárstuðning við að koma þessu verkefni í framkvæmd og ekki síst fyrir þann möguleika að verkefni þetta komist fyrir sjónir almennings. Með því aukast enn líkurnar á að sá árangur náist sem að var stefnt í upphafi. En til þess að sá árangur náist, sem skýrsluhöfundar vænta, þá er nauðsynlegt að allir þeir aðilar sem að umferðarmálum koma, auk þeirra sem áður er getið, einstaklingar sem og stofnanir, leggist á eitt til að stöðva þá þróun sem í gangi hefur verið undanfarin ár, varðandi fjölgun umferðarslysa á Norðurlandi. Nú skal horft til framtíðar og með sameiginlegu átaki, þá er markmiðið með þessari verkefnisvinnu, eins og svo marg oft hefur komið fram, að umferðarslysum fækki á Norðurlandi, a.m.k. næstu fimm árin, þjóðfélaginu til heilla. Náist sá árangur, þá hefur þeirri vinnu, tíma og fjármunum, sem í þetta verkefni fór, verið vel varið. Er því skorað á lögreglustjóra á Norðurlandi að leggjast á eitt og vinna sameiginlega að þessu markmiði.

12 Heimildaskrá:

1. Rannsóknarnefnd umferðarslysa. Banaslys í umferðinni 2002.
2. Afbrot í umferðinni - skýrsla um eðli og umfang umferðarlagabrota á Íslandi. Einar Jónsson hjá Umferðarstofu 2004.
3. Málaskrá lögreglunnar
4. Umferðarlög nr. 50/1987.
5. Skýrsla dómsmálaráðherra um stöðu umferðaröryggismála fyrir árið 2002.
6. Kjartan Þórðarson. Kostnaður vegna umferðarslysa á Íslandi, júní 1996, tekið saman fyrir Umferðarstofu.
7. Lög um meðferð opinberra mála nr. 19/1991.
8. Ríkislögreglustjórinn - Siðareglur fyrir lögreglu 2003. Reykjavík 26. júní 2003.
9. Ríkislögreglustjórinn - Reglur um samskipti við fjölmiðla. 16. október 2002.
10. <http://www3.vegag.is/faerd/umfgr/hradi.html>
11. Morgunblaðið, fimmtudaginn 22. apríl 2004.
12. Reglugerð um gerð og búnað ökutækja nr. 308/2003.
13. <http://www.samgonguraduneyti.is/radherra/raedur-og-greinar/nr/484>
14. http://landlaeknir/heilbrigdistolfraedi/my3c_2003.doc
15. Lögreglulög nr. 90/1996.
16. Slysatíðni breyttra jeppa, áfangaskýrsla 1, Orion Ráðgjöf ehf., des. 2002.
17. Reglugerð nr. 681/1998 um Rannsóknarnefnd umferðarslysa
18. Morgunblaðið, föstudaginn 19. mars. 2004.
19. Applied police and fire photography; Raymond P. Siljander.
20. Umferðaröryggisáætlun 2002-2012 - Tillaga starfshóps, desember 2001.
21. Ríkislögreglustjórinn - Rannveig Þórisdóttir.