

Aksturhættir ungra ökumanna á Íslandi



**Skýrsla unnin á grunni upplýsinga af námskeiðum fyrir unga ökumenn
hjá Sjóvá-Almennum tryggingum hf. árin 1995-2002.**

Höfundar

**Einar Guðmundsson forvarnafulltrúi
Sigurður Helgason sviðsstjóri
2003**

Efnisyfirlit

<i>Efnisyfirlit</i>	1
FORMÁLI	3
I. UPPBYGGING NÁMSKEIÐANNA	4
II. ÞÆR KANNANIR SEM LAGÐAR Hafa VERIÐ FYRIR ÞÁTTTAKENDUR.	5
KÖNNUN A	5
KÖNNUN B	6
KÖNNUN C	6
KÖNNUN D	8
KÖNNUN E.....	9
III. NIÐURSTÖÐUR ÚR KÖNNUNUM	10
ÁHÆTTUHEGDUN	10
HVERSU MIKIÐ EKUR HÓPURINN Á VIKU?.....	10
BIL MILLI BÍLA	11
STÖÐVUNARSKYLDA	12
AKSTURSMÁTI	12
ÖKUHRAÐI.....	13
BÍLBELTI	13
STEFNULJÓSANOTKUN	14
ÁHRIF HRAÐA Á SLYS	15
ERTU MEÐ HUGANN VIÐ EITHVAÐ ANNAD EN UMFERÐINA VIÐ AKSTUR?.....	15
ERTU RÓLEG(UR) UNDIR STÝRI?.....	16
FARSÍMANOTKUN.....	16
HVERSU GÓÐUR ÖKUMAÐUR ER ÉG AÐ MÍNU MATI?	16
ÖLVUNARAKSTUR	17
UMFERDARLAGABROT.....	18
IV. TJÓNATÍÐNI HÓPSINS FYRIR OG EFTIR NÁMSKEIÐ	19
TJÓNATÍÐNI UNGRA ÖKUMANNA ALMENNT.	19
TJÓNATÍÐNI ÞESS HÓPS SEM KOM Á NÁMSKEIÐ FYRIR OG EFTIR	19
V. ÁRANGUR AF NÁMSKEIÐUNUM Í FORMI BETRI AKSTURSHÁTTA	20
AKSTURSHÆTTIR FYRIR NÁMSKEIÐ VORU EFTIRFARANDI:	20
AKSTURSHÆTTIR ÁRI EFTIR NÁMSKEIÐ VORU EFTIRFARANDI:.....	21
VI. SPARNAÐUR AF NÁMSKEIÐUNUM	21
VII. HVADA ÁLYKTANIR MÁ DRAGA?	22
HVADA ÞÆTTIR Hafa ÁHRIF?.....	22
<i>Lenging æfingaleyfis</i>	22
<i>Breyting á ökukennslu</i>	22
<i>Punktakerfið</i>	22
<i>Meiri fræðsla</i>	22
<i>Námskeið ungra ökumanna</i>	22
MÁ GERA BETUR?.....	23
EFTIRMÁLI	24
VIÐAUKI	25

1. ÁHÆTTUHEGÐUN.....	25
2 AKSTUR HÓPSINS.....	28
3. BÍL MILLI BÍLA	30
4. STÖÐVARÐU Á STÖÐVUNARSKYLDU ÞÓ ENGINN BÍLL SÉ NÆRRI?.....	33
5. AKSTURSMÁTI.....	35
6. HRADI	37
7. BÍLBELTI.....	39
8. STEFNULJÓS	41
9. ÁHRIF HRAÐA Á SLYS.....	42
10. HUGSAR UNGT FÓLK UM ANNAD EN UMFERÐ UNDIR STÝRI?	43
11. ÉG ER RÓLEG(UR) UNDIR STÝRI	44
12. ÉG NOTA FARSÍMA ÁN HANDFRJÁLS BÚNAÐAR ÞEGAR ÉG EK.....	45
13. HVERSU GÓÐAN BÍLSTJÓRA TEL ÉG MIG?	47
14. ÉG EK UNDIR ÁHRIFUM ÁFENGIS	48
15. ÁRANGUR AF NÁMSKEIÐUM	51

Formáli

Haustið 1995 byrjaði Sjóvá-Almennar tryggingar hf. með námskeið fyrir unga öikumenn á aldrinum 17 til 20 ára í þeirri von að hafa áhrif til góðs á viðhorf þeirra til aksturs í umferðinni og aksturshætti þeirri. Allt frá byrjun voru ýmsar kannanir lagðar fyrir þátttakendur til að fá upplýsingar um atferli hópsins í umferðinni frá sjónarmiði þeirra. Þessar kannanir voru frá byrjun notaðar á námskeiðunum sem hluti af umræðunni um hvernig viðkomandi hópur hegðar sér í umferðinni. Með þeim hætti mátti nálgast vandamálin sem einkenndu hópana og ræða hvers vegna þátttakendur hegða sér með þeim hætti, hvaða hættur hljóttast af því og hvað þeir geta gert til að minnka þá hættu.

Ári eftir að hópurinn kláraði námskeið var send út önnur könnun og hópurinn beðinn að svara henni og senda til baka. Svarhlutfall er um 60%. Í þeirri könnun er hver og einn beðinn um að meta hvort hann telji sig hafa breytt aksturslagi sínu eftir námskeiðið.

Niðurstöður í þessum könnunum eru tölvuskráðar og hafa gögnin ekki verið mikið notuð utan þess sem þau hafa verið notuð á námskeiðunum. Það var því athyglisvert að skoða þessi gögn og kanna hvort eitthvað megi lesa út þeim sem nýta megi enn frekar í áróðrinum fyrir öruggari akstri. Einnig er hugsanlega hægt að meta þau með hliðsjón af þeim tjónum sem viðkomandi hópar eru að lenda í og hvort námskeiðin geti hafa haft einhver áhrif til batnaðar á aksturslag unga fólksins.

Við munum leitast við að sýna niðurstöður úr þessari rannsókn og draga af henni nokkrar ályktanir í þessari skýrslu.

Það varð úr að tveir kennaranna á námskeiðinu, Einar Guðmundsson forvarnafulltrúi Sjóvá Almennra trygginga hf. Og Sigurður Helgason, sviðsstjóri umfeðraröryggissviðs Umferðarstofu sóttu um styrk til Rannsóknarráðs umferðaröryggismála til að vinna frekar úr þessum gögnum. Þetta var gert í samráði við Sjóvá-Almennar tryggingar hf. sem eiga allar niðurstöðurnar úr könnununum.

Verkefnið fékk styrk og var hafist handa við að vinna úr könnununum og skoða hvort eitthvað sýnilegt mynstur væri í hegðun ungra öikumanna, hvort einhver þróun væri í aksturshegðun og ekki síst hvort draga megi ályktanir út frá gögnunum, annars vegar til að meta hvort þær aðgerðir sem hafa verið gerðar hafi skilað árangri og hins vegar hvort hugsanlega megi fara nýjar leiðir til að auka enn öryggi ungra öikumanna í umferðinni.

I. Uppbygging námskeiðanna

Námskeiðin eru nokkuð löng eða milli 6 og 7 klukkustundir hvert. Þau standa annað hvort yfir tvö kvöld frá klukkan 17 til 20:30 eða einn dag eða eitt kvöld. Dagsnámskeiðin standa frá klukkan 11 að morgni til 17 síðdegis, en kvöldnámskeið frá klukkan 17 til 22:30.

Fyrst á dagskrá er umfjöllun um tryggingar, þ.e. hvers vegna fólk þarf að tryggja ökutæki og aðrar eigur sínar, um hvernig iðgjaldakerfið er byggt upp og fleira sem lýtur að tryggingum. Þar á eftir er fjallað um ábyrgð ökumanna í umferðinni, um viðhorf, hvernig þau verða til og hvernig við notum þau þegar út í umferðina er komið. Leitast er við að fá unga fólk til að meta sig sem einstaklinga og hluta af sínu samfélagi í lífinu og farið er yfir hvað gerist þegar alvarlegt slys á sér stað.

Næst er greint frá hvers konar tjónum aldursflokkurinn sem sækir námskeiðin lendir helst í og gerð grein fyrir kostnaði, endurkröfum þegar slys má rekja til vítaverðs gáleysis eins og til dæmis ölvunar og fleiri þáttum sem tengjast tjónum.

Síðari hluti námskeiðanna byrjar á því að farið er yfir svör úr könnun sem þátttakendur fylla út strax við upphaf námskeiðs. Út frá þeim niðurstöðum er hægt að fá yfirsýn yfir hvernig hver einstakur hópur telur að hann aki og finna út á hvaða þætti þarf að leggja áherslu hverju sinni.

Eftir það er þátttakendum skipt í hópa sem fá skýrslur yfir tilbúin tjón, þar sem þeim er ætlað að vera sá sem orsakaði óhappið og finna þannig út hvernig hægt er að koma í veg fyrir slík óhöpp. Þar við bætist að á hverju námskeiði skrifa hóparnir grein sem birtist á vefsíðu tryggingafélagsins og er ætlað að hafa forvarnargildi og fá þátttakendur til að velta fyrir sér því að þeir geta komið í veg fyrir óhöpp og þannig haft áhrif á þróun umferðarinnar. Þau prófa svonefnd „ölvunargleraugu“, en þau búa yfir þeim eiginleikum að skekkja verulega sjón þeirra sem bera þau eru notuð til að varpa ljósi á áhrif áfengisneyslu á hæfni fólks til að aka vélknúnu ökutæki. Þátttakendur byrja á að ganga eftir línu og kasta síðan hlut í venjulega ruslakörfu. Fyrir flesta er þetta mjög auðvelt en það er afskaplega sláandi að sjá breytinguna á hreyfifærni fólks við að setja upp þessi óvenjulegu gleraugu. Að þessu loknu er farið vandlega yfir hversu langan tíma tekur fyrir líkamann að hreinsa vínanda úr blóðinu eftir áfengisneyslu.

Síðasta atriði á dagskrá námskeiðsins er yfirferð yfir nokkur atriði sem farið hefur verið yfir. Þar er lögð megináhersla á ökuhraða, áfengi og akstur og notkun öryggisbúnaðar í bílum. Fyrsta námskeiðið var haldið í nóvember 1995 og hafa þau verið alls yfir 200 og þátttakendur rúmlega 4000. Sömu leiðbeinendur hafa verið allan tímann þeir Einar Guðmundsson forvarnafulltrúi Sjóvá Almennra trygginga hf., Sumarliði Guðbjörnsson deildarstjóri tjónadeildar Sjóvá Almennra trygginga hf og Sigurður Helgason sviðsstjóri umferðaröryggisviðs Umferðarstofu.

II. Þær kannanir sem lagðar hafa verið fyrir þátttakendur.

Hér á eftir verður þeim könnunum sem lagðar voru fyrir þátttakendur lýst. Þá er tilgreint á hvaða tímabili þær voru lagðar fyrir hópinn og hve stór hópur svaraði hverri könnun.

Könnun A

Þessi könnun var lögð fyrir hópinn frá upphafi í nóvember 1995 og fram til vors 1999. Fjöldi þátttakenda á þessu tímabili var um 2000. Eftirtaldar spurningar voru lagðar fyrir:

Hér á eftir fara nokkrar spurningar sem við biðjum þig að svara í einlægni og heiðarleika. Spurningarnar eru ætlaðar þér til íhugunar um eigin aksturslag og hegðun í umferðinni og þar sem svörin eru nafnlaus þarftu ekki að óttast að þau verði notuð gegn þér. Merktu við svörin eftir því sem þér finnst eiga við þig.

1. **Ég er á leiðinni í vinnuna (skólann) og er akandi. Ég hef sofið yfir mig:**

- ☒ a) Ég ek hraðar en venjulega til að koma ekki of seint.
- ☒ b) Ég ek með venjulegum hraða og kem frekar of seint.

2. **Þegar ég ek á vegi með 90 km hámarkshraða, er ökuhraðinn að meðaltali:**

- ☒ a) 80 km/klst. ☒ b) 90 km/klst. ☒ c) 100 km/klst. ☒ d) 110 km/klst.
- ☒ e) 120 km/klst. ☒ f) Annar en ofangreint _____ km/klst.

3. **Ég ek yfir hámarkshraða:**

- ☒ a) Daglega
- ☒ b) 1 - 2 svar í viku
- ☒ c) 1 - 2 svar í mánuði
- ☒ d) Sjaldnar en mánaðarlega.

4. **Þegar ég ek götu með 60 km hámarkshraða eru bíllengdirnar í næsta bíl fyrir framan:**

- ☒ a) Hálf ☒ b) ein ☒ c) ein og hálf ☒ d) tvær ☒ e) tvær og hálf
- ☒ f) þrjár ☒ g) þrjár og hálf ☒ h) fjórar ☒ i) meira en fjórar

5. **Ef ég sé bíl ætla inn á götuna fyrir framan mig (ýmist skiptir um akrein eða ekur inn á götuna af hliðarvegir):**

- ☒ a) Hægi ég á mér.
- ☒ b) Held ég saman hraða
- ☒ c) Eyk ég hraðann til að sýna að ekki sé nóg pláss fyrir hinn bílinn.

6. **Ég gef stefnuljós:**

- ☒ a) Alltaf ☒ b) Oft ☒ c) Sjaldan ☒ d) Aldrei

7. **Ég nota bílbelti:**

- ☒ a) Alltaf ☒ b) Oft ☒ c) Sjaldan ☒ d) Aldrei

8. **Ég hef þurft að nota eftirfarandi í bílnum:**

- ☒ a) Sjúkrakassa. ☒ b) Slökkvitæki. ☒ c) Viðvörðunarþríhyrning.

9. **Ég hef látið aðra mana mig til að:**


- ☒ a) Aka hraðar. ☒ b) Fara fram úr. ☒ c) Aka ölvaður. ☒ d) Læt aldrei mana mig. ☒ e) Ég hef látið mana mig til að _____

10. **Ég hef ekið eftir að hafa smakkað áfengi jafnvel bara pínulítið:**

- ☒ a) Oftar en fimm sinnum síðan ég fékk próf.
- ☒ b) 3-4 svar síðan ég fékk próf.
- ☒ c) 1-2 svar síðan ég fékk próf.
- ☒ d) Aldrei.

Könnun B

Þessi könnun var lögð fyrir allan hópinn í 2 vetur og var ætlað fyrst og fremst að fá hópinn til að meta hve mikið hann ekur og á hvaða tíma þau aka mest. Það var ljóst að ekki var hægt að skoða langt tímabil og því var ákveðið að hópurinn skyldi merkja við hvernig ekið var síðustu viku fyrir námskeið. Í sumum tilfellum var erfitt fyrir einstaka einstaklinga að muna svo langt aftur í tímann. Því voru sumir sem treystu sér ekki til að tilgreina ákveðin tímabil dagsins en mátu heildarakstur yfir daginn. Örfáir treystu sér einungis til að meta heildarakstur yfir alla vikuna. Taflan sem hópurinn fyllti út var eftirfarandi:



Hve mikið ek ég á viku?

Við biðjum þig að skrá hjá þér hversu marga kílómetra þú ekur á viku og skrá það eftir dögum og tímum dags

Tími dags	Mánudagur	Þriðjudagur	Miðvikudagur	Fimmtudagur	Föstudagur	Laugardagur	Sunnudagur
24.00 - 07.00							
07.00 - 12.00							
12.00 - 18.00							
18.00 - 24.00							
Samtals:							

Alls eknir km.

Kyn:

Karl	
Kona	

Könnun C

Sumarið 1999 voru nokkrar breytingar gerðar á uppbyggingu námskeiðsins í kjölfar úttektar nokkurra aðila úr Félagsvísindadeild Háskóla Íslands á námskeiðunum. Það hafði komið upp umræða um hvort hópurinn sem sótti námskeiðin væri einungis bestu ökumennirnir. Úttektin sýndi fram á að svo var ekki. Hún sýndi einnig að námskeiðin voru að skila árangri, en þó minnstum meðal áhættuhópsins í umferðinni. Fenginn var sálfræðingur í vinnuhópinn til að skoða með hvaða hætti mætti betur ná til áhættuhópsins. Í framhaldi af þessari vinnu var könnunareyðublöðum þeim sem notuð voru breytt verulega. Lögð var meiri áhersla á að skoða aksturshegðun hópsins og meta hana til stiga. Með þeim hætti gætu þátttakendur sjálfir séð hvar þeir eru að taka áhættu og unnið með það hvernig þeir geti aukið öryggi sitt. Þá varð til könnun sem sýnd er á næstu síðu. Hún byggir á eftirtöldum spurningum, sem voru samdar í samráði við hópinn úr Félagsvísindadeildinni sem vann úttektina. Í spurningu 4 hefur nýlega verið bætt við nýrri spurningu um fíkniefnanotkun við akstur.

Könnun á aksturshegðun

Hér á eftir fara nokkrar spurningar sem við biðjum þig að svara í einlægni og heiðarleika. Spurningarnar eru ætlaðar þér til ihugunar um eigin aksturslag og hegðun í umferðinni og þar sem svörin eru nafnlaus þarftu ekki að óttast að þau verði notuð gegn þér. Merktu við svörin á lausa blaðið eftir því sem þér finnst eiga við þig.

1. Hve marga kílómetra ókst þú síðustu 7 daga?

0- 100 km 101-200 km 201-300 km 301- 400 km 401-500 km Yfir 500 km

2. Hve margar bíllengdir hefur þú í næsta bíl ef þú ekur á 60 km hraða?

(Ein bíllengd er u.þ.b. 4 metrar)

½ 1 1½ 2 2½ 3 3½ 4 4½ 5 5½ Yfir 6

3. Spurningarnar hér á eftir eru um ökuhegðun þína. Vinsamlegast svaraðu hverri spurningu með því að setja kross í kassann fyrir þann svarmöguleika sem á best við þig aftan við spurninguna. Engin rétt eða röng svör eru til við þessum spurningum.

	Alltaf	Oft	Stundum	Sjaldan	Aldrei	
a) Stöðvar þú á stöðvunarskyldu þó enginn sé nærri?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
b) Kvartar fólk yfir akstursmáta þínum?	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	
c) Keyrir þú hraðar en umferðin?	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	
d) Ekur þú yfir leyfilegum umferðarhraða?	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	
e) Notar þú bílbelti?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
f) Notar þú stefnuljós?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
g) Hefur hraði áhrif á fjölda umferðarslysa?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
h) Ertu með hugann við önnur málefni í akstri?	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	
i) Ertu róleg(ur) í umferðinni?	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	
j) Notar þú farsíma (GSM, NMT) í akstri?	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 1	Heildarsumma

Samtals (samtals tölurnar aftan við kassana)

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

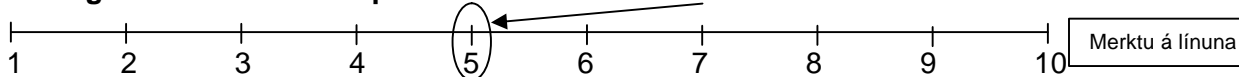
4. Hefur þú ekið undir áhrifum áfengis?

Já, hve oft _____ Nei

Hefur þú ekið undir áhrifum fíkniefna?

Já, hve oft _____ Nei

5. Hve góður ökumaður ert þú á kvarðanum 1-10? Meðalökumaðurinn er með einkunnina 5.



Aldur þinn: _____ Kyn: karl kona Póstnúmer: _____

Könnun D

Þessi könnun er lögð fyrir hópinn ári eftir námskeið. Hún var fyrst lögð fyrir ári eftir fyrsta námskeið haustið 1996 og er enn í notkun. Hún hefur haldist óbreytt allan tímann. Það eru ekki allir sem senda svarblöðin til baka. Ákveðnir óvissuþættir eru til staðar. Hægt er að velta því fyrir sér hvaða hópur það er sem líklegastur er til að svara ekki. Getur verið að það sé áhættuhópurinn? Getur það verið hópurinn sem er það upptekinn við nám og störf að hann hefur ekki tíma til að svara? Eða er þetta bara gleymaska sem stundum einkennir þennan hóp? Gott er samt að hafa í huga þessa möguleika þegar niðurstöður þessarar könnunar eru skoðaðar. Könnunin ásamt svarumslagi er send út til hópsins og þurfa þátttakendur ekki að gera annað en að svara nokkrum krossaspurningum, setja svarblaðið í umslagið og koma því í næsta póstkassa. Um 60% svarhlutfall er í þessari könnun.

Hvernig ek ég í dag?

Við biðjum þig að svara þessum spurningum í einlægni því þau geta hjálpað okkur að þróa og breyta námskeiðunum enn frekar. Þegar þú hefur svarað þessu biðjum við þig að merkja umslagið og senda okkur í pósti.

1. Ég hef reynt að hafa áhrif á aksturslag félaga minna eftir að ég fór á námskeiðið

? Já ? Nei

2. Ég nota bílbelti.

? Já ? Nei

3. Ég ek hægar en áður.

? Já ? Nei

4. Ég hef lengra bíl í næsta bíl á undan en áður.

? Já ? Nei

5. Ég sýni meiri aðgæslu þar sem útsýni er takmarkað en áður.

? Já ? Nei

6. Ég sýni meiri aðgæslu við skóla en áður.

? Já ? Nei

7. Ég hef ekið bifreið illa fyrirkallaður eftir námskeiðið.

? Já ? Nei

8. Lögreglan hefur haft afskipt að akstri hjá mér eftir að ég sótti námskeiðið.

? Já ? Nei

9. Ég hef lent í umferðaróhappi eftir að ég sótti námskeiðið.

? Já ? Nei

10. Ef svarið er já þá svarið eftirfarandi:

? Ég var í sök ? Ég var ekki í sök.

11. Ég hef ekið undir áhrifum áfengis eftir að ég sótti námskeiðið.

? Já ? Nei

Könnun E

Haustið 2002 var ný könnun lögð fyrir hópinn. Í henni voru þátttakendur beðnir að leggja mat sitt á alvarleika umferðarlagabrota á skalanum 1-4 annars vegar og merkja við hins vegar hvort þau hafi brotið viðkomandi umferðarreglur. Einungis um 500 þátttakendur hafa til þessa svarað þessum spurningum en mjög fljótlega kom í ljós ákveðið mynstur sem hefur haldið sér nokkurn veginn á öllum þeim 17 námskeiðum sem könnunin hefur verið lögð fyrir á haustinu 2002. Sjá niðurstöður bls.18.

Merktu framan við umferðarlagabrotin hversu alvarleg þú telur þau vera á skalanum 1-4 þar sem 1 = lítið alvarleg, 4 = Mjög alvarleg.

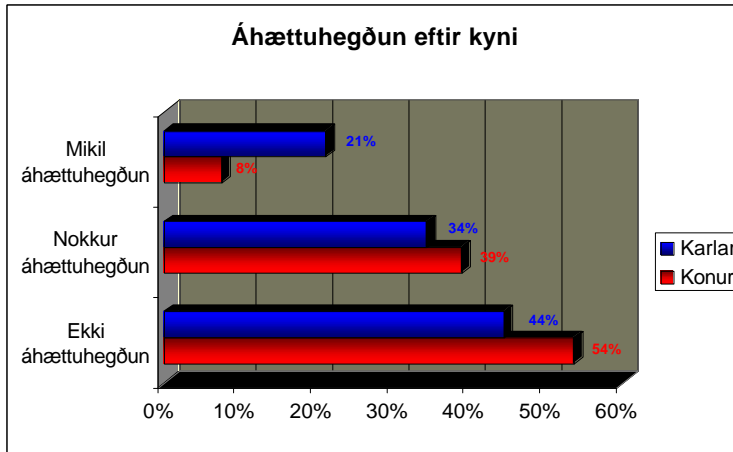
Merktu aftan við umferðarlagabrotið hvort þú hefur einhvern tíma brotið

Merktu 1 - 4	Tegund umferðarlagabrots	Hve oft hef ég brotið af mér?			
		Aldrei	1 – 2svar	3-4 sinnum	5 eða oftar
	Ekið gegn rauðu umferðarljósi				
	Of stutt bil milli ökutækja				
	Ekið fram úr þegar vegsýn er skert				
	Eigi virt: biðskylda/stöðvunarskylda				
	Ekki virtur almennur forgangur á vegamótum (hægri reglan)				
	Ökuhraði eigi miðaður við aðstæður				
	Ekið yfir lögleyfðum hámarkshraða				
	Neysla áfengis við akstur				
	Öryggisbelti ekki notað				
	Sérstakur öryggibúnaður fyrir barn ekki notaður				

III. Niðurstöður úr könnunum

Í þessum kafla munum við taka fyrir hvaða kannanir voru gerðar og helstu niðurstöður. Við munum einungis taka nokkur línurit inn í meginmál textans en að öðru leyti vísa í viðauka þar sem allar töflurnar eru sýndar.

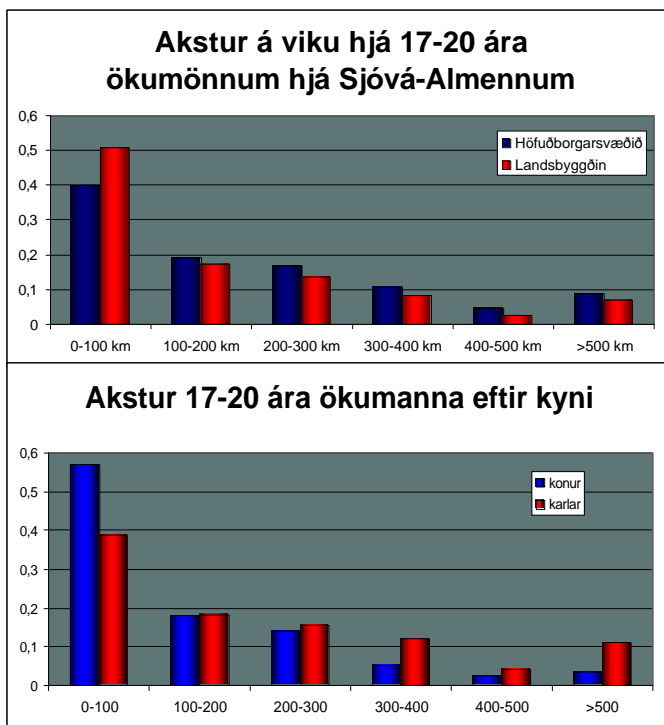
Áhættuhegðun



Við vildum finna út hvort ungir öikumenn væru almennt að taka áhættu í umferðinni eða ekki. Við notuðum könnun C, spurningu 3 til að meta það. Þeir sem fengu undir 20 stigum út úr þeirri könnun voru almennt ekki að taka mikla áhættu í umferðinni og þeir sem voru með yfir 25 stig voru að taka mikla áhættu. Eins og sést á

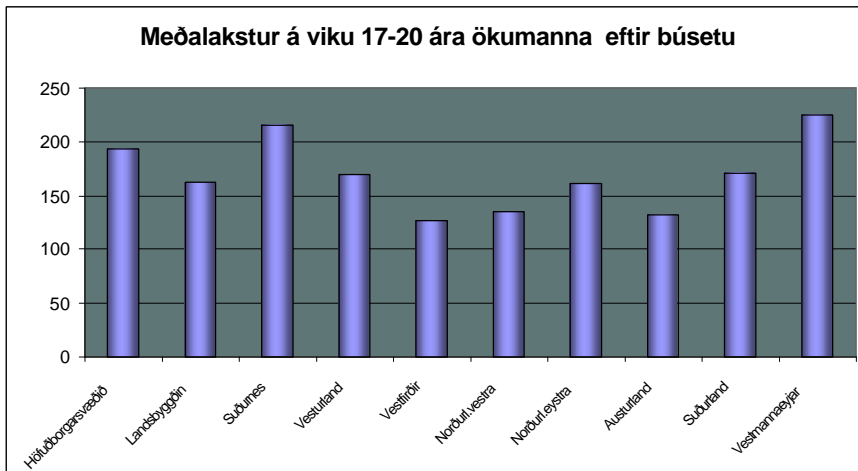
súluiritinu þá er nokkur munur milli kynja. 21% piltar voru að taka mikla áhættu en ekki nema 8% stúlkna. Þessi mæling er í samræmi við aðrar niðurstöður sem sýna að piltar eru að valda fleiri tjónum en stúlkur. Áhættutakan er nokkuð meiri. (sjá viðauka bls. 25)

Hversu mikið ekur hópurinn á viku?



Ungir öikumenn á höfuðborgarsvæðinu aka meira en jafnaldrar þeirra á landsbyggðinni. Akstur á landsbyggðinni er 84% af akstri á höfuðborgarsvæðinu.

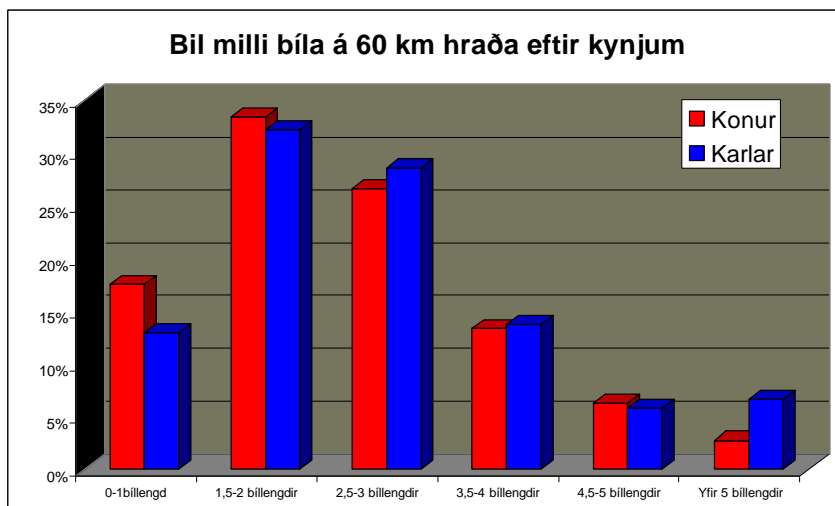
Öikumenn á Suðurnesjum og í Vestmannaeyjum aka mest ungra öikumanna. Það kom okkur nokkuð á óvart þar sem vegalengdir eru mjög stuttar í Vestmannaeyjum. Ungir öikumenn á Vestfjörðum og Austurlandi virðast aka minnst, þrátt fyrir að þar eru vegalengdir verulegar milli staða. Þetta bendir til þess að þeir séu ekki að nota bílinn mikið til að aka utan þéttbýlis milli þéttbýlisstaða. Piltar aka talsvert meira en stúlkur, þ.e. stúlkur aka 67% af heildarakstri piltanna.



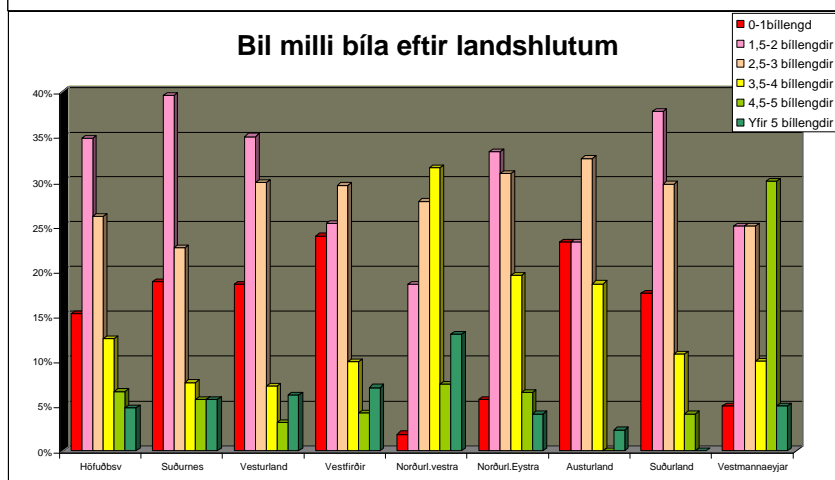
Ungir ökumenn aka meira með auknum aldri. Þannig aka 17 ára að meðaltali 8.767 km á ári meðan 19 og 20 ára aka yfir 11 þúsund km. Mun algengara er að piltar aki 500 km eða meira á viku en stúlkur. Ef tekinn er hópurinn sem ekur

minna en 500 km á viku er tekinn út úr þýðinu (þ.e. þeir sem líklega eru atvinnubílstjórar), þá eru stúlkur að aka 75% af heildarakstri pílta. (sjá viðauka bls. 28)

Bil milli bíla



Það liggur ljóst fyrir að hópurinn hefur mun minna bil milli bíla í akstri á 60 km hraða en þeir þurfa til að koma í veg fyrir aftanákeyrslur. Segja má að aðeins 11% þeirra eigi einhverja möguleika á að koma í veg fyrir árekstur ef ökumaður bíls á undan þarf skyndilega að nema staðar. Færri piltar eru með minnsta bil milli bíla en stúlkur og hlufall þeirra eykst í hópi þeirra sem hafa meira bil. Verulegar líkur eru á að 89% hópans



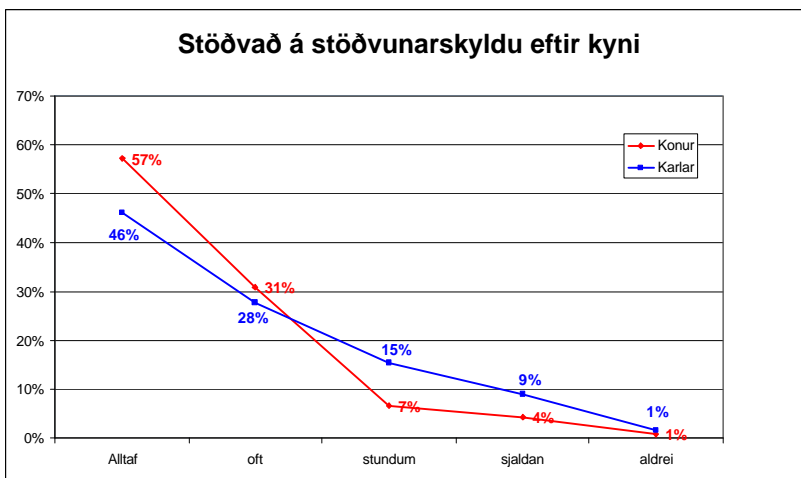
aki aftan á bíl sem er stöðvaður skyndilega. Meðal þeirra sem hafa nægjanlegt bíl í bílinn fyrir framan eru 16 ára ökumenn sem verið hafa í æfingaakstri með vinninginn en 18% þeirra hefur nægjanlegt bíl. Það hlutfall lækkar í 10% meðal 17 ára og 8% meðal 18 ára en eykst í 17% meðal 19%.

Sé þetta skoðað eftir landshlutum vekur athygli að áberandi minnst hætta virðist á aftanákeyrslum í Vestmannaeyjum og á Norðurlandi vestra. (sjá viðauka bls. 30)

Stöðvunarskylda

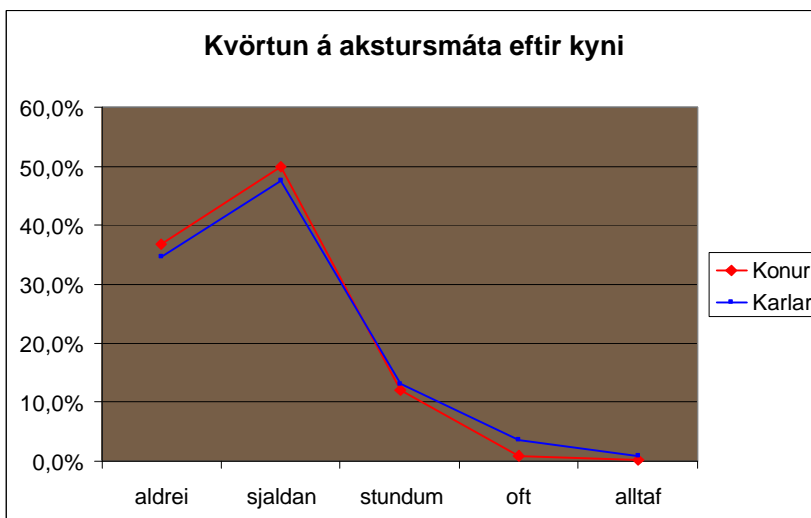
Spurt var hvort þau stöðvuðu alltaf á stöðvunarskyldu óháð því hvort einhver sæi til þeirra. 51% kváðust alltaf stöðva, 29% oft, 12% stundum, 7% sjaldan og 1% aldrei. Stúlkur eru mun samviskusamari í þeim efnum þar sem 57% þeirra stöðva alltaf og 31% oft. Yngstu svarendurnir segjast stöðva oft en þeir eldri. Á því er marktækur munur,

ekki hvað síst meðal þeirra sem eru í æfingaakstri. Það telst hins vegar umhugsunarvert að 25% þeirra sem eru í æfingaakstri skuli ekki stöðva alltaf við stöðvunarskyldu. Ástandið í þeim efnum er best í Norðurlandi vestra og í Vestmannaeyjum. Næstbest er ástandið á Vestfjörðum og í Norðurlandi eystra og heldur lakara á



Suðurlandi. Verst virðist það vera á Suðurnesjum og Austurlandi. (sjá viðauka bls. 33)

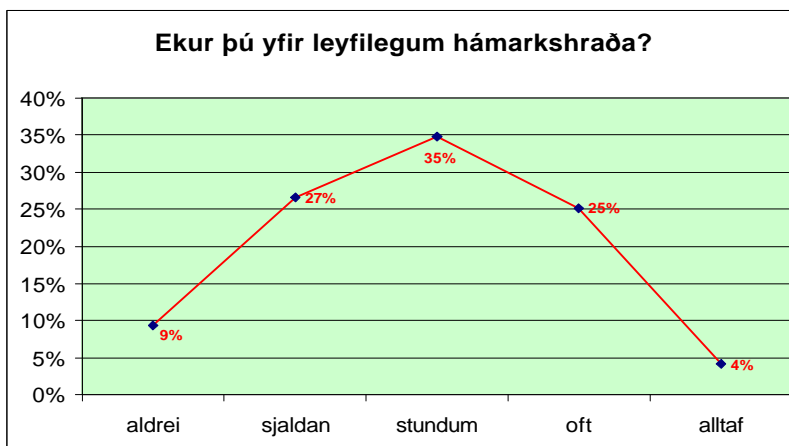
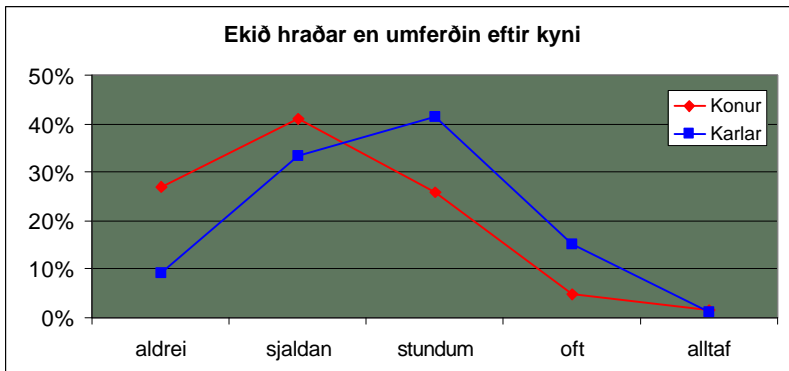
Akstursmáti



Svo virðist sem ekki sé mikið kvartað undan akstursmáta hópsins sé mið tekið af svörum. 36% segja að aldrei sé kvartað undan akstursmáta þeirra og 49% sjaldan. 13% segja stundum, 3% oft og 1% alltaf. Munurinn milli kynja telst varla marktækur í þessu sambandi að öðru leyti en því að mjög fáar stúlkur fá kvartanir oft eða

alltaf. Svo virðist sem algengast sé að kvartað sé alltaf undan akstri þeirra yngstu. Minnst virðist vera kvartað undan þeim sem eru 18 og 20 ára ef fjöldi þeirra sem sjaldan eða aldrei er kvartað undan er lagður saman. Við skoðun á því hvar á landinu er minnst um umkvartanir vegna aksturs hefur það reynst vera í Vestmannaeyjum. (sjá viðauka bls. 35)

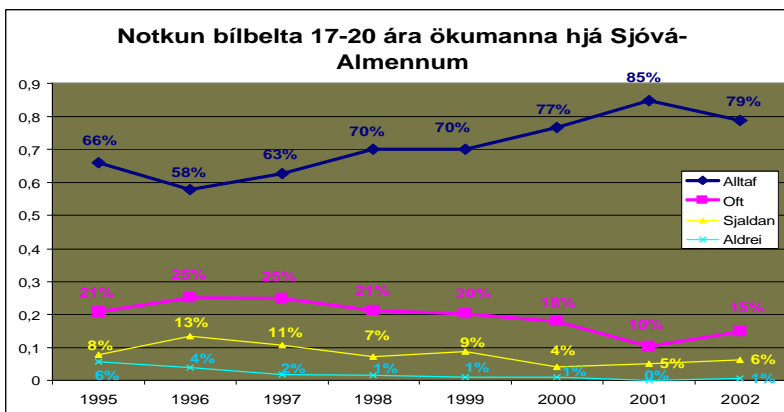
Ökuhraði



Þegar spurt er hvort viðkomandi aki hraðar en umferðin segjast 15% aldrei aka hraðar en umferðin og 36% sjaldan. 35% segjast stundum aka hraðar en umferðin, 11% oft og 1% alltaf. Mikill munur eru á piltum og stúlkum í þessu sambandi. 27% stúlkna segjast aldrei aka hraðar en umferðin en 9% pilta. 41% stúlkna segjast sjaldan aka hraðar en umferðin en 27% pilta. Þá segjast 15% pilta aka oft hraðar en umferðin og 5% stúlkna. Þannig er hægt að draga þá ályktun að piltar segist að meðaltali aka hraðar stúlkurnar.

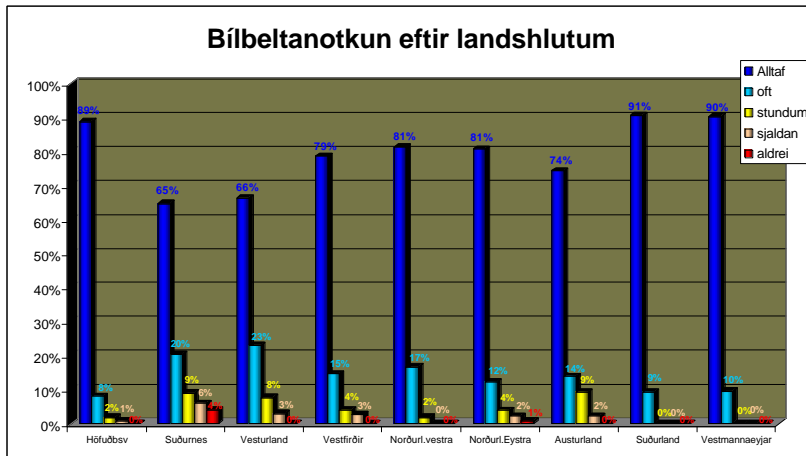
Ökumenn í Vestmanna-eyjum og í Norðurlandi vestra segjast sjaldnast aka hraðar en umferðin en raunin er með unga ökumenn annars staðar á landinu. (sjá viðauka bls. 35)

Bílbelti



Talsverðar sveiflur virðast hafa verið í notkun ungra ökumanna á bílbeltum samkvæmt svörum ungu öku-mannanna. Mest var hún árið 2001, þegar 85% sögðust alltaf spenna beltin og 10% oft, samtals 95%. Á árinu 2002 notuðu 79% beltin alltaf og

15% oft eða samtals 94%. Þá hefur þeim sem nota beltin sjaldan eða aldrei farið mikið fækkandi á undanförunum árum. Séu landshlutar skoðaðir er notkunin mest á



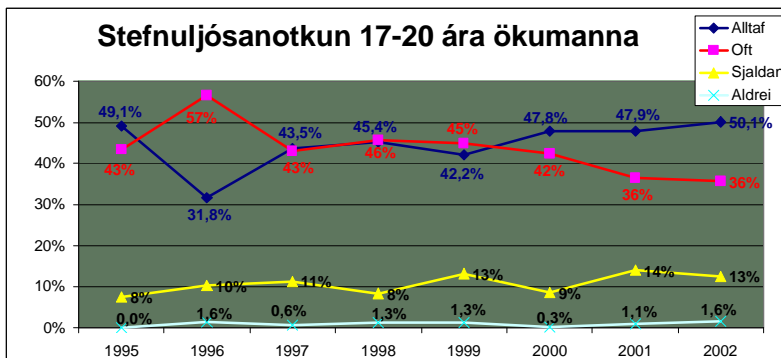
höfuðborgar-svæðinu en minnst á Suðurnesjum og Vesturlandi.

Athyglisvert er að þeir sem búa á þremur póstnúmerasvæðum á höfuðborgarsvæðinu segjast alltaf spenna beltin í akstri, þetta eru 103, 104 og 170 (sjá bls. 39). Einnig vekur athygli hversu miklu fleiri stúlkur en

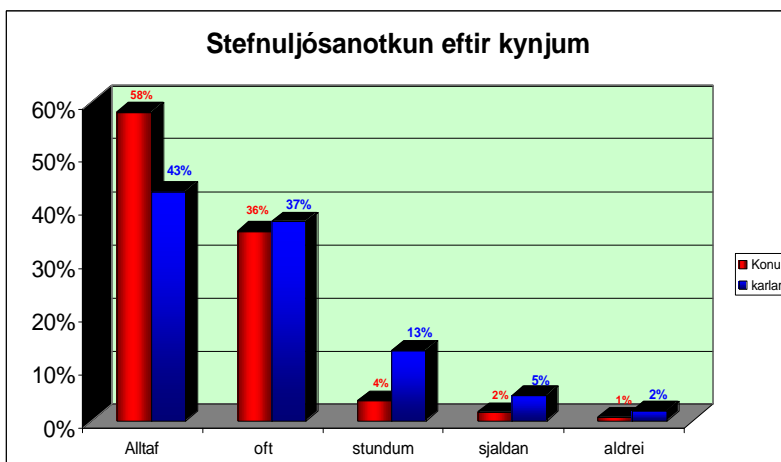
piltar spenna bílbeltin alltaf eða 85,8%, en 80,6% pilta. Þá er greinilegt að 17 ára ökumenn annars vegar og 21 til 24 ára skera sig úr að því er varðar að standa sig vel við að spenna beltin. (sjá viðauka bls. 39)

Stefnuljósanotkun

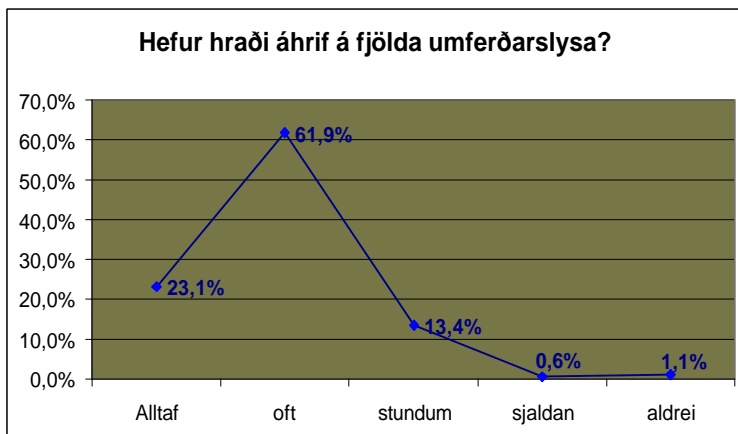
Stefnuljósanotkun er eitt þeirra atriða sem margir ökumenn kvarta undan, það er hversu



margir gefa sjaldan, illa og seint stefnuljós áður en beygt er. Milli 10 og 15% ungra ökumanna segjast sjaldan eða aldrei gefa stefnuljós, en svo virðist sem þeim sem segjast alltaf gefa stefnuljós hafi fjölgað, en þeir eru samt ekki nema rúmlega helmingur allra ökumanna á árinu 2002. Umtalsverður munur er á stefnuljósanotkun karla og kvenna. Stúlkur segjast gefa þau alltaf í 58% tilfella, en 43% piltanna. 36% stúlkna og 37% pilta segjast oft gefa stefnuljós. Áberandi flestir gefa alltaf stefnuljós á Norðvesturlandi, en fæstir á Vesturlandi.



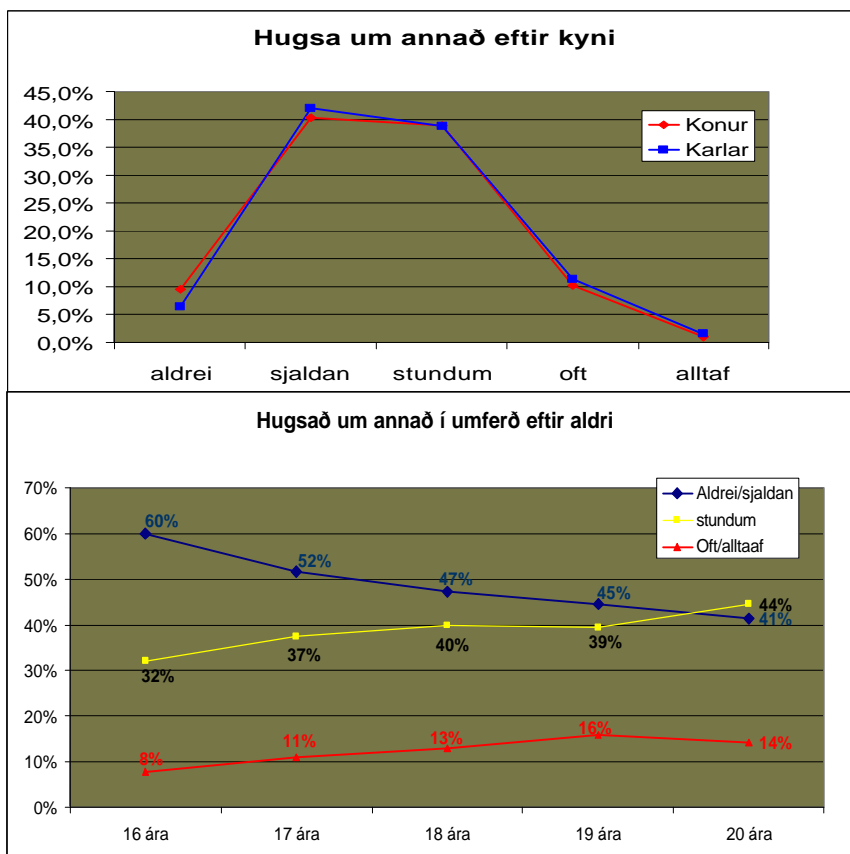
Áhrif hraða á slys



Spurt var: Teljið þið að hraði hafi áhrif á slys?

Niðurstaðan er sú, að 23,1% telja hann alltaf hafa áhrif í slysum, 61,9% að hann geri það oft og 13,4% stundum. Sárafáir eða aðeins 1,7% telja að hann hafi lítil eða engin áhrif. Svo virðist vera að yngri aldurshóparnir 16 og 17 ára telji frekar að hraði hafi áhrif á slys en þeir eldri. (sjá viðauka bls.42)

Ertu með hugann við eitthvað annað en umferðina við akstur?

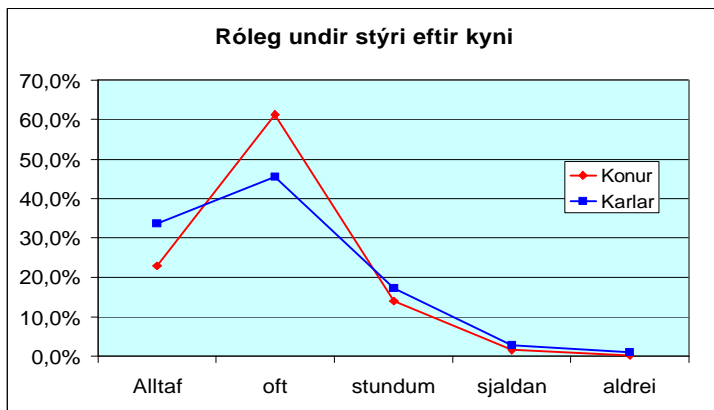


Svarendur virðast telja sig hafa hugann nokkuð vel við aksturinn. Þó segjast 7,7% aldrei vera með hugann við eitthvað annað, 41,5% sjaldan, 38,7% stundum, 10,9% oft og 1,3% alltaf. Sáralíttill munur er í þessum efnum eftir kynjum eins og línuritíð hér til hliðar sýnir. Við sjáum hins vegar mun aftir aldri. 16 og 17 ára eru síður að hugsa um annað en umferðina í akstri eins og línuritíð til vinstri sýnir.

Því meiri sem reynslan er, því

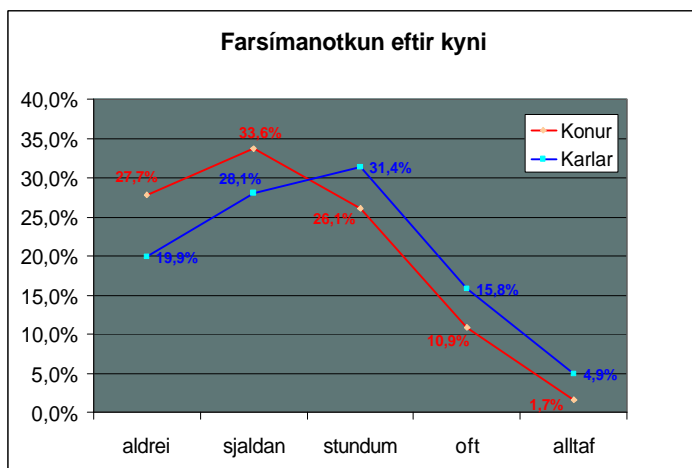
líklegri eru ökumennirnir til að hugsa um annað og einbeita sér síður að akstrinum. (sjá viðauka bls. 43)

Ertu róleg(ur) undir stýri?



Af þeim sem svöruðu telja 29% sig alltaf vera róleg undir stýri, 52% oft, 16% stundum, 2% sjaldan og 1% aldrei. Nokkur munur er milli kynja hvað varðar þennan þátt. Konur telja sig vera sjaldnar alltaf rólegar við akstur en karlar en ef tekið er saman Alltaf og oft þá eru 84.1% kvenna í þeim hópi en 79% karla.. Ekki er mikill munur eftir aldri (sjá bls. 44)

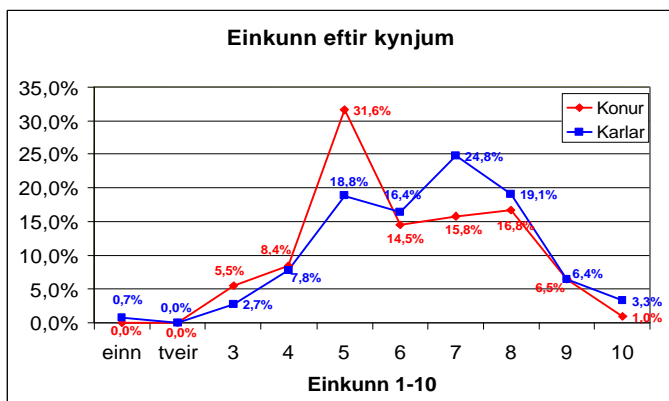
Farsímanotkun



Talsvert algengt er að ungir ökumenn noti farsíma í akstri. 23% svarenda segjast aldrei tala í farsíma í akstri, 30,4% sjaldan, 29,3% stundum, 13,7% oft og 3,6% alltaf. Þarna er átt við að tala í farsíma án handfrjáls búnaðar. Víst er að þetta dregur verulega úr hæfni ungra ökumanna, eins og reyndar allra ökumanna til aksturs bifreiðar. Karlar eru meira að tala í síma en konur ens og sést á línuritinu. Þá eru 16 og 17 ára ökumenn

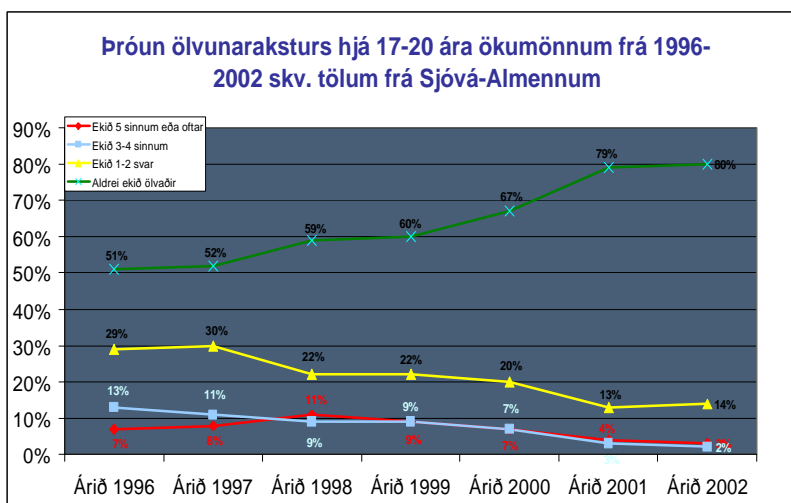
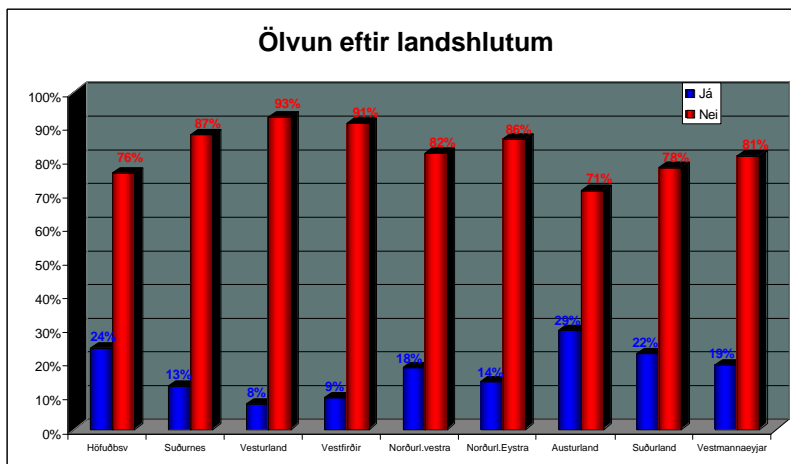
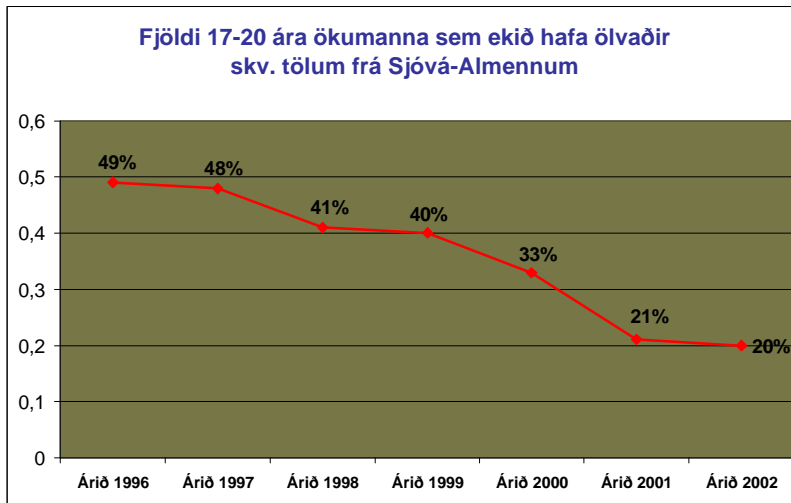
áberandi minna að tala í síma en þeir sem eldri eru. Nokkur munur er efri búsetu. Áberandi mest er talað í farsíma hjá ungum ökumönnum á Austurlandi. (sjá bls. 45)

Hversu góður ökumaður er ég að mínu mati?



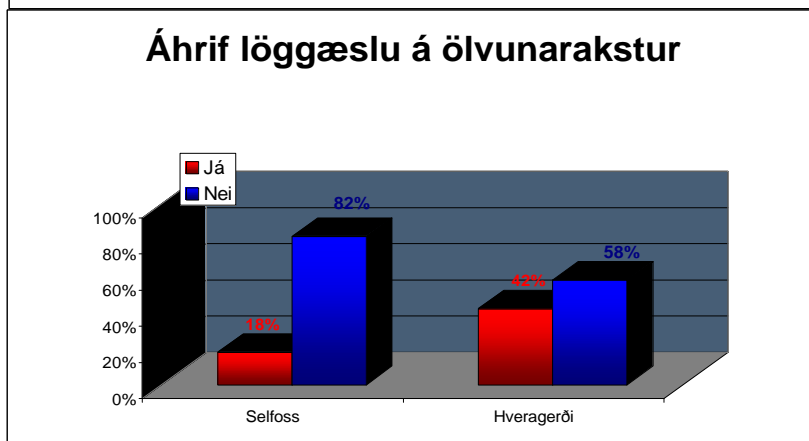
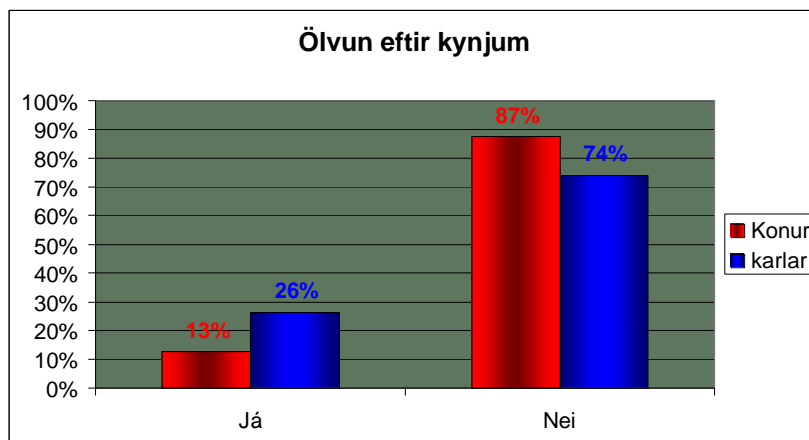
Hóparnir hafa verið beðnir um að gefa sér einkunn með hliðsjón af hæfni sinni sem ökumenn. Niðurstaðan úr því er að flestir eða 24,2% gefa sér 5 í einkunn, 15,7% gefa sér 6 og 21,1% gefa sér 7. Mjög fáir gefa sér 3 eða minna í einkunn, en 8,8% gefa sér 9 eða 10. Piltar gefa sér talsvert hærra einkunn heldur en stúlkurnar og gefur það tilefni til að þeir meti hvort það geti haft ofmat á eigin hæfni í för með sér. (Sjá bls.47)

Ölvunarakstur



Hóparnir sem sótt hafa námskeiðin hafa verið spurðir hvort þeir hafi ekið undir áhrifum áfengis. Svörin fyrsta árið voru sláandi, en þá reyndust 49% svarenda viðurkenna að hafa ekið einu sinni eða oftar undir áhrifum áfengis. Jákvæð þróun hefur orðið í þeim efnum og eru þessar tölur 21% og 20% árin 2001 og 2002. Frá árinu 1999 hefur þeim sem segjast hafa ekið ölvaðir fækkað úr 40% í 20%. Mest fækkun varð frá 2000 til 2001 eða úr 33% í 21%. Sé hlutfall þeirra sem ekið hafa ölvaðir, og er þá miðað við allt tímabilið, er mjög mismunandi eftir landshlutum. Hæst er það á Austurlandi, næst kemur höfuðborgarsvæðið og því næst Suðurland.

Þegar skoðuð er þróun á ölvunarakstri ungra ökumanna, kemur í ljós að þeim sem oftast hafa ekið ölvaðir fækkar mest þegar þróun er skoðuð milli ára 1996-2002. Mikið er rætt um afleiðingar ölvunaraksturs á námskeiðinu.



Helmingi fleiri piltar segjast hafa ekið ölvaðir en stúlkur eða 13% stúlkna og 26% pilta.

Þá hækkar hlutfallið með aldri.

Við samanburð á þeim sem eru innan pósthúma Hveragerðis og Selfoss kemur fram mikill munur, þ.e. mun færri segjast hafa ekið ölvaðir frá Selfossi en Hveragerði og hefur nálægð lögreglustöðvarinnar þar hugsanlega talsverð áhrif.

(sjá viðauka bls. 48)

Umferðarlagabrot

Við skoðun á hvaða afstöðu fólk tekur til umferðarlagabrot, kemur í ljós að séu sektarupphæðir við einstökum brotum bornar saman við hvað unga fólkið álitur, þá telur

1-4	Þið	Umferðarlagabrot	Sektir	Aldrej	1 -2	3-4	5
3	3,3	Ekið gegn rauðu umferðarliósi	15.000	64%	24%	5%	6%
1	2,3	Of stutt bil milli ökutækja	5.000	26%	26%	15%	30%
2	3,3	Ekið fram úr þegar vegsýn er skert	10.000	73%	16%	5%	6%
3	2,5	Bið-stöðvunarskylda ekki virt	15.000	44%	30%	10%	15%
2	2,6	Hægri reglan ekki virt	10.000	48%	34%	5%	11%
2	2,9	Ökuhraði ekki miðaður v. aðstæður	10.000	42%	26%	8%	14%
3	2,4	Ekið 20 km yfir hámarkshraða	15.000	11%	20%	13%	52%
4	3,8	Neysla áfengis við akstur	30-100.000	84%	13%	3%	2%
1	3,0	Öryggisbelti ekki notað	5.000	60%	15%	6%	17%
2	3,6	Öryggibúnaður fyrir barn ekki notaður	10.000	95%	3%	1%	1%

það mörg brot vera mun alvarlegri en sektaviðmiðuni n gerir ráð fyrir. Áberandi er hversu mikið gildi hópurinn telur að notkun bílbelta og öryggisbúnaðar fyrir börn hafi á umferðaröryggi. Þau telja að það að aka hraðar

en aðstæður leyfa alvarlegra heldur en að aka 20 km yfir löglegum hámarkshraða.

Einnig telja þau að það að hafa of stutt bil milli bíla vera mun alvarlegra brot heldur en þeir sem ákveða sektarfjárhæðir. Þrátt fyrir það eru flestir sem brotið hafa þessa reglu (sjá rauðu rammanna í hverri línu á myndinni á bls. 18)

Þegar hópurinn er spurður hvaða umferðarlagabrot hann hefur framið segjast fæstir hafa ekið með barn laust í bíl, næstflestir ekki ekið undir áhrifum áfengis, og þar á eftir höfðu fæstir ekið fram úr bifreið þar sem vagsýn er skert. Virðing fyrir hraðareglum er hins vegar lítil og þar hafa flestir brotið reglurnar.

IV. Tjónatíðni hópsins fyrir og eftir námskeið

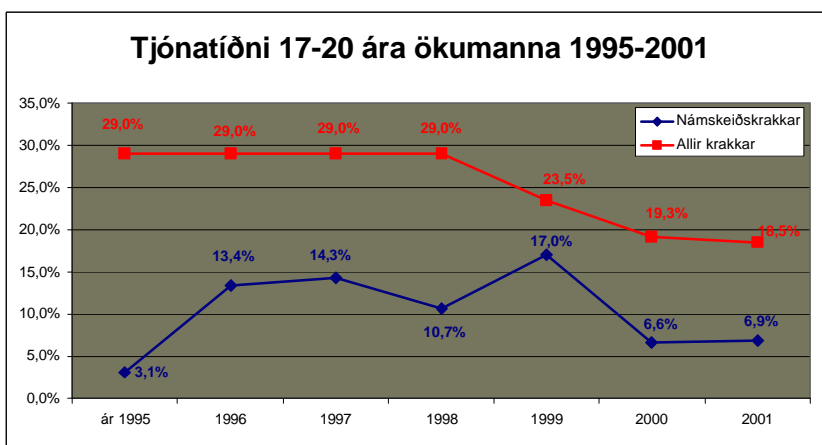
Í tjónabanka hjá Sjóvá-Almennum eru unnar margar tölur til að skoða hvort einhvert mynstur sé á tjónum og þá meðal annars með tilliti til aldurs, búsetu, kyns og bifreiðategunda. Það er því auðvelt að skoða sérstaklega tjónatíðni ungra ökumanna almennt. Einnig er hægt að skoða ákveðna hópa og hvernig tjónatíðni þeirra er á ákveðnu tímabili. Með þessum hætti var hægt að skoða hvernig tjónatíðni hefur þróast hjá ungum ökumönnum. Það er því hægt að fylgjast með þeim hópi sem kom á námskeið 1996 og sjá hvort og þá hvenær hópurinn lenti í tjóni. Það er meðal annars hægt að sjá þann hóp sem lenti í tjóni eftir námskeið, hvort hópurinn var að lenda í tjóni einu ári eftir námskeið eða hvort lengri tími líður eftir námskeið þar til hópurinn lendir í tjóni. Þetta er meðal annars það sem við skoðuðum og munum gera grein fyrir.

Tjónatíðni ungra ökumanna almennt.

Samkvæmt tölum úr tjónabanka Sjóvá-Almennt er tjónatíðni ungra ökumanna breytileg milli ára. Til að reikna hana út er litið til markaðshlutdeildar félagsins og þess hversu margir einstaklingar eru í þessum hópi skv. Hagstofu Íslands. Þá er vitað hversu margir taka ökuþróf hverju sinni í hverjum aldurshópi fyrir sig. Út frá þessum tölum þá fæst tjónatíðni hópsins undanfarin ár.

Tjónatíðni þess hóps sem kom á námskeið fyrir og eftir

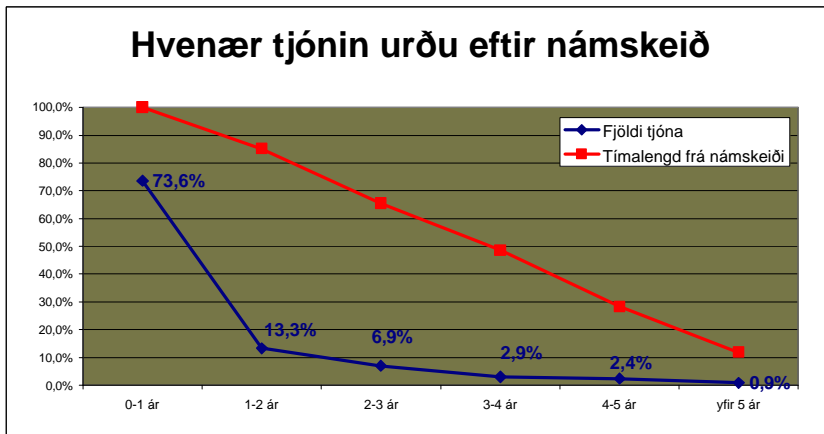
Það er greinilegt að námskeiðin eru að skila miklum árangri. Línuritid hér til hliðar sýnir það glögglega. Ef tekin er tjónatíðni 17-20 ára ökumanna frá árinu 1995-2001 sést að



lítil sem engin breyting varð fram til ársins 1998. Eftir það fór tjónum hópsins að fækka og hefur fækkað milli ára jafnt og þétt (rauða línan). Eflaust liggja nokkrar skýringar á þessari þróun og verður því gert skil í 5. kafla. Bláa línan á

línuritinu sýnir tjónatíðni þeirra sem sótt hafa námskeið ungra ökumanna hjá Sjóvá-

Almennum. Greinilegt er að verulegur árangur hefur náðst. Tjónatíðini allt að þrefallt minni en hjá samanburðar-hópnum. Það vakti athygli að árið 1999 var árangur lakastur. Þegar skoðuð voru þau tjón sem námskeiðshópurinn olli það ár, var stórum hlutai þeirra valdið af ungum atvinnubílstjórum. Það ár fengu ákveðnir hópar valdra fyrirtækja að senda unga ökumenn sem störfuðu hjá þeim á námskeið. Þessum hópum var árið 2000 boðið að koma á sérsniðin námskeið fyrir þeira fyrirtæki. Draga má þá ályktun að meiri líkur eru á að ungir áhættuökumenn sem vilja fá útrás í akstri ráði sig til fyrirtækja sem sækjast eftir ökumönnum til aksturs.



Þegar skoðuð eru þau tjón sem námskeiðshópurinn lenti í eftir námskeið, kom í ljós að flest þeirra urðu á fyrstu 12 mánuðum eftir námskeið eða 73,6%. 13,3% tjónanna urðu á 1-2 árum eftir námskeið. Önnur tjón voru innan við 7% á ári

(sjá bláu línuna á línuritinu til hliðar) Rauða línan tilgreinir hve langt er liðið frá námskeiði. Meira en 1 ár er síðan allur hópurinn var á námskeiði meðan 3-4 ár eru liðin frá því 505 hósins kom.

Það vakti athygli að tjónamynstur hósins breyttist eftir námskeið. Þau umferðaróhöpp sem valda flestum slysum eru aftanákeyrslur. Þær eru einnig algengustu óhöppin hjá ungum ökumönnum eða um 30% allra tjóna. Á námskeiðinu er mikið fjallað um aftanákeyrslur frá ýmsum sjónarhornum. Það er því gleðilegt að sjá að þeim fækkar hjá þeim sem fara á námskeið eða um rúm 16%. Þá fækkar tjónum þar sem ekið er á kyrrstæða hluti um 8% og þar sem forgangur á gatnamótum er ekki virtur um rúm 13%. Slysatíðni lækkar um 10% auk þess sem slysin sem þó verða eru ekki eins alvarleg og hjá hinum hópnum.

V. Árangur af námskeiðunum í formi betri aksturshátta

Ljóst er að veruleg breyting hefur orðið á akstursháttum þeirra sem sótt hafa námskeiðin. Við skulum bera saman þær kannanir sem gerðar voru á námskeiðunum sjálfum um þeirra aksturshætti fyrir námskeið (könnun A bls. 5 og könnun C bls. 7) og svo þær kannanir sem gerðar eru ári eftir námskeið (könnun D bls.8) þá sést að breyting hefur orðið á til betri vegar.

Aksturshættir fyrir námskeið voru eftirfarandi:

- 62% nota umferðina til að vinna tíma
- 75% aka á yfir 100 km hraða á vegi með 90 km/klst hámarkshraða.
- 58% aka daglega yfir hámarkshraða
- 62% hafa minna en 8 metra í bílinn fyrir framan á 60 km/klst.

40% nota alltaf stefnuljós og 45% oft.
65% nota alltaf bílbelti
36% hafa ekið undir áhrifum áfengis að meðaltali árin 1996-2002.

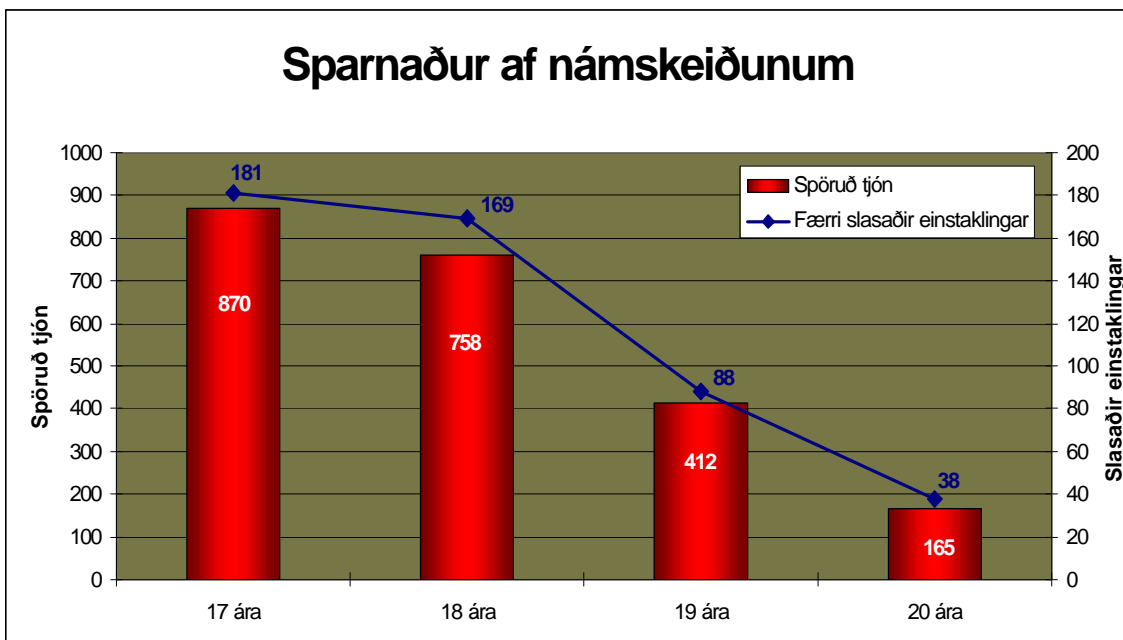
Aksturshættir ári eftir námskeið voru eftirfarandi:

66% reyna að hafa áhrif á aksturshætti vina sinna
97% nota bílbelti.
60% hafa dregi úr hraða.
83% hafa aukið bil í næsta bíl.
93% aka með meiri aðgæslu en áður.
3,5% hafa ekið undir áhrifum áfengis.

Það er því ánægjulegt að sjá að hægt er að fá ungt fólk í dag til að hugsa um umferðarmál og taka ábyrgð á sjálfum sér og öðrum þegar þau eru sjálf undir stýri.

VI. Sparnaður af námskeiðunum

Þegar hópurinn sem kom á námskeið er borinn saman við þá sem ekki koma á námskeið má sjá að tjónatíðnin er mun minni. Með því að skoða tjónatíðni hvers árgangs á hverju hinna 7 ára mátti reikna út hversu mikið tjónum fækkaði. Í heildina fækkaði tjónum hópsins um 2205. Árangurinn er meiri eftir því sem lengra líður frá námskeiði eins og fram kom hér á undan. Þeir sem lentu í tjóni á annað borð lentu flestir í því fyrstu 12 mánuði eftir námskeið. Það má því gera ráð fyrir langtíma árangri af námskeiðunum.



Gleðilegustu tíðindin eru þegar skoðað er hversu mikil fækkun var á slösuðum einstaklingum. Fækkunin nemur 476 einstaklingum sem eru færri slasaðir en hjá þeim

sem ekki komu á námskeið þessi ár. Það er því ljóst að margir einstaklingar hafa sloppið við þjáningar og alvarlegar afleiðingar s.s. skerta starfsorku vegna þessarar námskeiða.

VII. Hvaða ályktanir má draga?

Það er ljóst að hegðun ungra ökumanna hefur verið að breytast á undanförunum árum.

Hvaða þættir hafa áhrif?

Umtalsverð fækkun hefur orðið á tjónum ungra ökumanna hér á landi á undanförunum árum. Mest breyting varð milli árána 1998 og 1999. Það má gera ráð fyrir því að ýmsir utanaðkomandi þættir geti haft áhrif á almenna lækkun tjóna ungra ökumanna. Hér verður gerð grein fyrir nokkrum þeirra.

Lenging æfingaleyfis

Þegar svokallaður leiðbeinandaakstur var tekinn upp var hann leyfður að hámarki sex mánuðir. Á árinu 1998 var því breytt og mega ungmenni nú hefja nám hjá ökukennara þegar þeir verða sextán ára og fara í framhaldi af því í leiðbeinandaþjálfun. Það hefur það í för með sér að stór hluti þeirra ekur mun meira en nemendur höfðu möguleika á áður og að fyrir bragðið ætti leikni þeirra við stjórn bílsins að vera meiri og þannig hafa þeir meiri möguleika á að einbeita sér að umferð og umferðaraðstæðum.

Breyting á ökukennslu

Mikilar breytingar hafa orðið á ökukennslu á undanförunum árum. Nemendum er nú skylt að sækja fræðilegan ökuskóla, settur hefur verið lágmarksfjöldi ökutíma og ástæða er til að ætla að fagmennska hafi aukist í kennslunni.

Markvissari ökuþróf

Á árunum 1998 og 1999 var mikið unnið að eflingu ökuþrófa, að gera þau markvissari og strangari. Það virðist hafa haft sín áhrif til batnaðar og leitt til fækkunar óhappa.

Punktakerfið

Punktakerfið komst í framkvæmd á tímabilinu og hefur tilkoma þess haft áhrif á akstur ungra ökumanna. Mjög margir þeirra fá einhverja punkta á fyrstu árunum, en færri eru sviptir ökuréttindum á grundvelli punkta heldur en margir bjuggust við og sýnir það hugsanlega að fólk leggi sig fram við aksturinn.

Meiri fræðsla

Margir aðilar hafa komið að fræðslu meðal ungra ökumanna. Þar er hlutur opinberra aðila talsverður og einnig er ljóst að starf tryggingafélaga að forvörnum ungra ökumanna hefur skilað miklum árangri. Má þar nefna heimsóknir í lífsleiknitíma í framhaldsskólum og í 10.bekki grunnskóla þar sem fornám að ökunámi er kennd svo dæmu séu nefnd.

Námskeið ungra ökumanna

Ljóst er að ef rétt er staðið að fræðslu, má ná verulegum árangri eins og námskeið ungra ökumanna sýna. Mikið hefur verið lagt í námskeiðin, margir sérfræðingar kallaðir til, til að meta þau, gera tillögur um úrbætur og rannsóknir á hegðun þeirra hafa verið gerðar

svo betur mætti gera. Þá hafa matsblöð þátttakenda oft varpað ljósi á þætti sem betur máttu fara. Með þessum þáttum hafa námskeiðin þróast í þá veru sem þau eru í dag. Miklu hefur skipt að tekið hefur verið tillit til óska unga fólksins sem bendir til að ábendingar þeirra hafa verið skynsamlegar.

Með því að hvetja unga fólkið til að miðla þekkingunni áfram til sinna vina vonumst við til að ekki einungis námskeiðshópurinn standi sig betur, heldur ekki síður vinnuhópurinn. Akstur hjá ungu fólki er félagsleg athöfn í mörgum tilfellum og því ætti unga fólkið að hafa mikil áhrif á hvert annað. Það eru því miklar líkur á að árangur af námskeiðunum hafi átt sinn þátt í að fækka almennt tjónum ungra ökumanna undanfarið ár.

Má gera betur?

Það er ljóst að margt hefur verið gert vel og ánægjulegt að hægt sé að mæla áhrif ákveðinna verkefna sem þeirra námskeiða sem hér hafa verið til umfjöllunar. Reynsla okkar af þessum námskeiðum er sú að við teljum að gera megi meira til að minnka áhættu þeirra ökumanna sem eru að stíga sín fyrstu spor í umferðinni. Byggt er fyrst og fremst á því að dýpka skilning unga fólksins á því hvernig það ekur og hvar skórin kreppir. Það er ljóst að ná má til fleiri hópa og beita svipaðri tækni við framkvæmd kynninga eða námskeiða til að hafa áhrif á viðhorf þeirra til aksturs og hegðunar í umferðinni.

Það er ljóst að eðlismunur kynjanna skýrir ákveðna tjónaþróun og er það verðugt verkefni að skoða atferli kynjanna með tilliti til tjóna sem einkenna hvorn hóp um sig.

Þær sveiflur sem verða í bílbeltanotkun hópsins eru einnig áhugaverðar og vekja upp spurningar hvers vegna. Er hugsanlegt að áróður fyrir bílbeltanotkun hafi verið minni á þeim tíma sem beltanotkunin minnkaði? Er hugsanlegt að við séum með mismunandi árganga hvað varðar áhættuhegðun?

Það er ljóst að öflug athugun á atferlishegðun ökumanna myndi svara þessum og fleiri spurningum. Því meira sem vitað er um bakgrunn ökumanna, því markvissara verður forvarnastarfið.

Eftirmáli

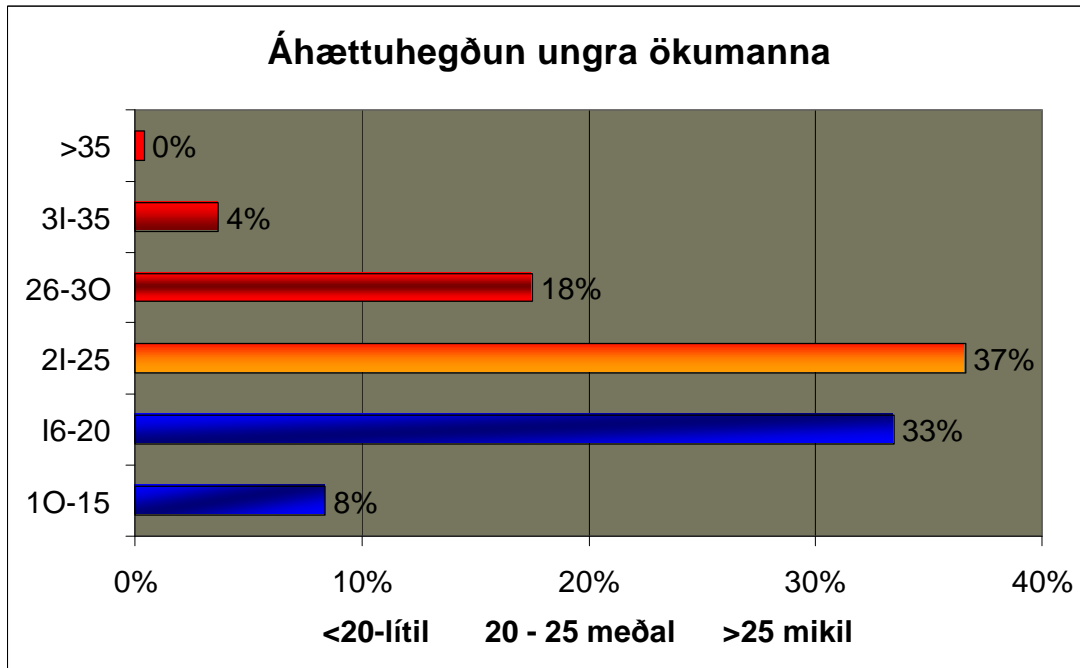
Miklu máli skiptir að halda áfram á þeirri braut sem mörkuð hefur verið varðandi fræðslu ungra ökumanna á Íslandi. Því til viðbótar þarf að efla umferðarfræðslu meðal grunnskólanema og meðal alls almennings. Það er nefnilega til lítils að undirbúa unga ökumenn vel undir hlutverk sitt ef þær fyrirmyndir sem mæta þeim í umferðinni eru ekki nógu góðar. Það leiðir af sér að unga fólkið temur sér mjög fljótt aksturshætti hinna reyndu, en mishæfu ökumanna.

Niðurstöður úr skýrslu þessari hafa nú þegar komið að góðu gagn við þróun námskeiða ungra ökumanna hjá Sjóvá-Almennum og er ljóst að þróunin muni halda áfram.

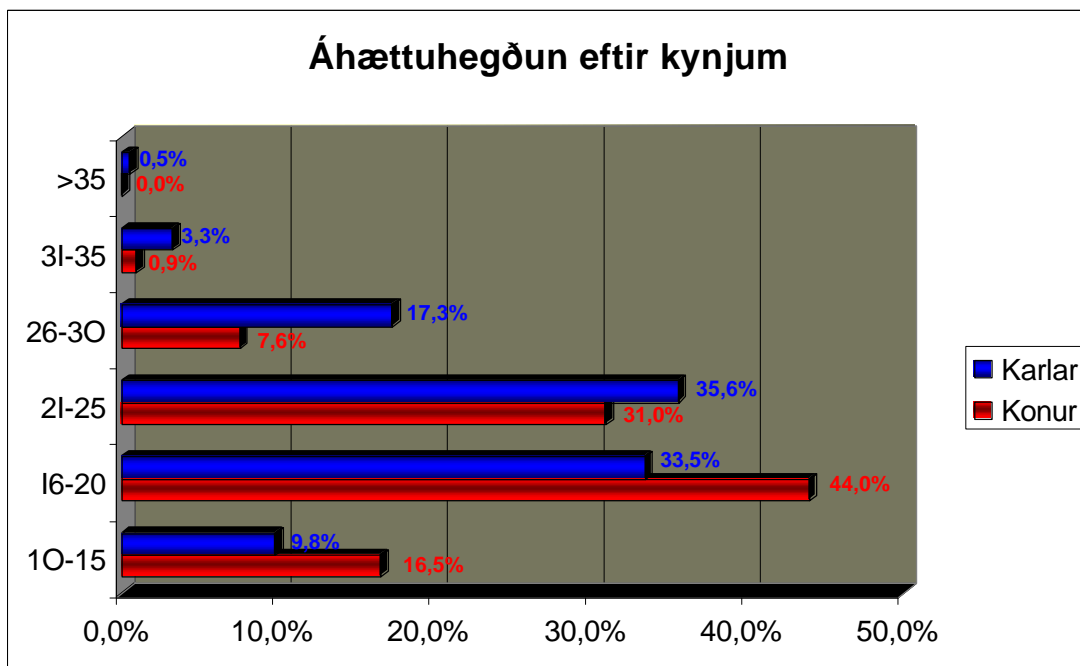
Skýrsluhöfundar vilja færa forsvarsmönnum tryggingafélagsins þakkir fyrir að heimila aðgang að þeim gögnum sem notuð voru og vona að tryggingafélagið geti notað niðurstöður skýrslunnar enn frekar í sínu forvarnastarfi.

Viðauki

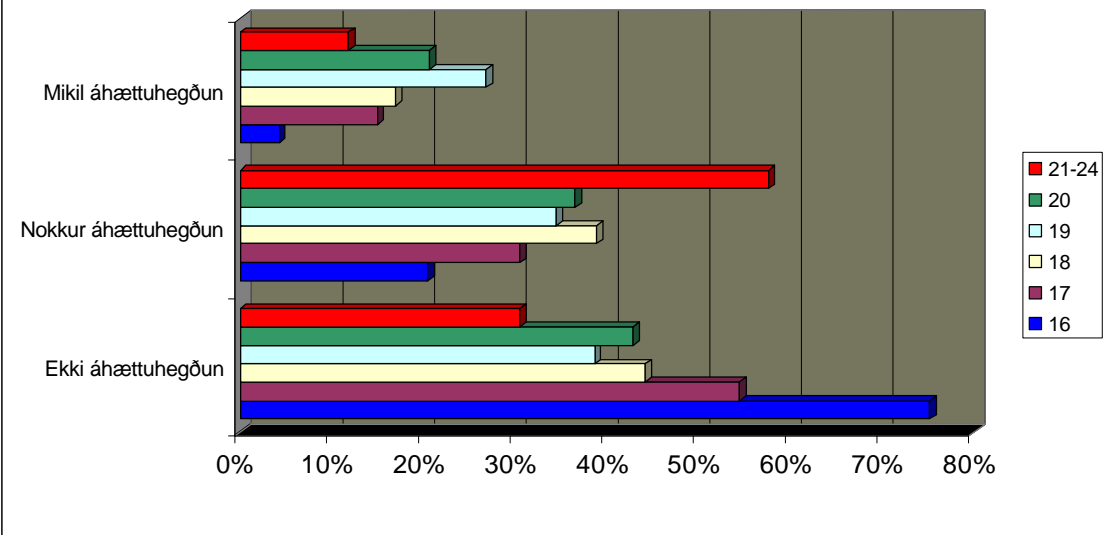
1. Áhættuhegðun



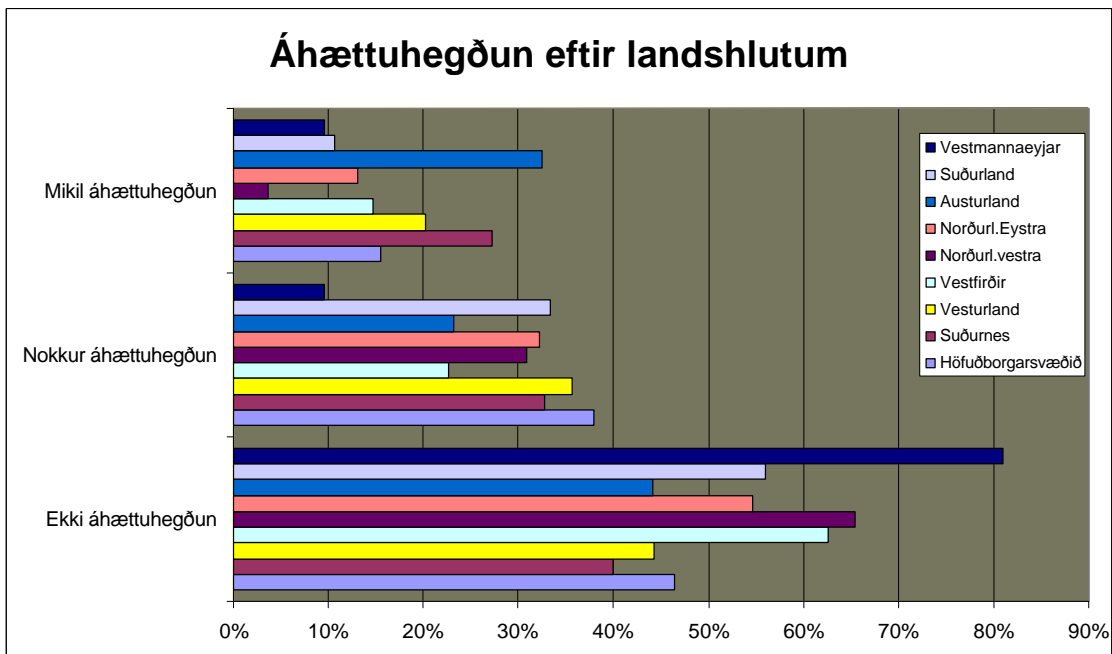
Línuritíð fyrir ofan sýnir hvernig skipting er milli áhættuhegðunar hópsins sem kemur á námSKIÐ. Línuritíð fyrir neðan sýnir sömu skiptingu eftir kynjum.



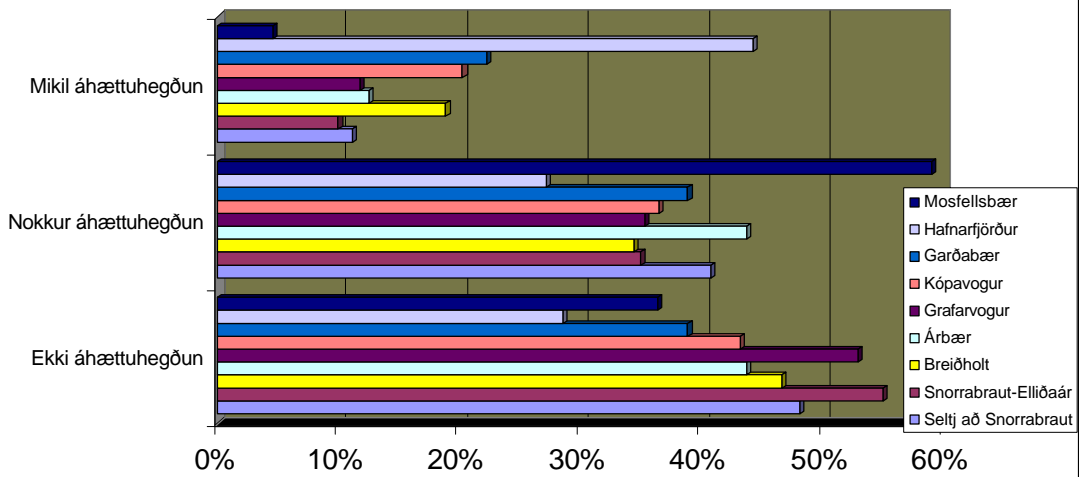
Áhættuhegðun eftir aldri



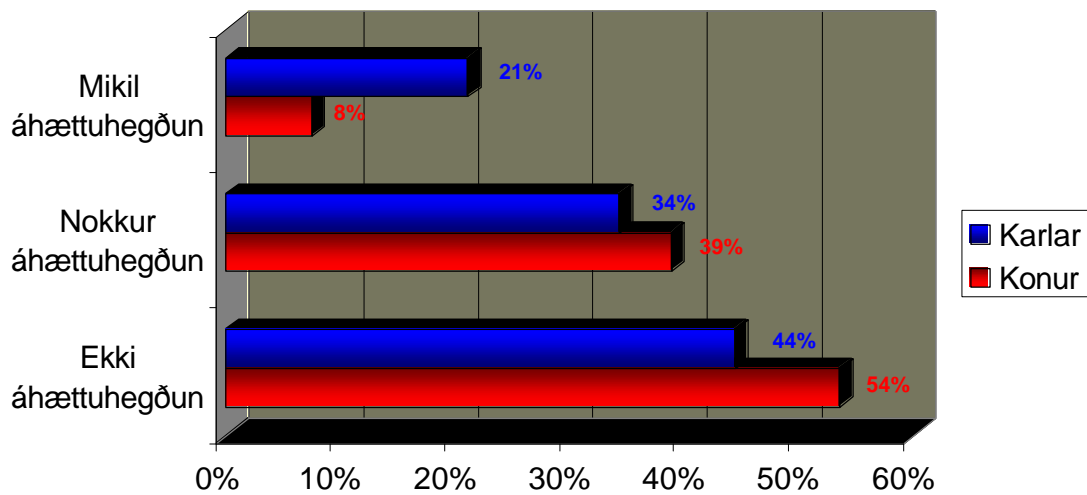
Áhættuhegðun eftir landshlutum



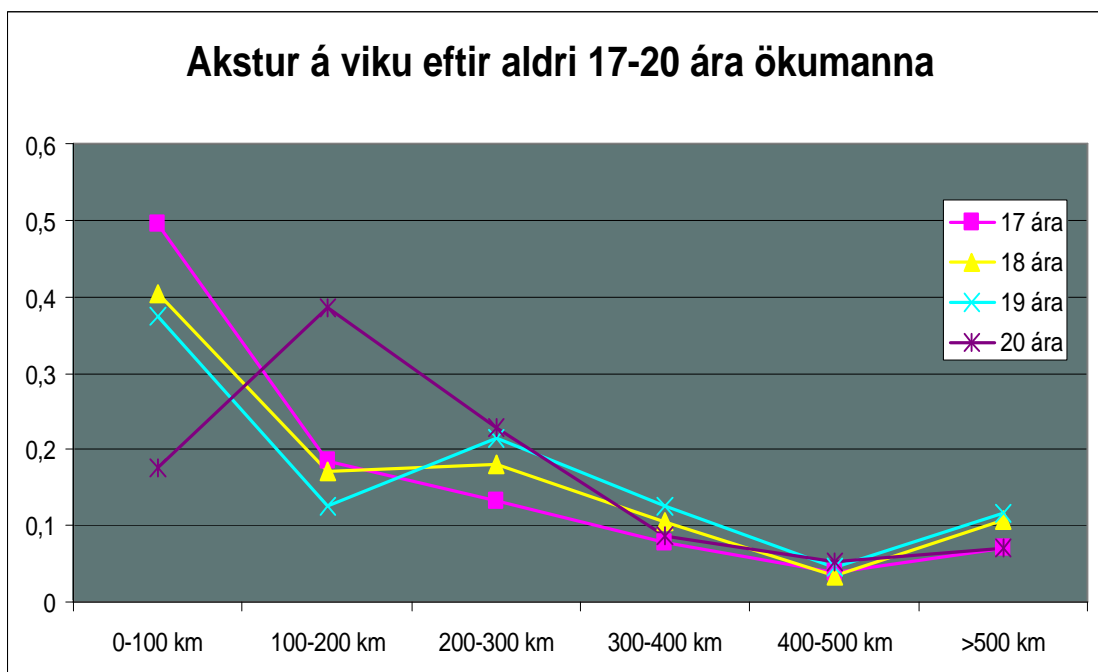
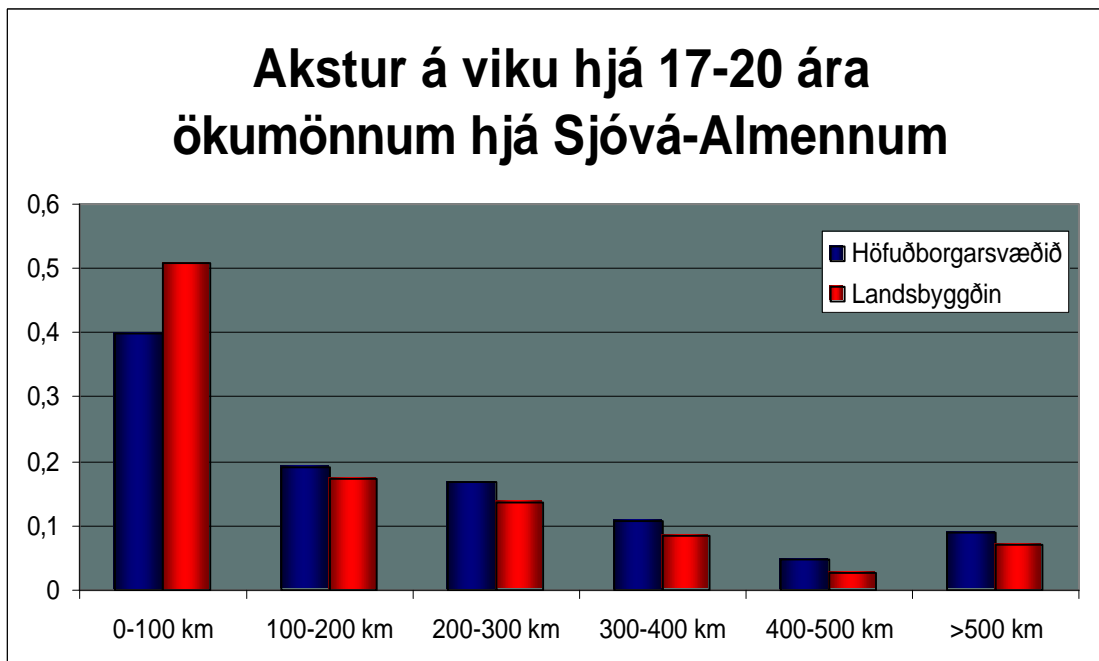
Áhættuhegðun ökumanna á höfuðborgarsvæðinu



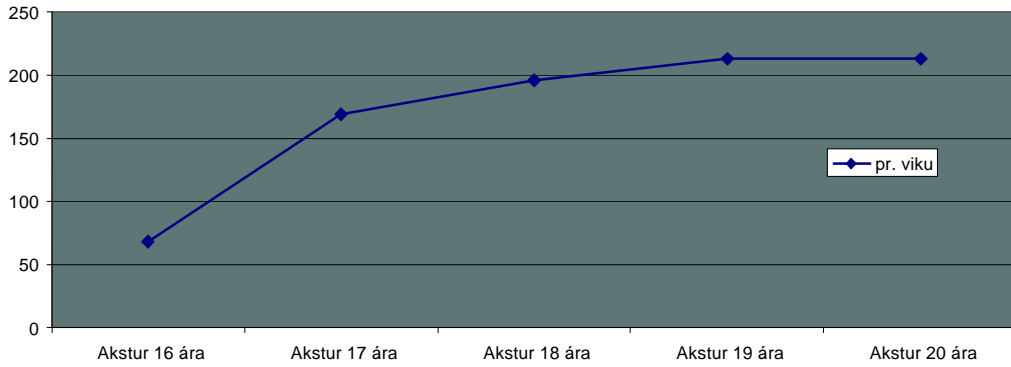
Áhættuhegðun eftir kyni



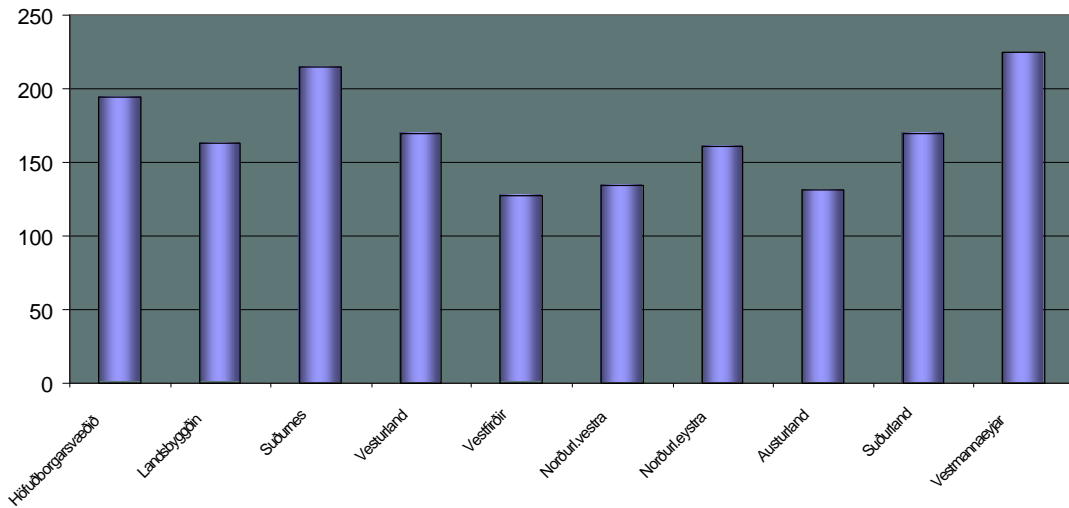
2 Akstur hópsins



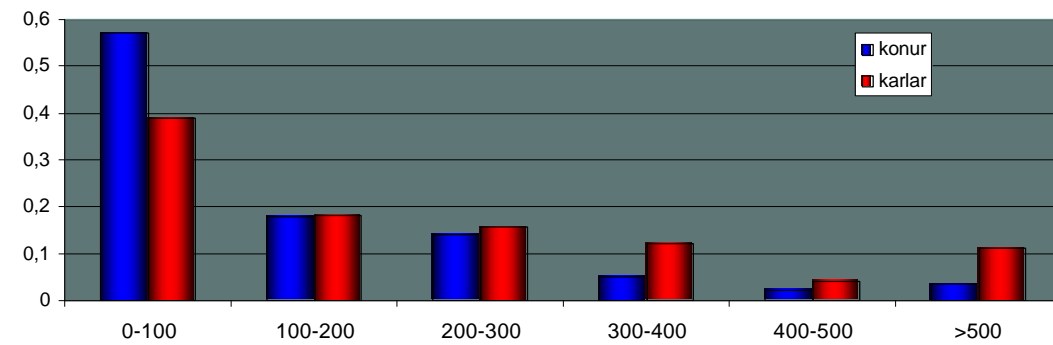
Akstur eftir aldri á viku



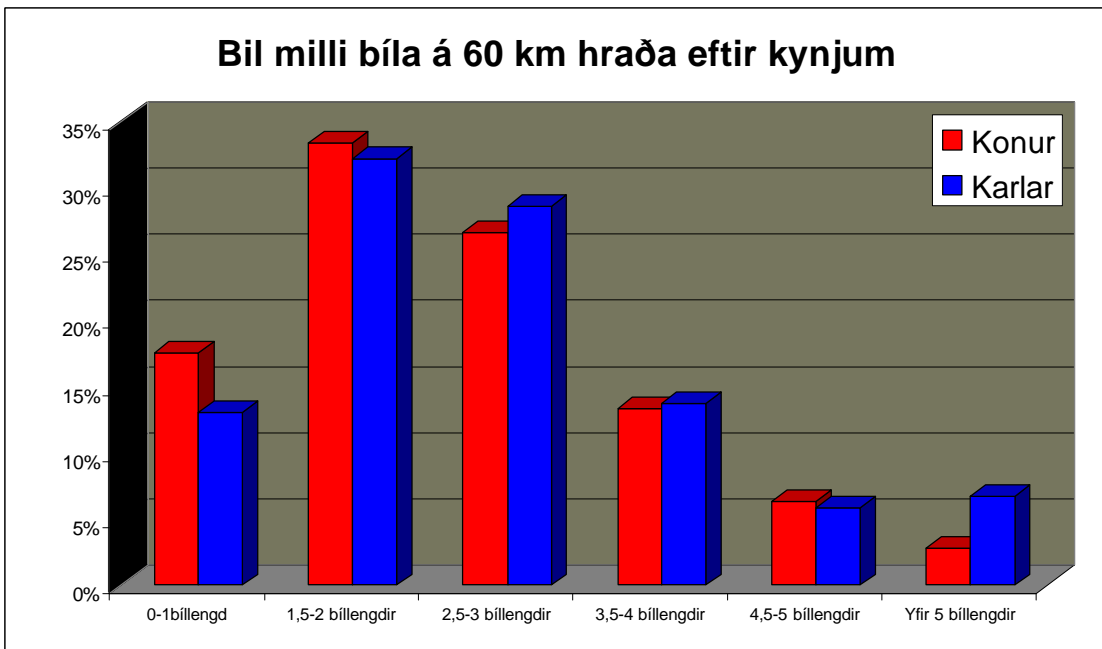
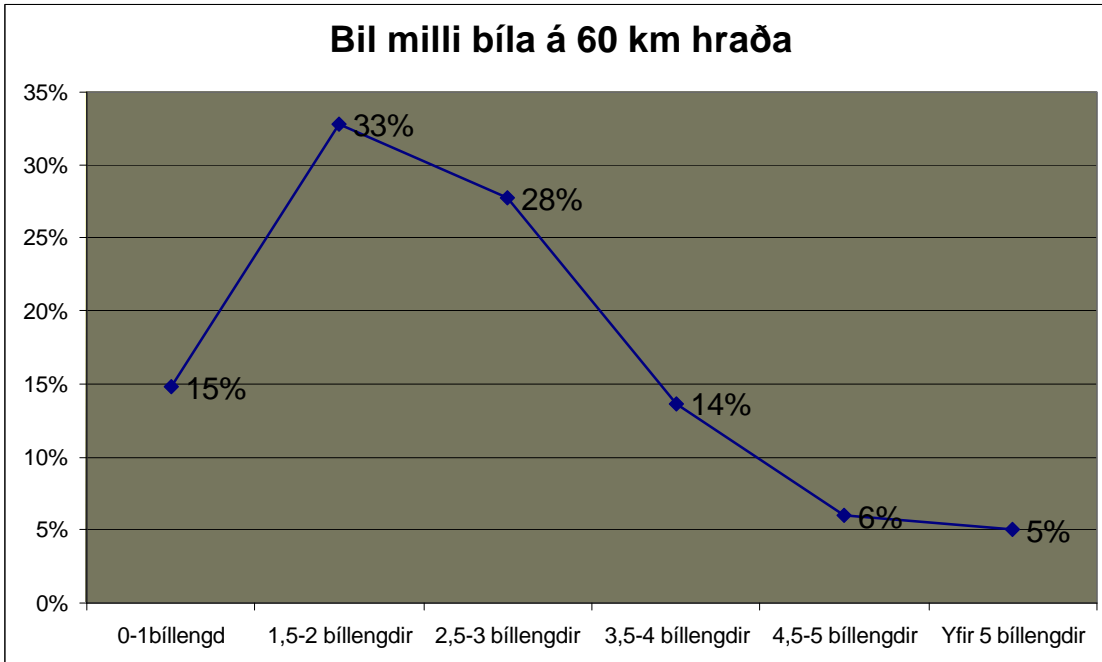
Meðalakstur á viku 17-20 ára ökumanna eftir búsetu



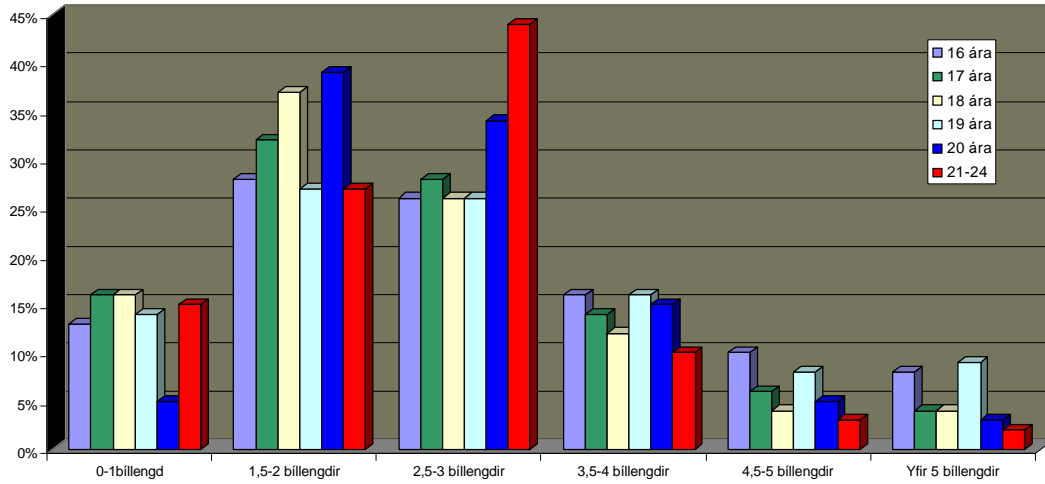
Akstur 17-20 ára ökumanna eftir kyni



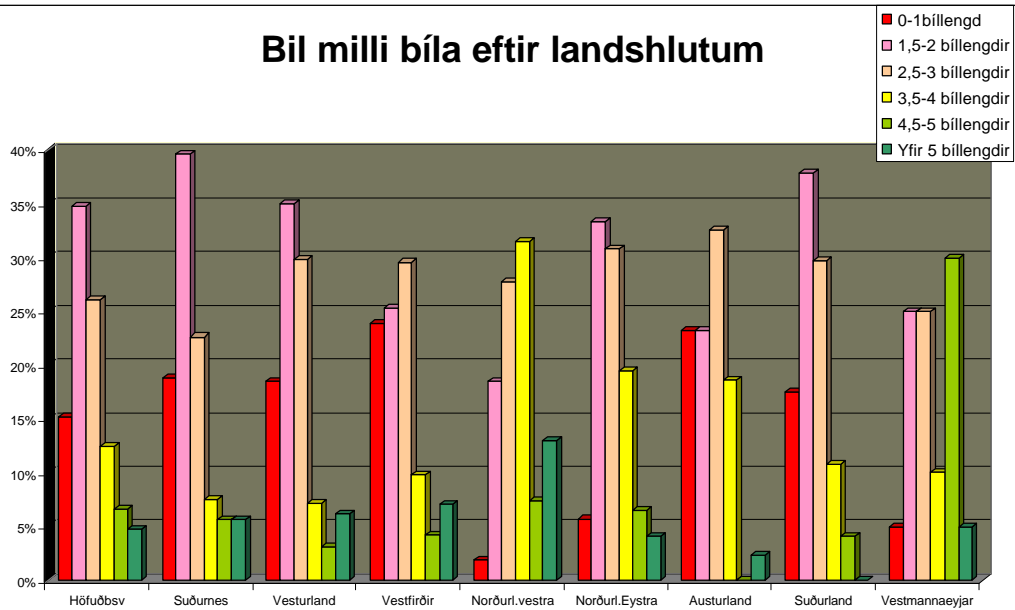
3. Bil milli bíla

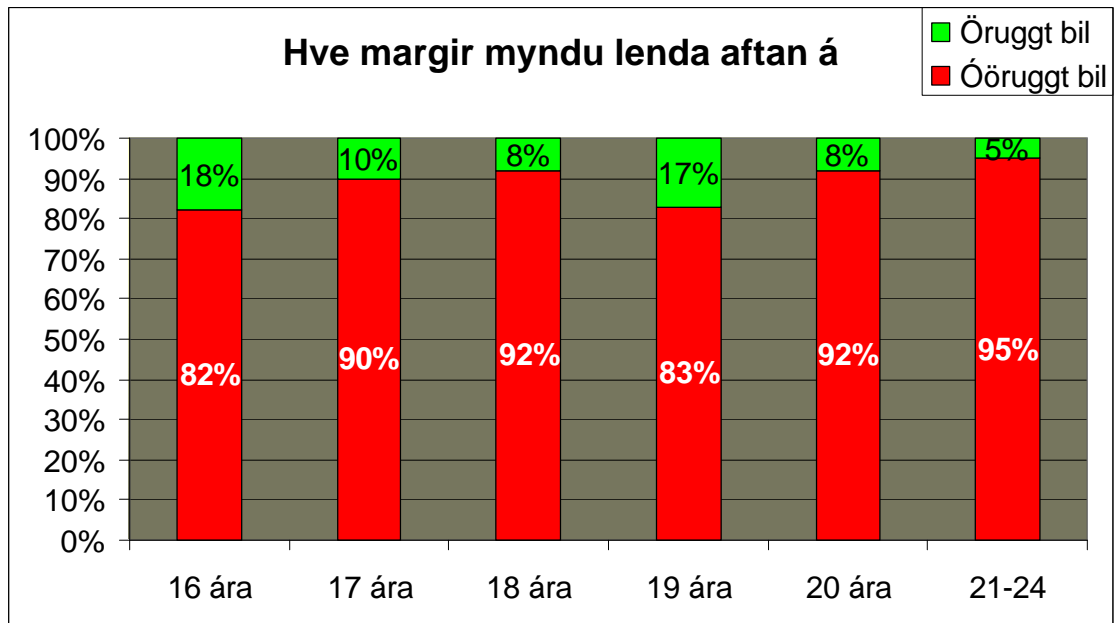


Bil milli bíla eftir aldri

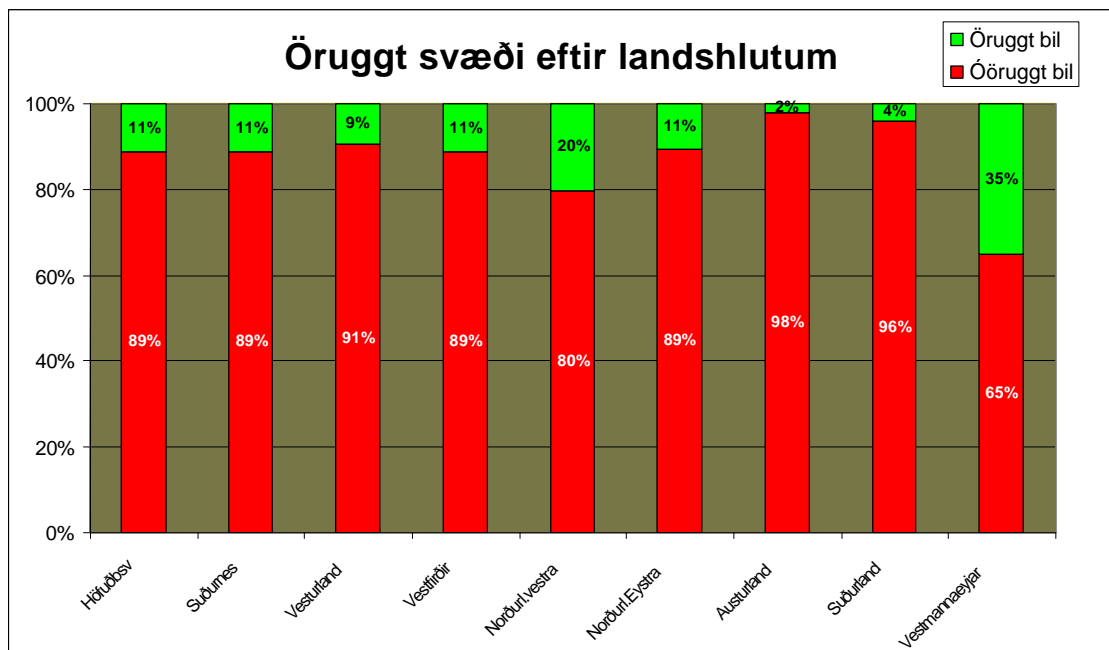


Bil milli bíla eftir landshlutum

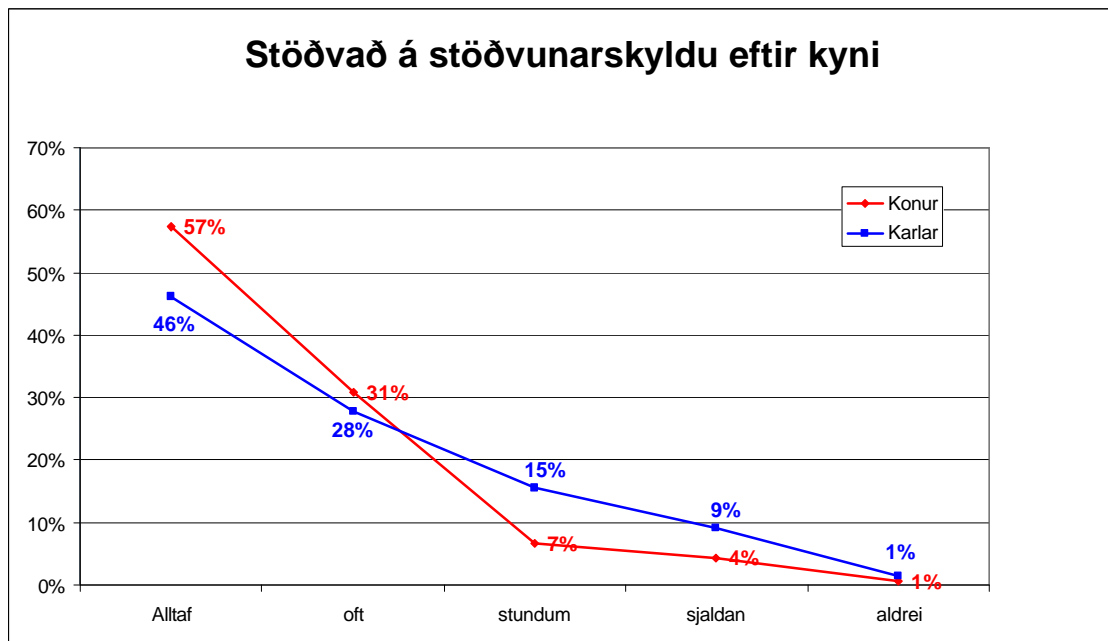
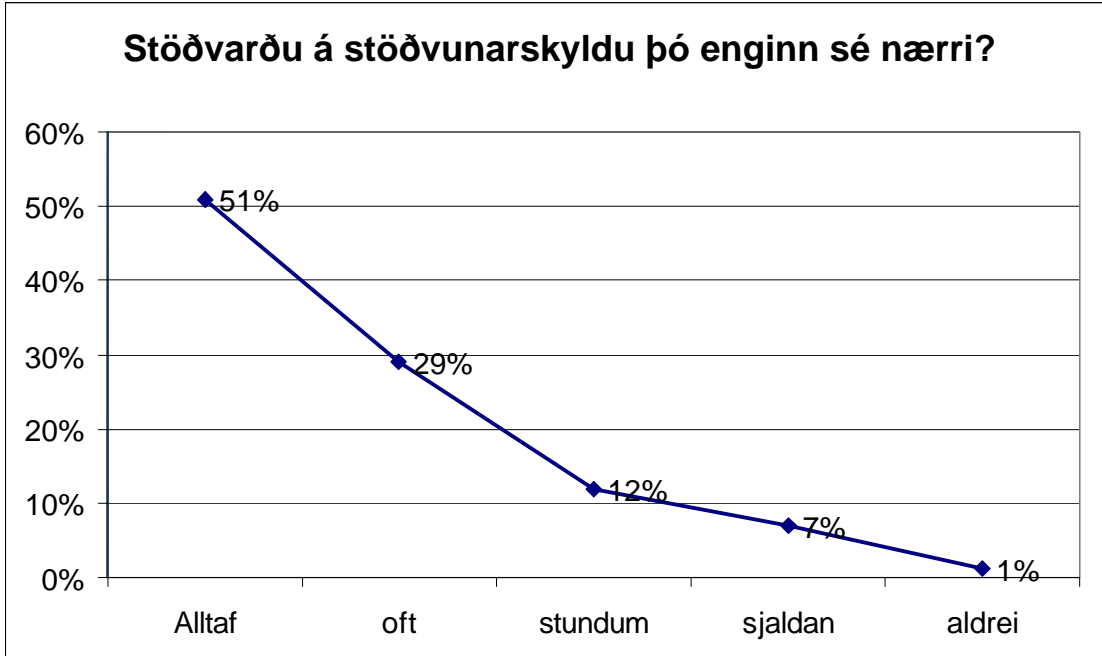




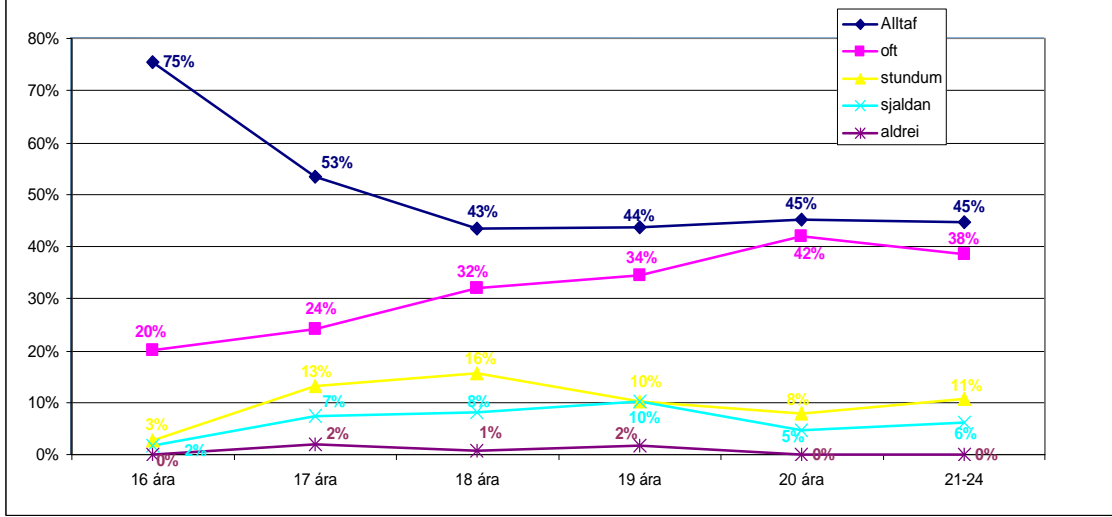
Af þessum tölum má sjá að brýnasta verkefni til að koma í veg fyrir umferðarslys er að menn auki bil milli ökutækja.



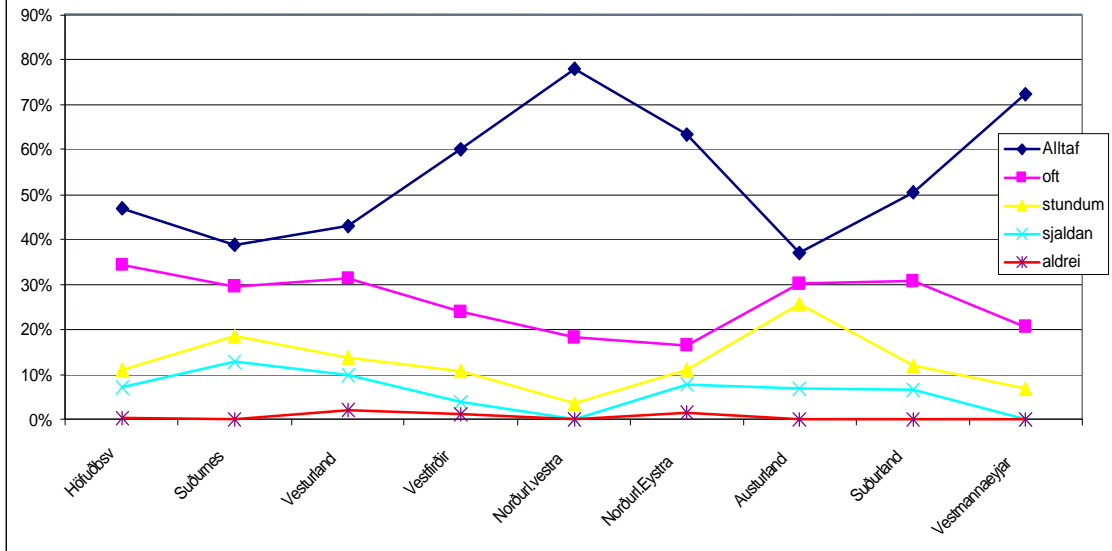
4. Stöðvarðu á stöðvunarskyldu þó enginn bíll sé nærri?



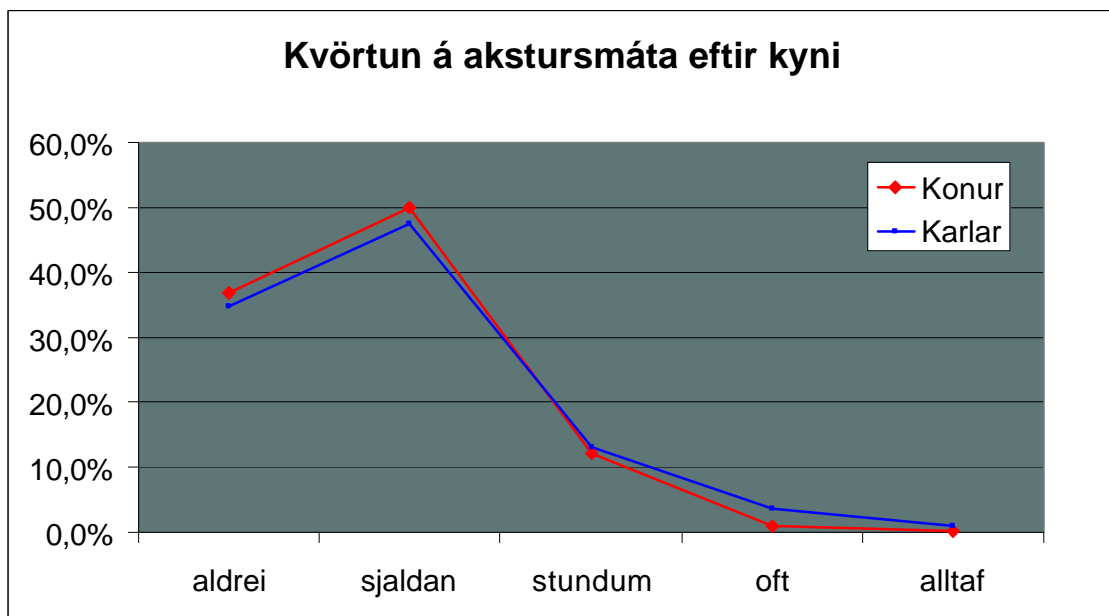
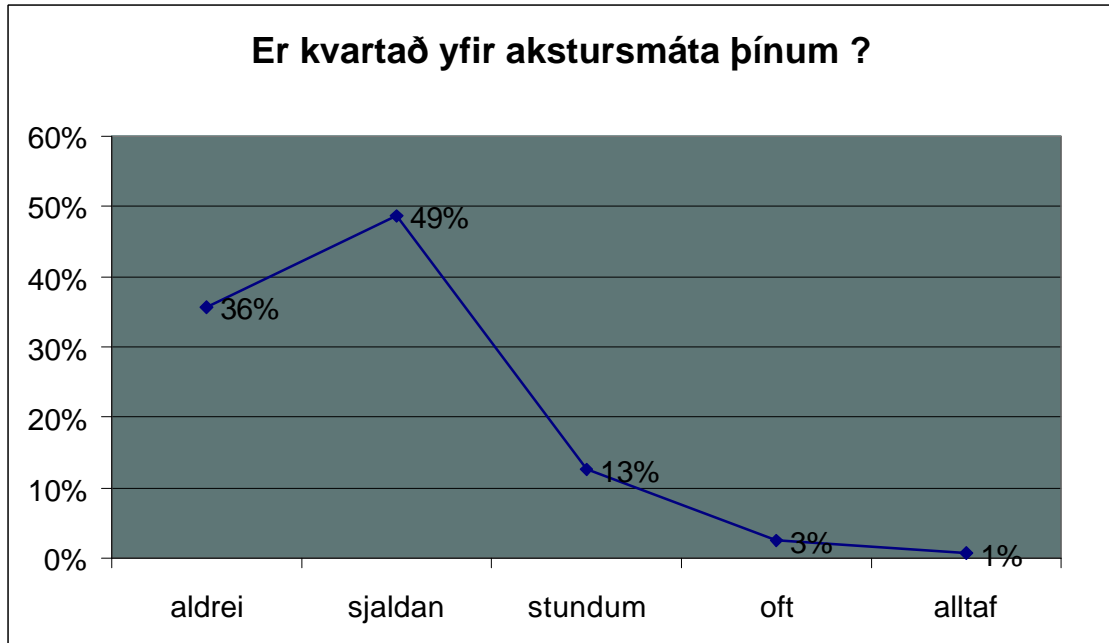
Stöðvað á stöðvunarskyldu eftir aldri



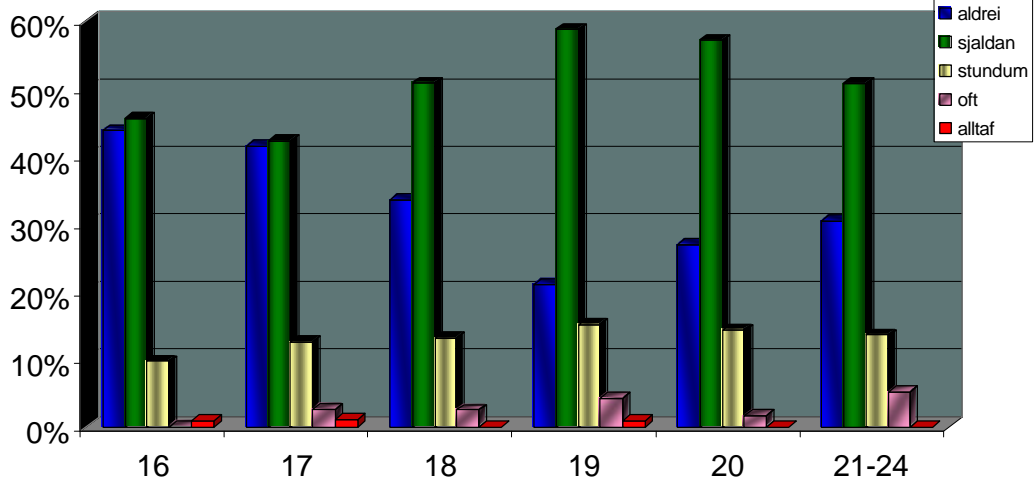
Stöðvað á stöðvunarskyldu eftir búsetu



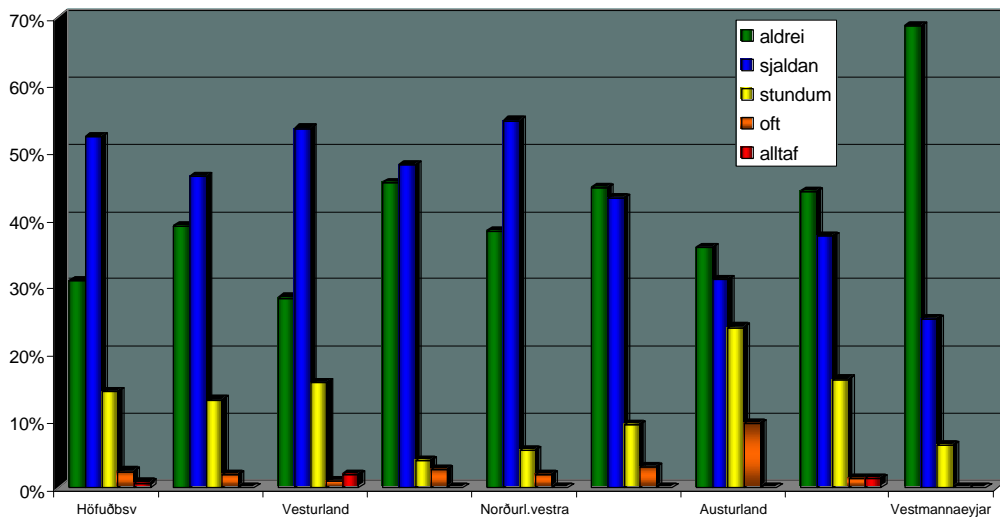
5. Akstursmáti



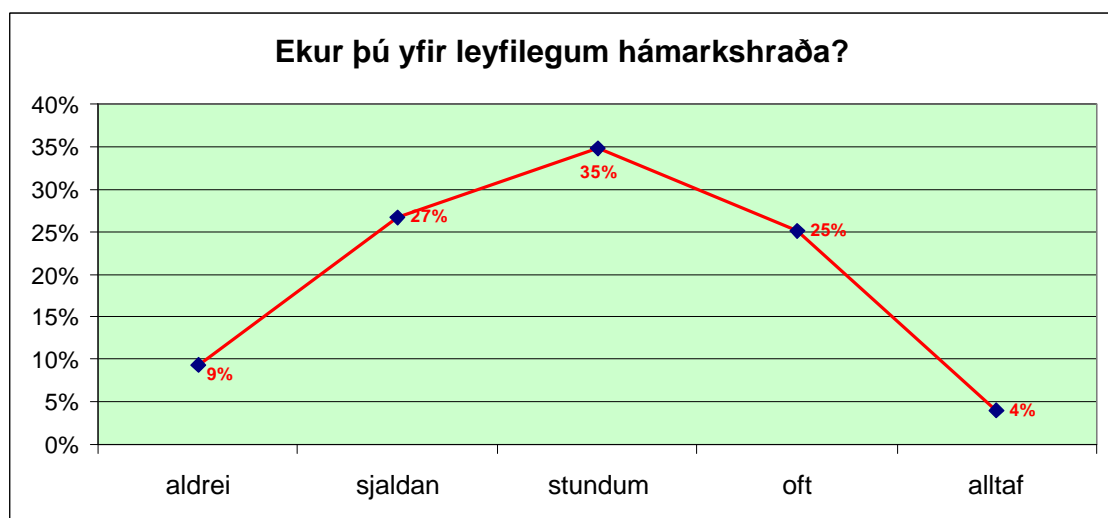
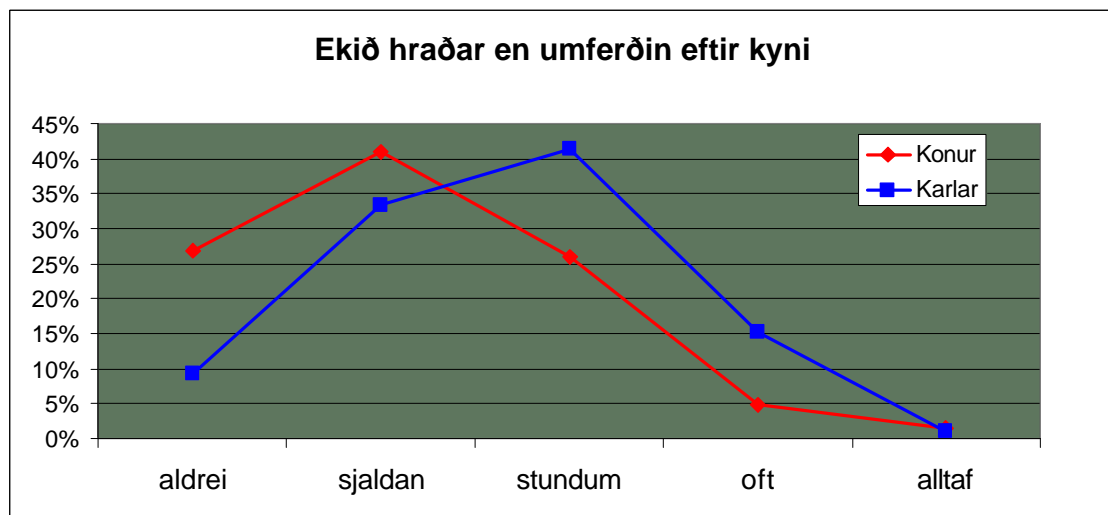
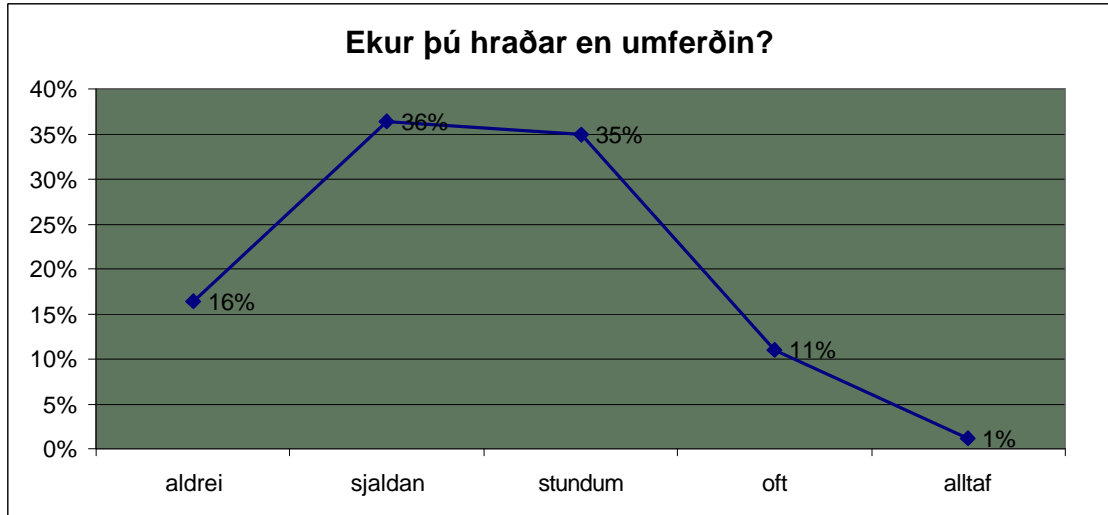
Kvartað yfir akstursmáta eftir aldri

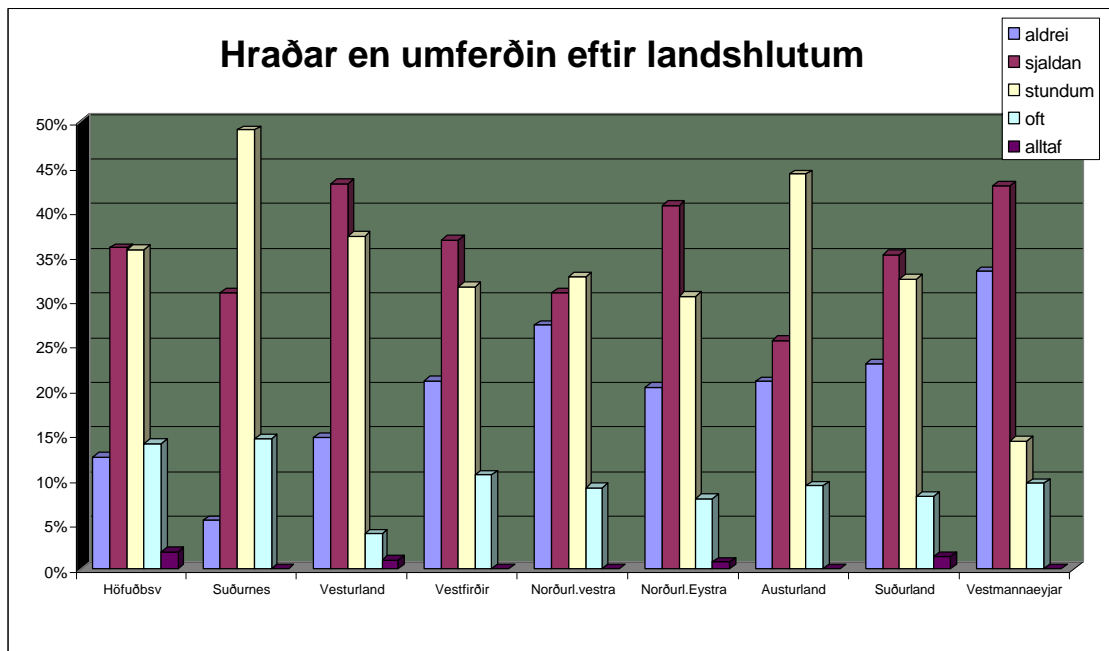
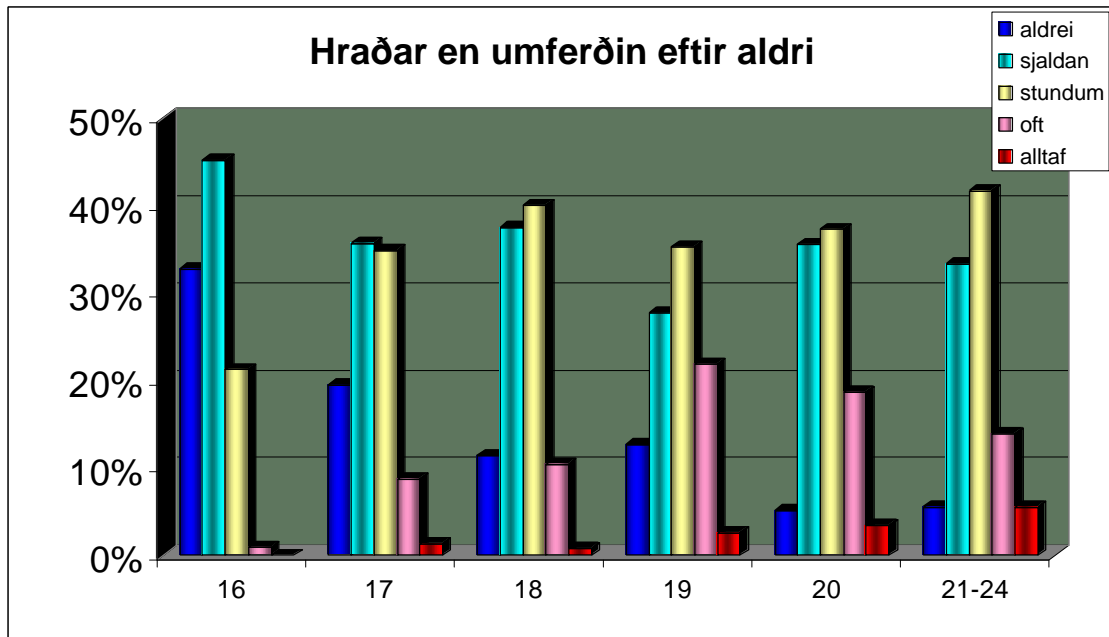


Kvörtun á akstursmáta eftir landshlutum

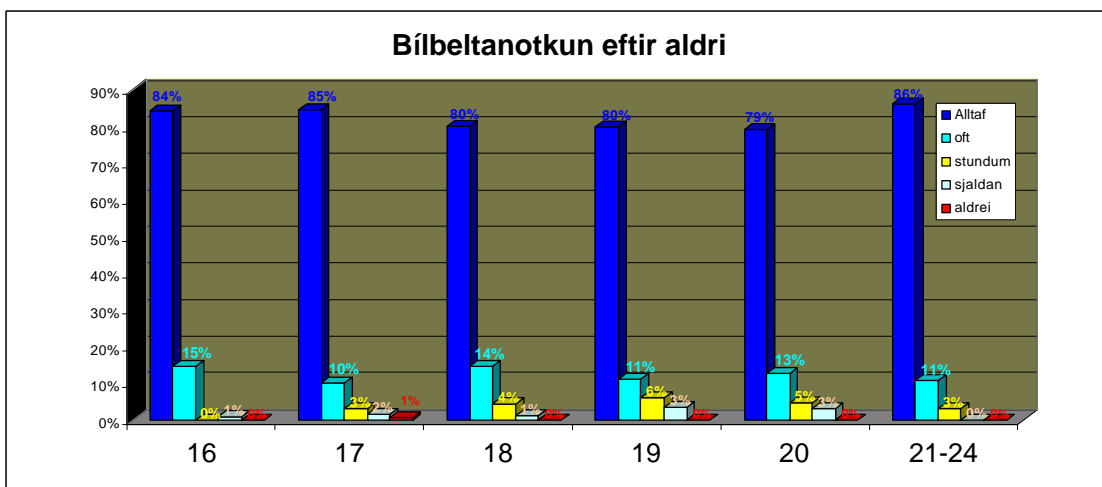
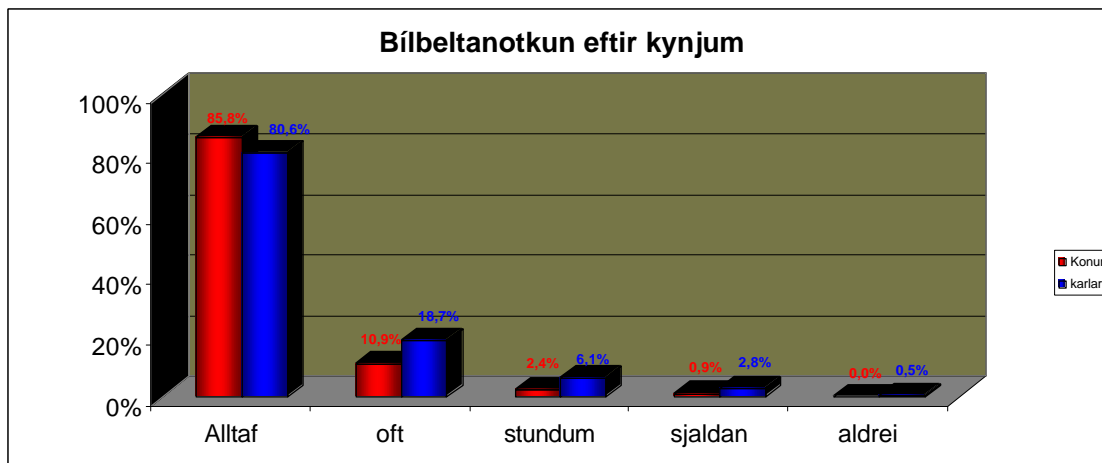
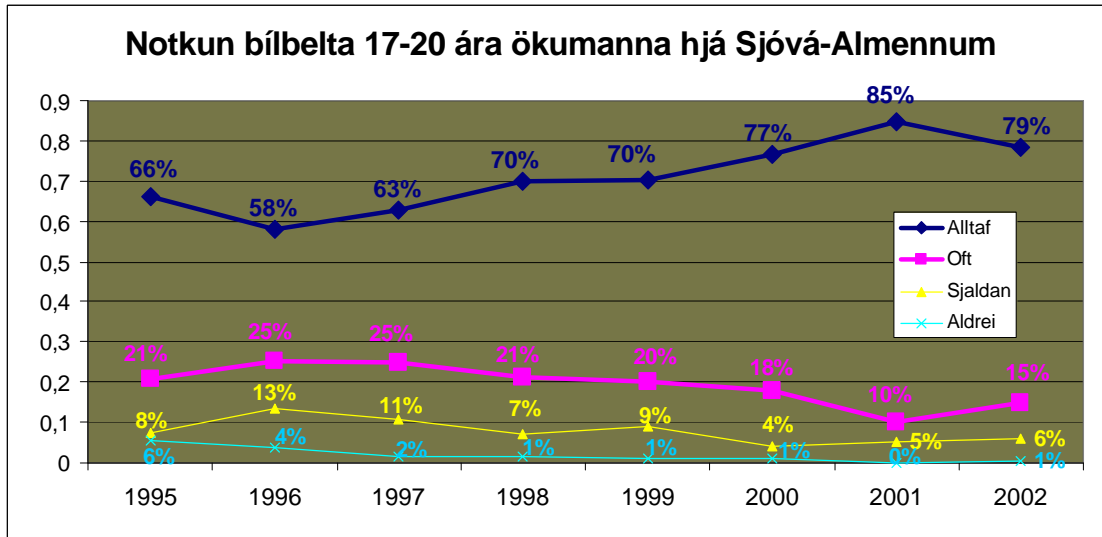


6. Hraði.

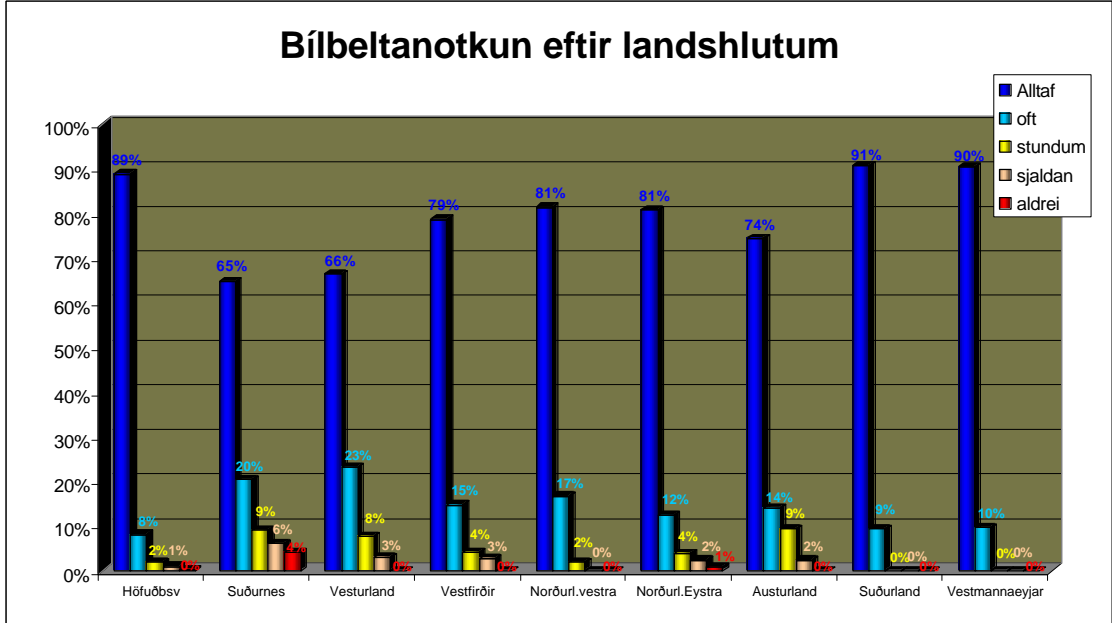




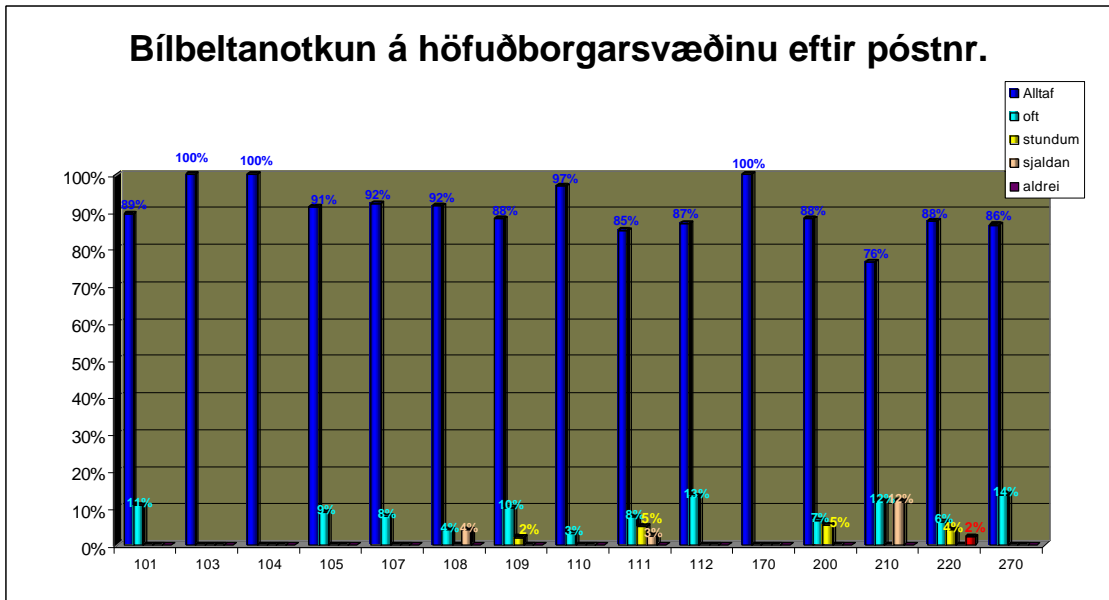
7. Bílbelti



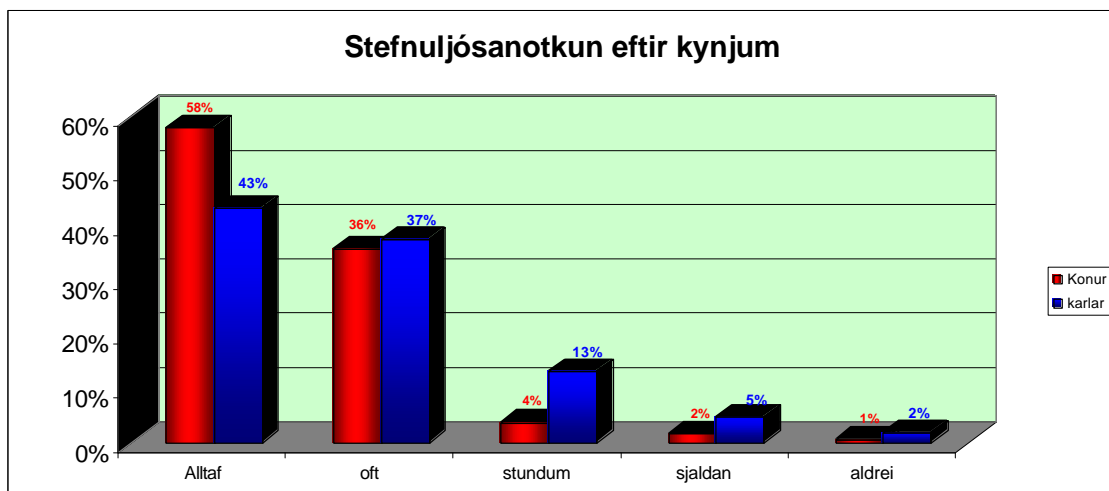
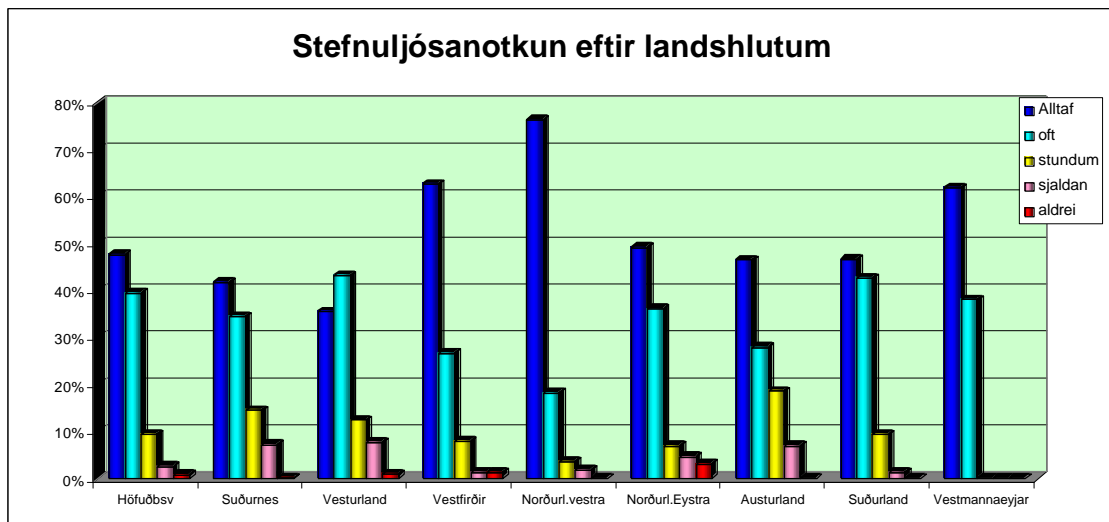
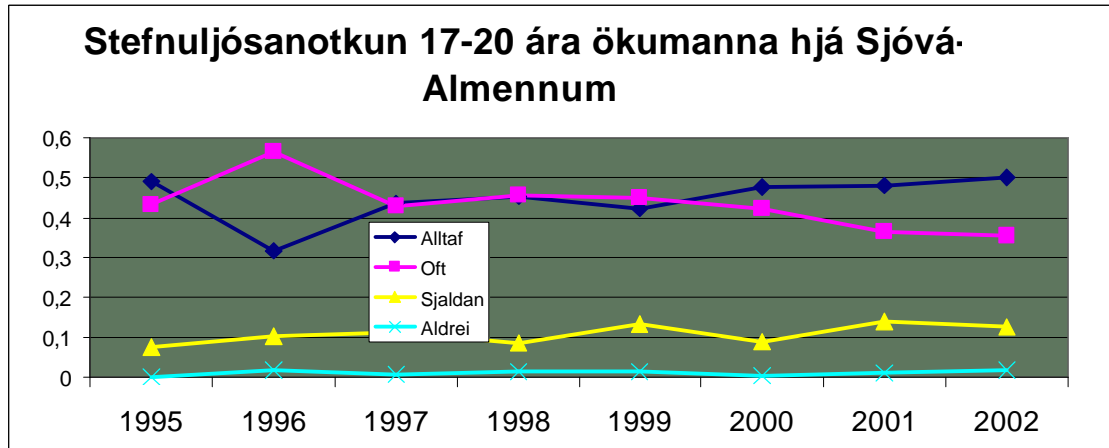
Bílbeltanotkun eftir landshlutum



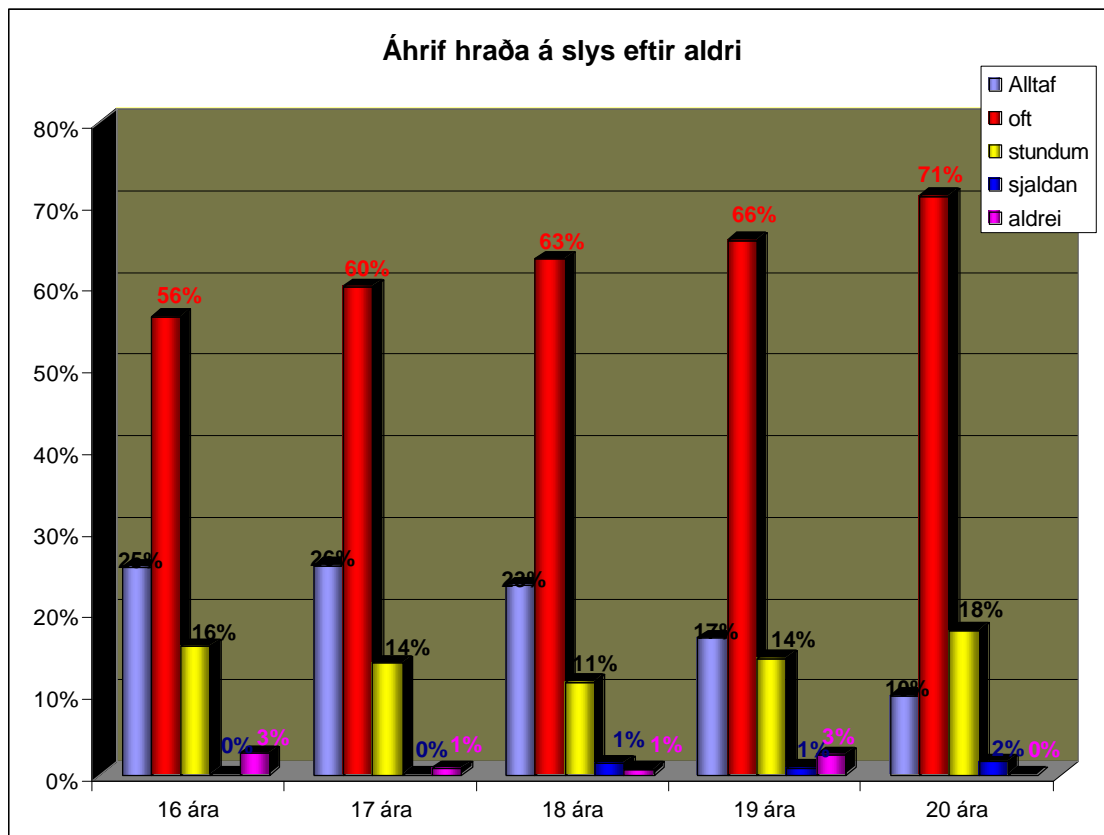
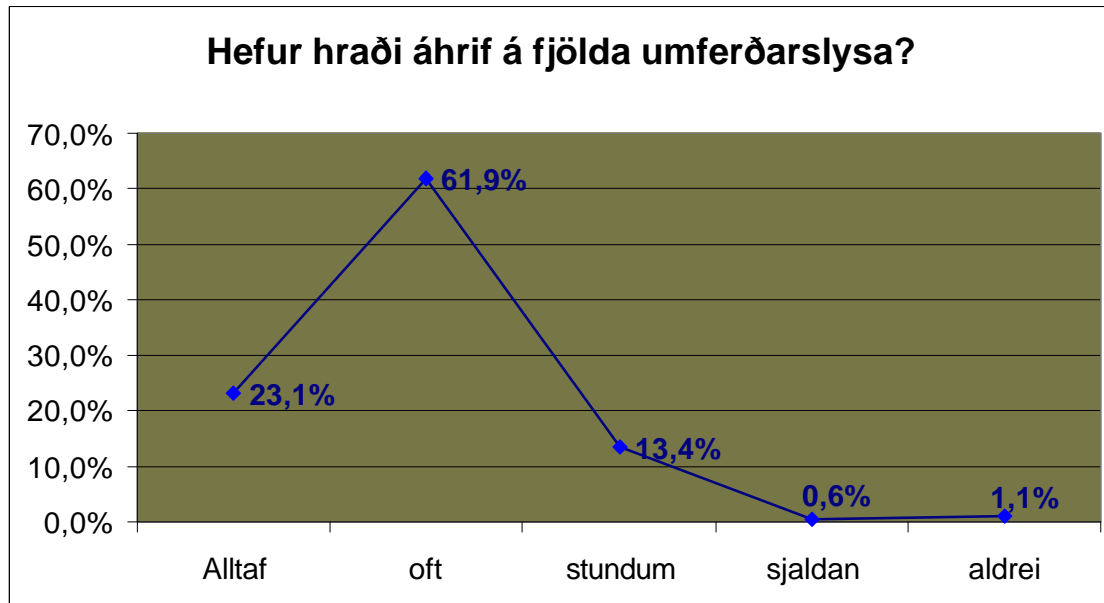
Bílbeltanotkun á höfuðborgarsvæðinu eftir póstr.



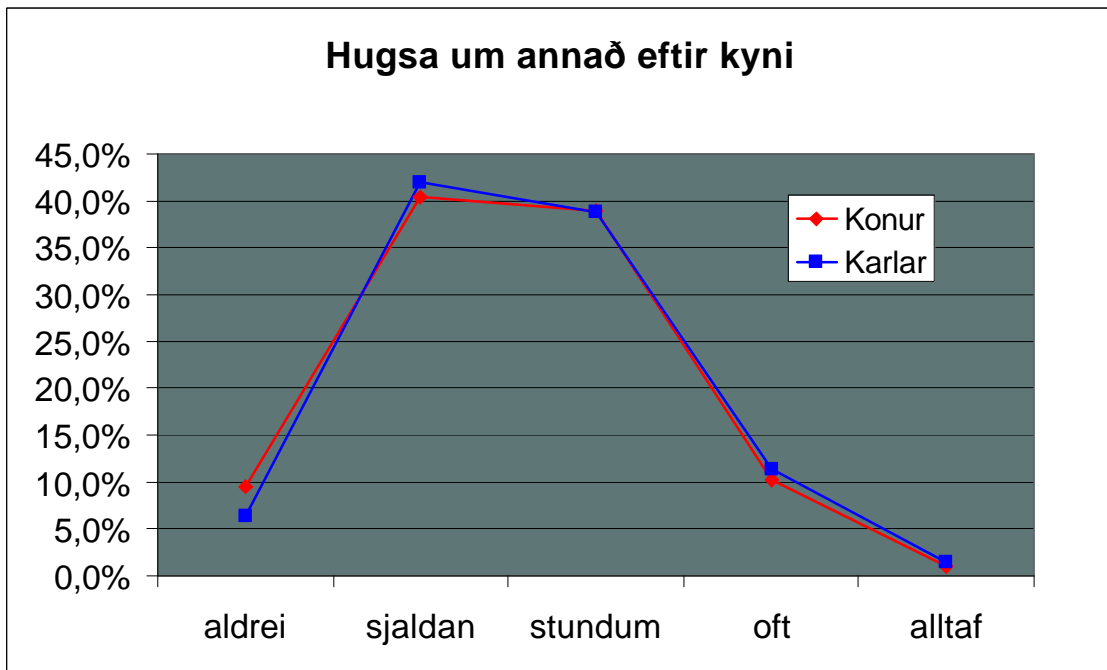
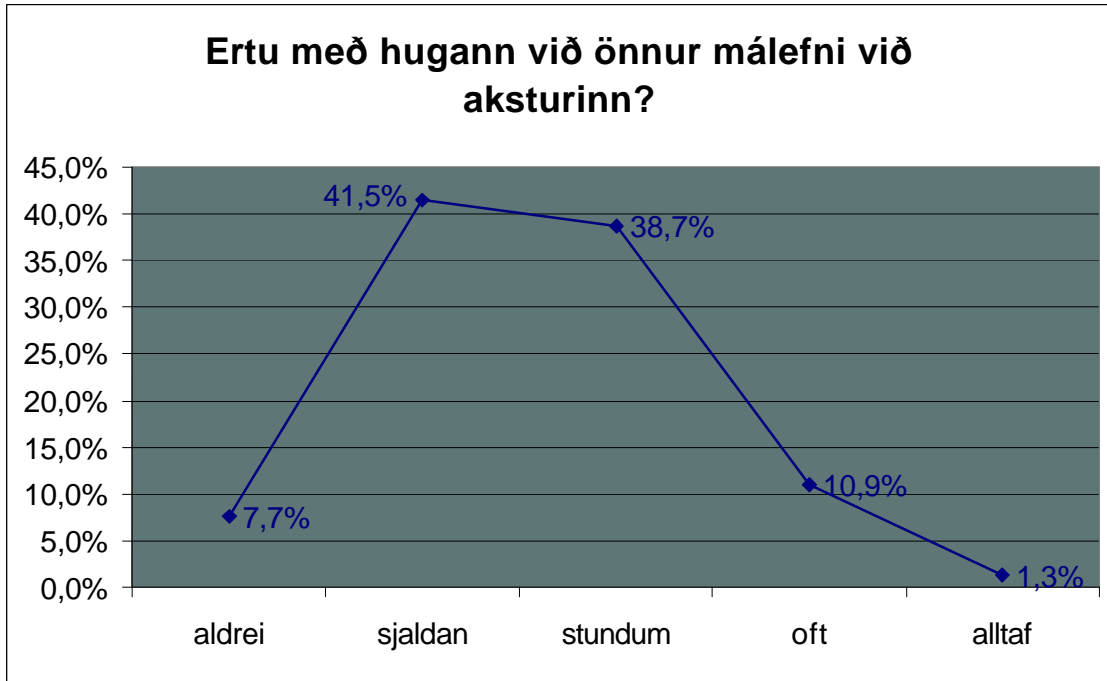
8. Stefnuljós



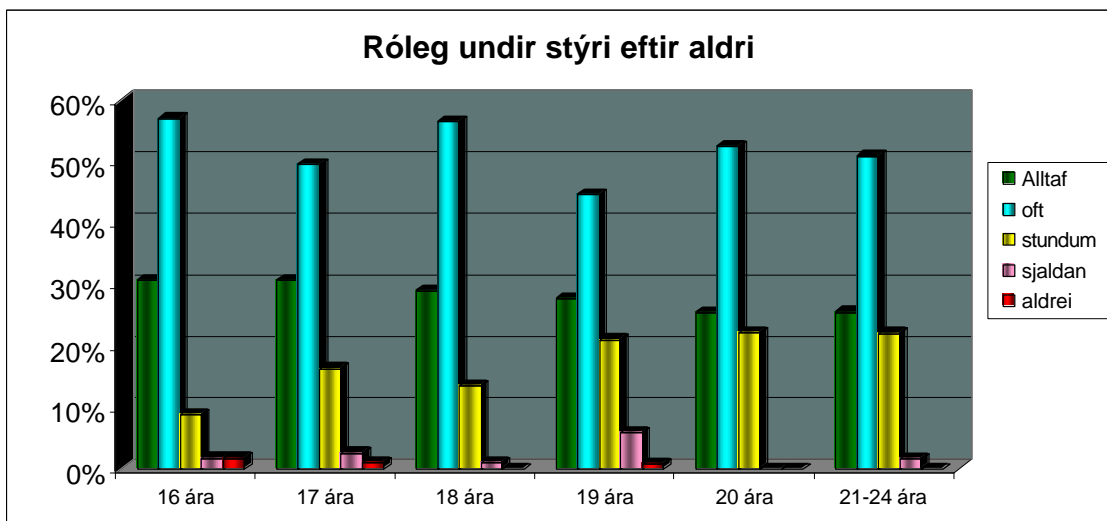
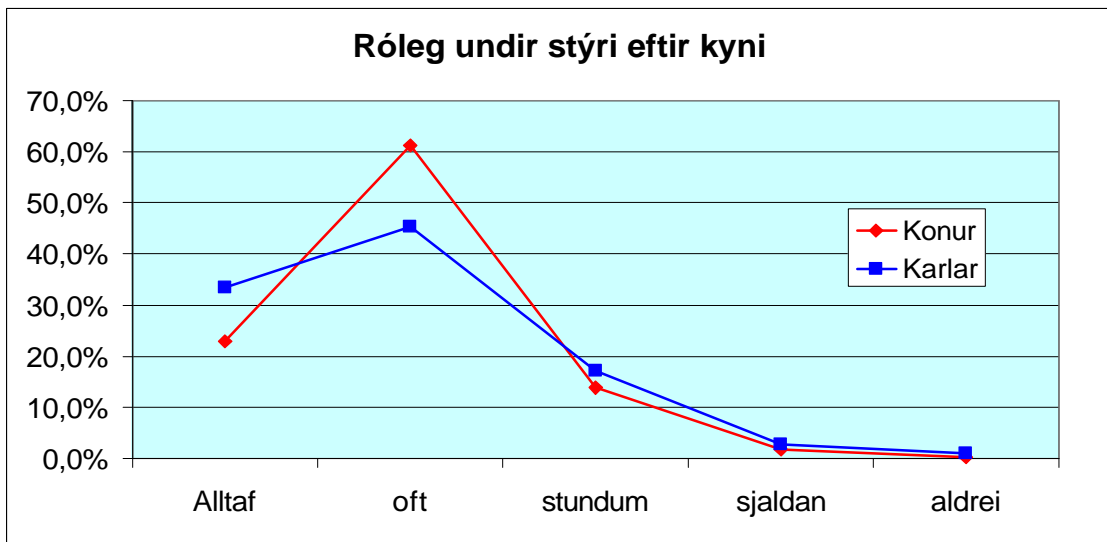
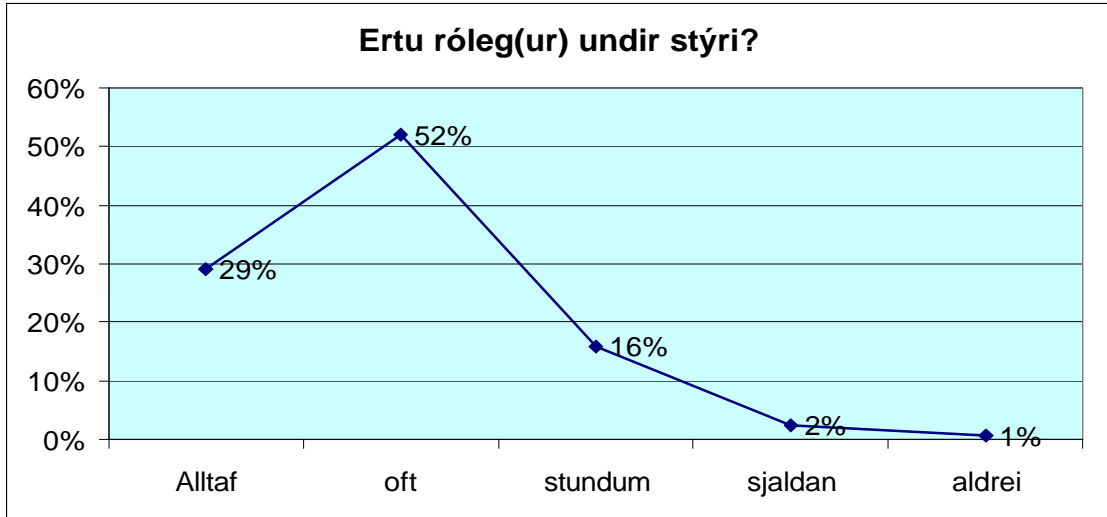
9. Áhrif hraða á slys



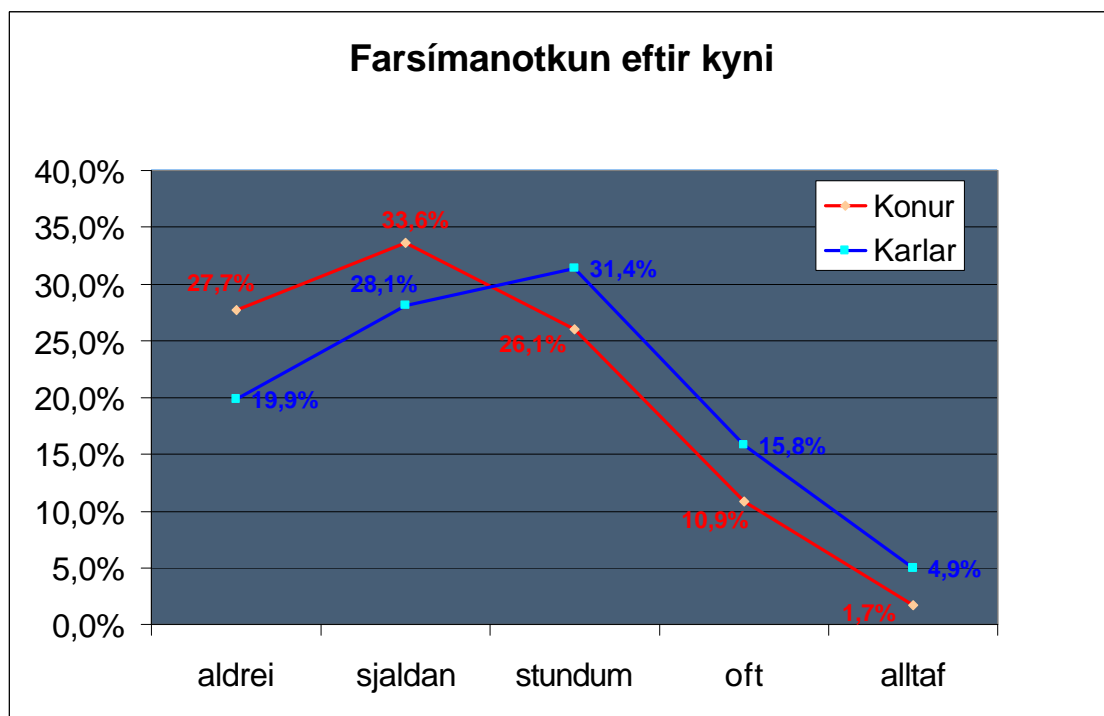
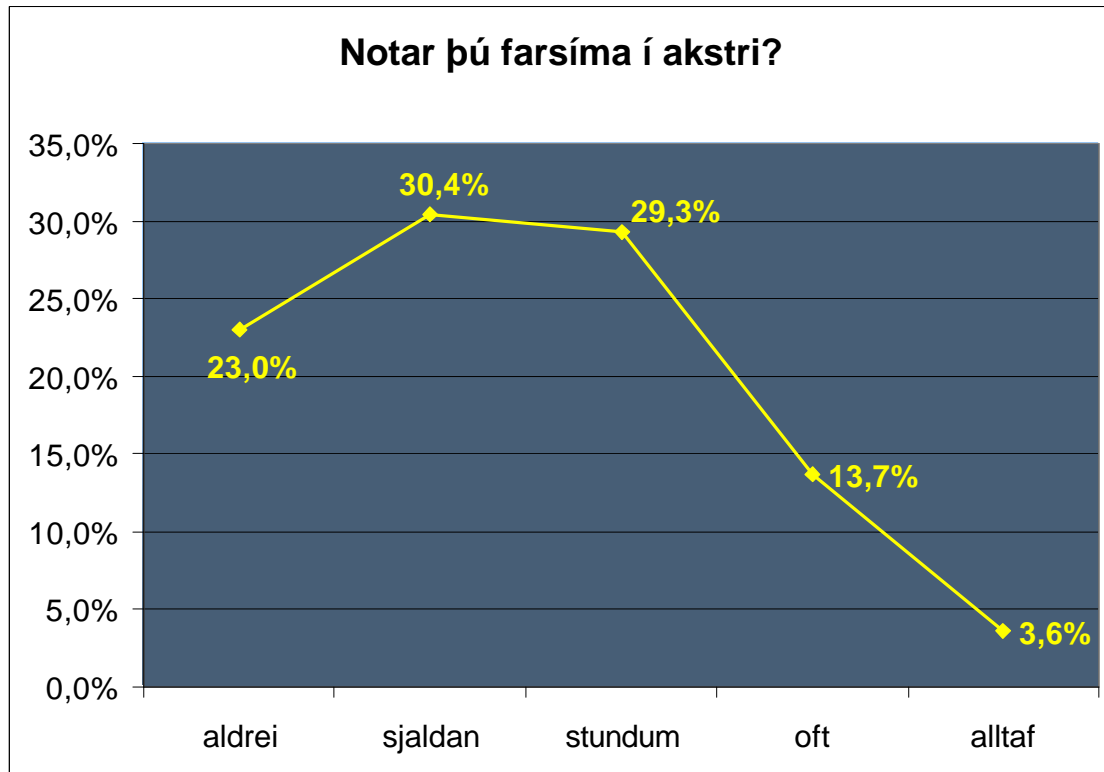
10. Hugsar ungt fólk um annað en umferð undir stýri?



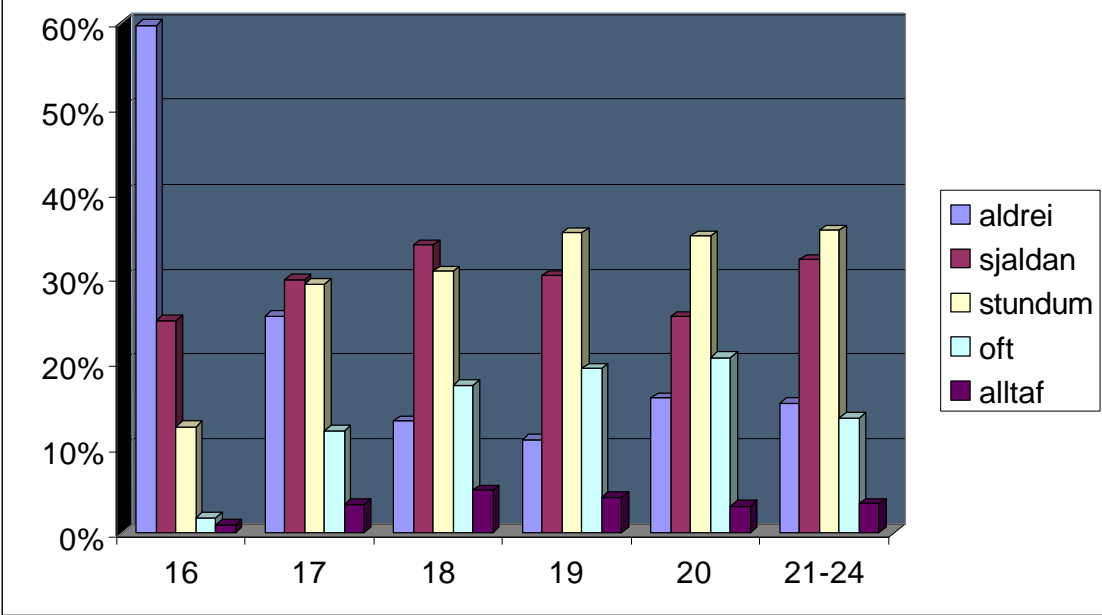
11. Ég er róleg(ur) undir stýri



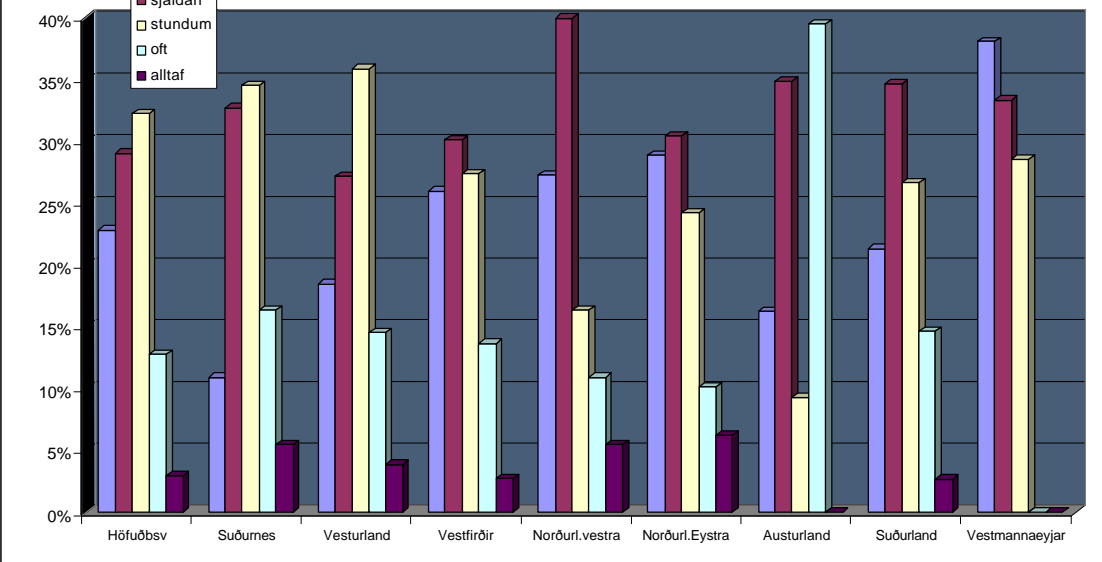
12. Ég nota farsíma án handfrjáls búnaðar þegar ég ek



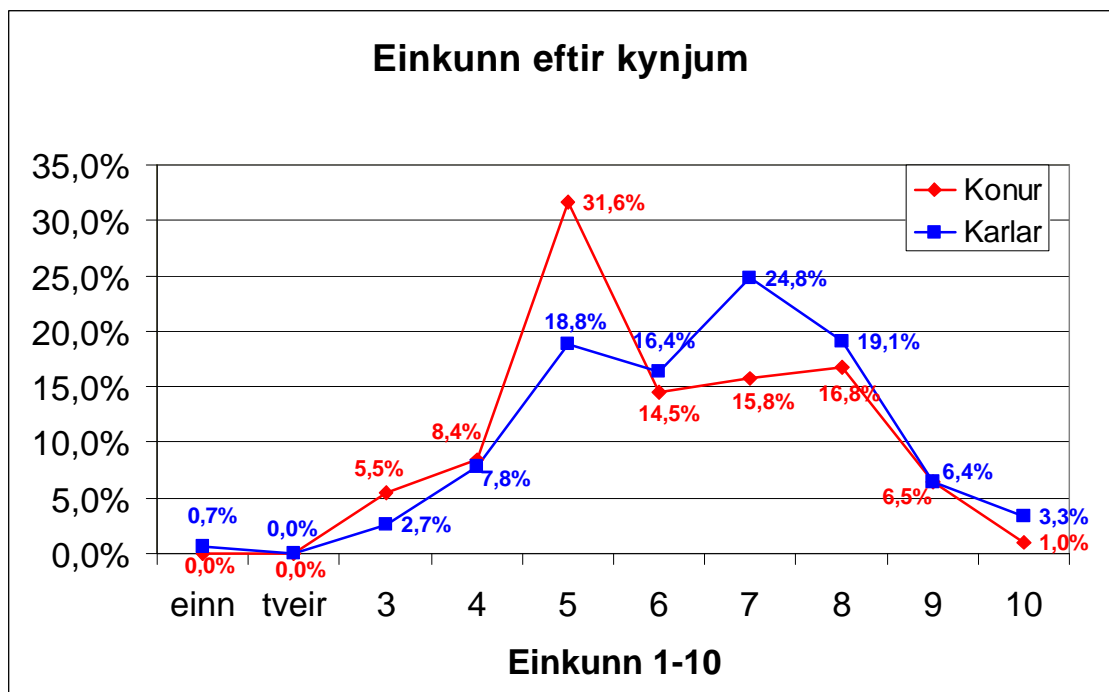
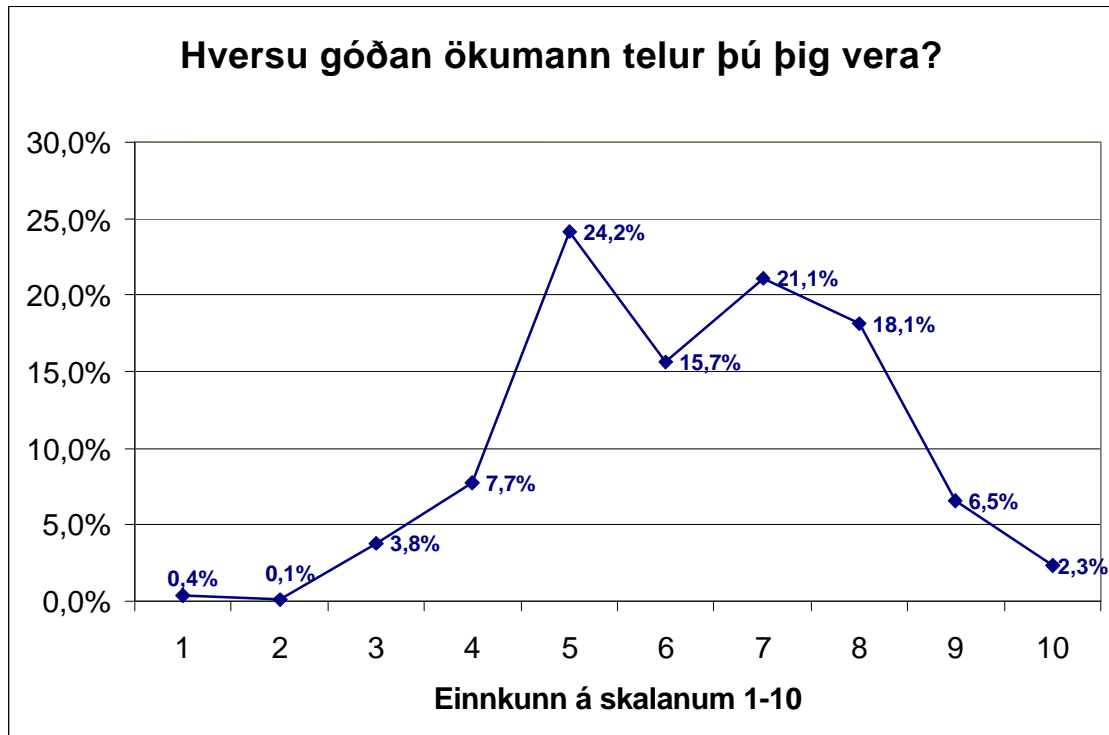
Farsímanotkun eftir aldri



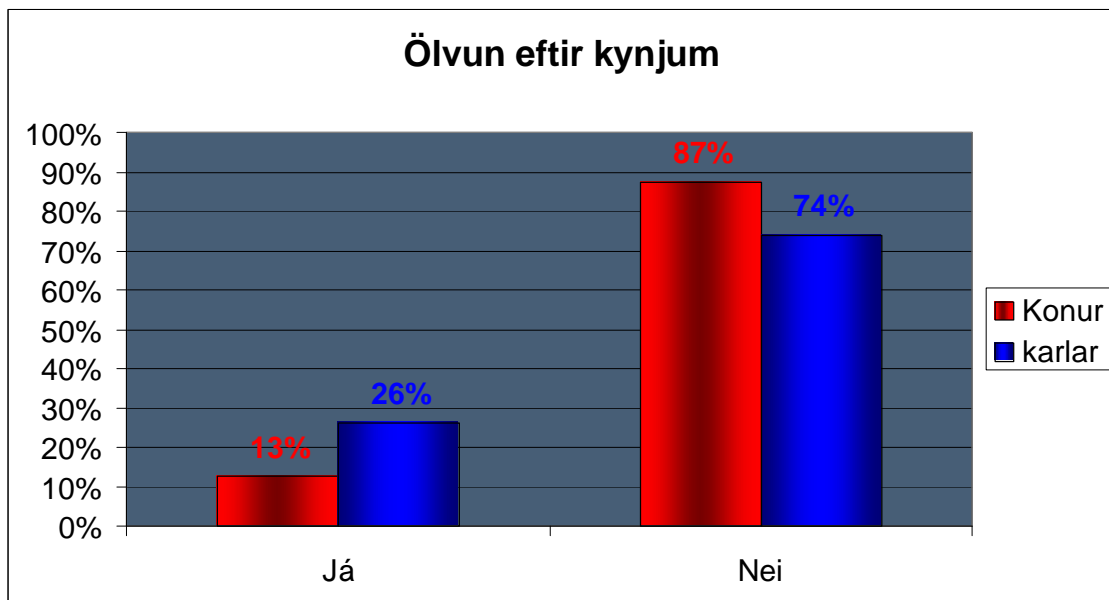
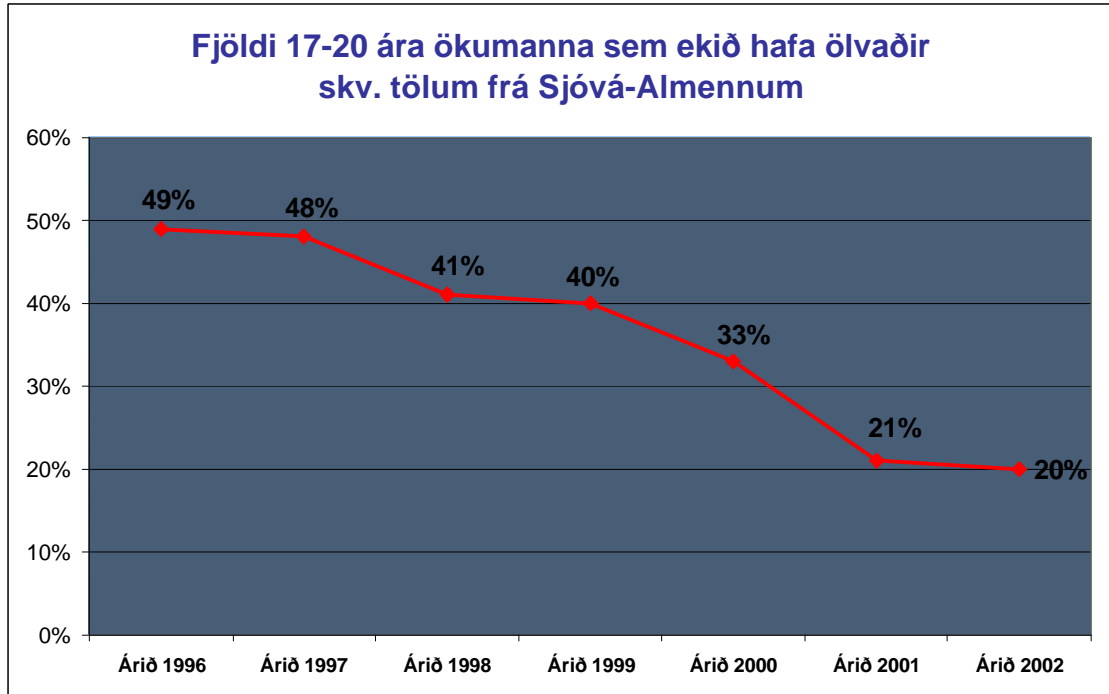
Farsímanotkun eftir búsetu



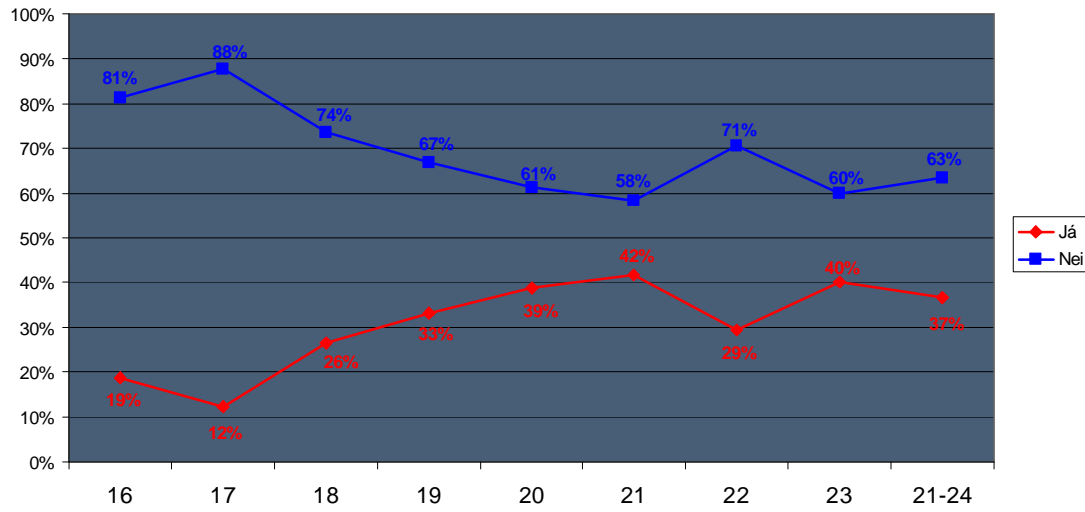
13. Hversu góðan bílstjóra tel ég mig?



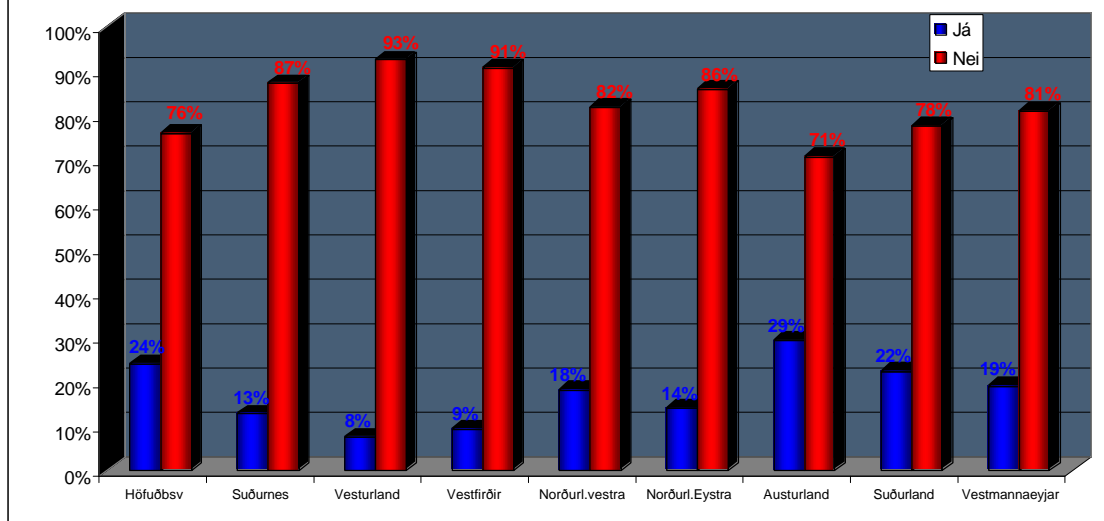
14. Ég ek undir áhrifum áfengis



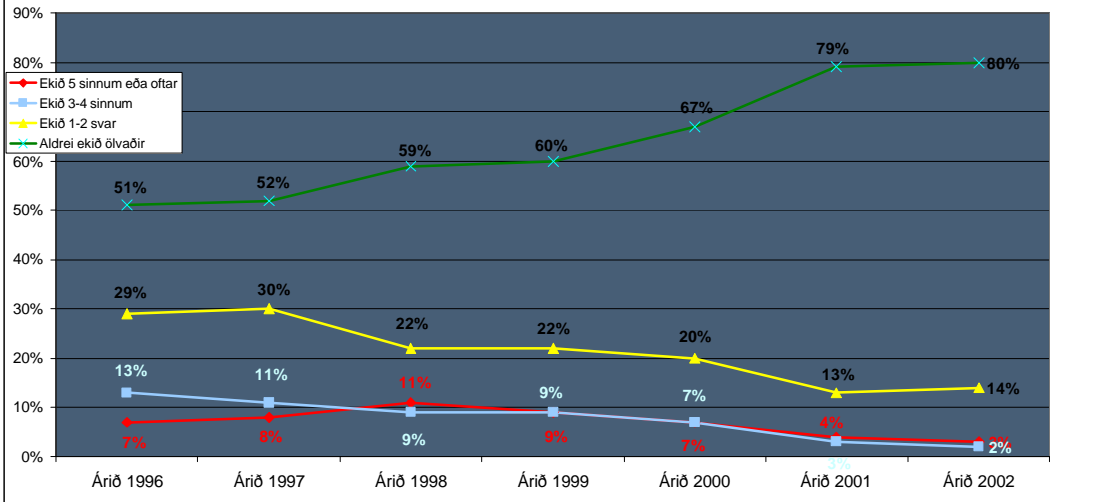
Ölvun eftir aldri



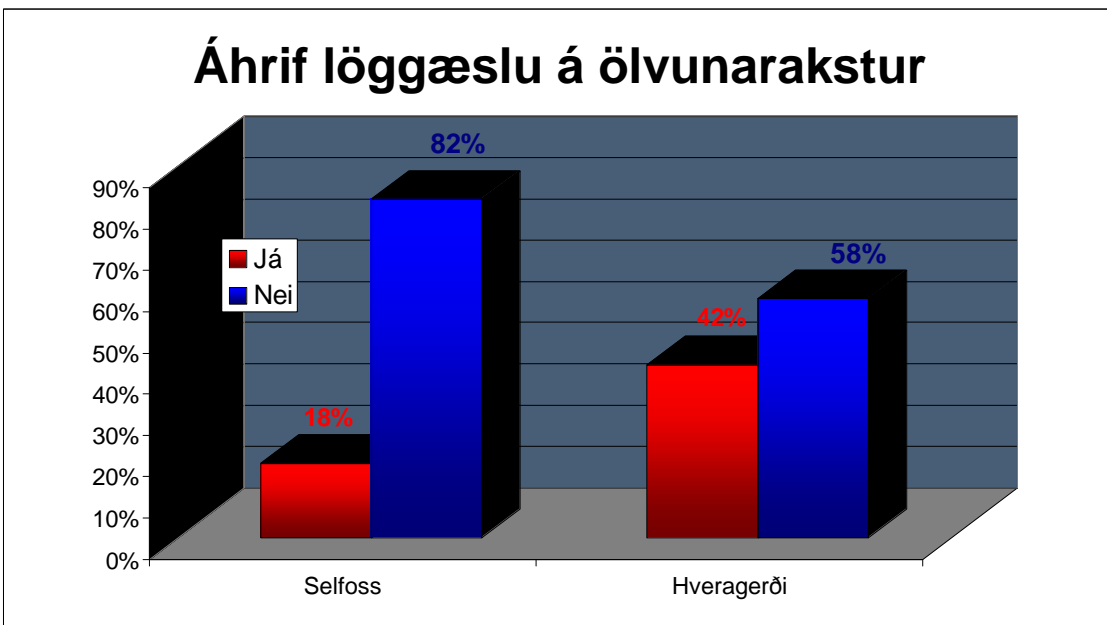
Ölvun eftir landshlutum



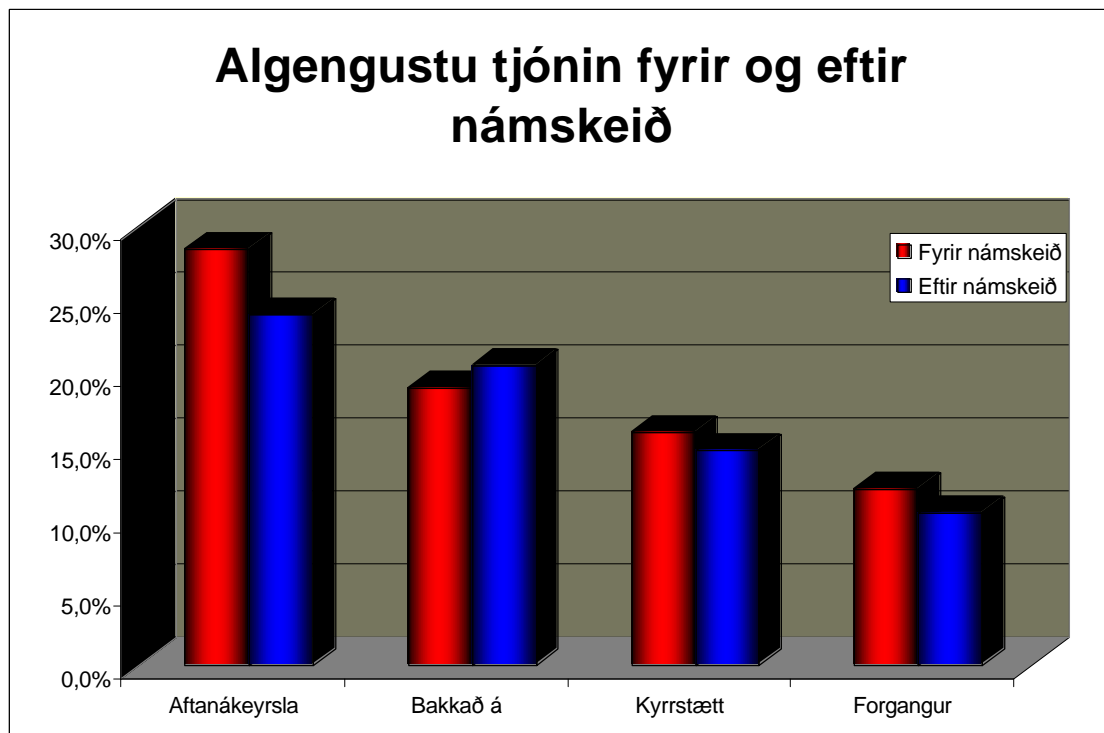
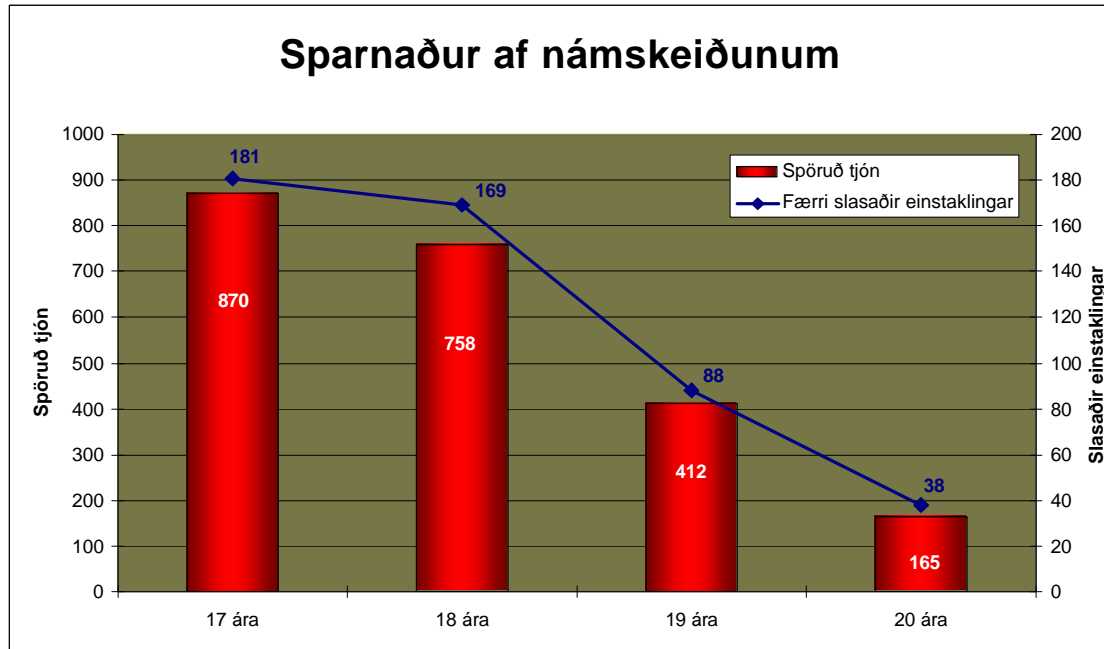
Þróun ölvunaraksturs hjá 17-20 ára öikumönnum frá 1996-2002 skv. tölum frá Sjóvá-Almennum



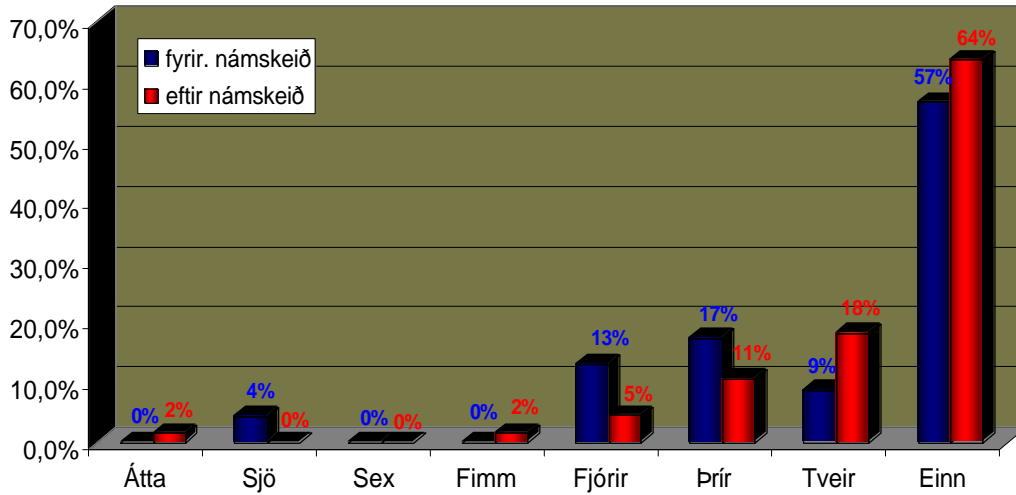
Áhrif löggæslu á ölvunarakstur



15. Árangur af námskeiðum



Fjöldi slasaðra í hverju tjóni



Hve mikil fækkun vegna námskeiða

