



**SLYSAVÍSITALA HÖFUÐBORGARSVÆÐISINS**  
Rannsóknarverkefni

Apríl 2026



**24210**

[https://vsoradgjof.sharepoint.com/sites/workpoint\\_34/Project2790/Documents/Greinargerð/24210 - sk260420- Slysavísitala.docx](https://vsoradgjof.sharepoint.com/sites/workpoint_34/Project2790/Documents/Greinargerð/24210 - sk260420- Slysavísitala.docx)

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1	20.04.2026	MÁ/RÞÞ	SÓ/EKK	RÞÞ

**Unnið af:**

VSÓ Ráðgjöf  
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

[www.vso.is](http://www.vso.is)

**Unnið fyrir:**



Vegagerðin  
Suðurhrauni 3, 210 Garðabær



## Efnisyfirlit

<b>1</b>	<b>Inngangur</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Umferðaröryggisáætlanir</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Vísitala umferðar</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Þróun íbúafjölda</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Um slys</b>	<b>7</b>
5.1	Tegund tilvika	8
5.2	Kostnaður slysa	11
<b>6</b>	<b>Slys og aðrar breytur</b>	<b>12</b>
6.1	Íbúafjöldi höfuðborgarsvæðisins	12
6.2	Umferðaraukning á höfuðborgarsvæðinu	14
<b>7</b>	<b>Nýjar vísitölur</b>	<b>15</b>
<b>8</b>	<b>Niðurstaða</b>	<b>16</b>
<b>9</b>	<b>Heimildarskrá</b>	<b>17</b>

Höfundar skýrslunnar bera ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar eða álit þeirra stofnana eða fyrirtækja sem höfundar starfa hjá.



## 1 Inngangur

Eftirfarandi skýrsla er afrakstur rannsóknar VSÓ Ráðgjafar sem nefnist *Slysavísitala höfuðborgarsvæðisins* og var hún styrkt af rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar. Verkefnið var unnið af Ragnari Þór Þrastarsyni og Maríu Árnadóttur hjá VSÓ Ráðgjöf. Gögnum var aflað frá Samgöngustofu (áður Umferðarstofu) og Hagstofunni.

Umfjöllunin í fjölmiðlum um fjölda banaslysa á ári er oft með þeim hætti að borið er saman fjölda banaslysa við fyrri ár. Til að nefna hefur verið skrifað: *Leita þarf aftur til ársins 2018 til að finna fleiri banaslys á ári en þau voru alls fimmtán það ár en á árunum 2019-2023 fóru banaslys á ári aldrei yfir tíu* (Ægisson, 2024). Í annarri frétt var greint frá að: *Fjöldi þeirra banaslysa sem orðið hafa í umferðinni á árinu* [þ.e. miðað er við það sem af er árinu] *hefur ekki sést frá því að skráning slysa hófst fyrir fimmtíu árum*. (Sigurðardóttir, 2024). Í öllum umfjöllunum er einblínt á raunfjölda banaslysa og breytingu frá fyrri árum en ekki á breytingu slysafjölda m.t.t. fjölgunar íbúa eða vegna aukinnar umferðar.

Markmið verkefnisins er að skoða hvort umferð á höfuðborgarsvæðinu hefur orðið hlutfallslega öruggari, eða óöruggari, frá árinu 2005 til ársins 2023. Þó með þeim fyrirvara að ekki eru skoðaðir áhrifaþættir tilvika né heldur nákvæm slysa- eða óhappagreining, heldur einungis horft til heildarfjölda slysa og óhappa.

Horft er til íbúa höfuðborgarsvæðisins og allra slysa sem gerast innan marka þess. Skekkja mun myndast vegna aksturs íbúa annara sveitarfélaga, en er sú skekkja er metin ómarktæk milli ára. Þá er mikilvægt að hafa í huga að ekki eru öll slysa eða óhöpp tilkynnt og rata því ekki í slyaskráningar samgöngustofu. Óskráð slysa og óhöpp eru því ekki meðtekin í eftirfarandi greiningar. Hér verður ekki gert mat á óskráðum slysum eða óhöppum, en vakin er athygli á umfjöllun Höskuldar Kröyer um óskráð slysa í *Öryggi fjöldans og slysa á gangangi og hjólandi vegfarendum* (Kröyer, 2023).



## 2 Umferðaröryggisáætlanir

Íslensk stjórnvöld hafa gefið út umferðaröryggisáætlun þar sem mörkuð er stefna um umferðaröryggi á Íslandi til 15 ára, frá og með 2024 – 2038. Yfirmarkmið áætlunarinnar eru (Stjórnarráðið, 2023):

1. Að Ísland verði í hópi fimm bestu Evrópuþjóða hvað varðar fjölda látinna í umferðinni á hverja 100.000 íbúa.
2. Að látnum og alvarlega slösuðum fækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2038.
3. Að slysakostnaður á hvern ekin kilómetra lækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2038.

Markmiðið með umferðaröryggisáætlun stjórnvalda er að auka umferðaröryggi, og að ná niður slysum og óhöppum í umferðinni (Stjórnarráðið, 2023). Til að ná markmiðunum sínum hafa stjórnvöld markað stefnu um umferðaröryggi á Íslandi til 15 ára, frá 2024-2038. Aukið umferðaröryggi mun koma fram í þremur þáttum, þ.e. að vegfarendur verði öruggari, vegir verði öruggari og að ökutækin verði öruggari.

Áhersla er lögð á þrjú yfirmarkmið, sem eru almenns eðlis og stuðla aðgerðir umferðaröryggisáætlunar stjórnvalda öll að því að ná þeim. Til að ná yfirmarkmiðum hafa verið sett undirmarkmið sem ná yfir afmarkaðan hluta verkefna. Einnig hefur verið sett frammistöðumarkmið sem skal stuðla að því bæta umferðarkerfið, hegðun allra vegfarenda, fækka umferðarslysum og styðja við yfirmarkmiðin (Stjórnarráðið, 2023).

Í umferðaröryggisáætlun Reykjavíkur fyrir árin 2019-2023 (Trafkon AB, Efla hf. og Verkís hf., 2020) kemur fram að markmið borgarinnar er að fækka umferðarslysum og óhöppum um 10% á miðað við fjölda tilfella árin 2012-2016. Unnið skal út frá því að m.a. skapa aðstæður sem draga úr alvarleika tilfella samhliða því að skapa örugg hliðarsvæði sem samræmist notendum þeirra.

Reykjavíkurborg stefnir að því að innleiða núllsýn í umferðaröryggismálum. Hugmyndafræði „núllsýnar“ er langtímasýn og byggir á því að enginn slasist alvarlega eða látist í umferðarslysum. Núllsýn er bæði siðferðilegur leiðarvísir og leiðarvísir fyrir frekara umferðaröryggisstarf. Í því felst meðal annars að samgöngukerfi, samgöngutæki og hegðun meðal vegfarenda verði að vera þannig úr garði gerð að hún skapi öruggara umhverfi og stuðli sem mest að því að mannleg mistök leiði ekki til alvarlegra meiðsla eða dauða.

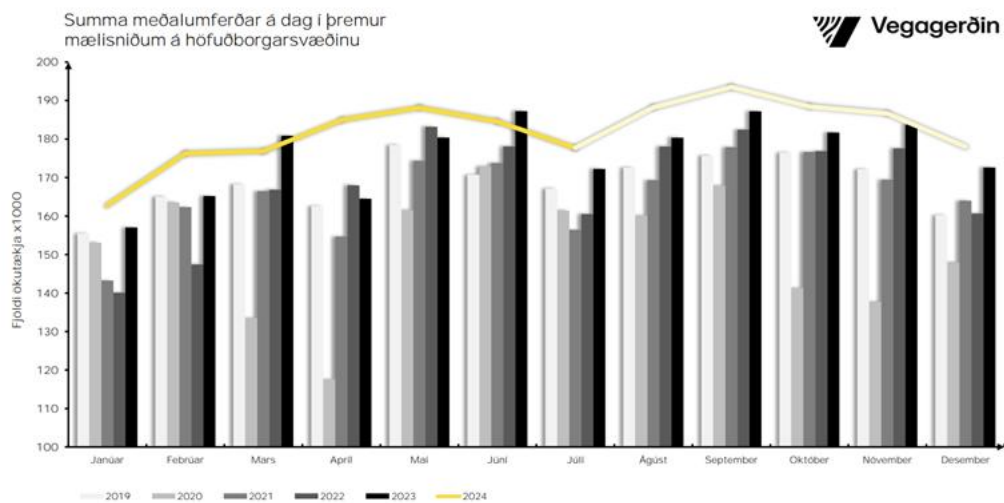
Tvö af yfirmarkmiðum stjórnvalda eru reiknuð með hlutfallslegri fækkun slysa, þ.e. fjöldi látinna á hverja 100.000 íbúa verði með því besta í Evrópu. Sem og að slysakostnaður á hvern ekin kilómetra lækki um 5% á ári. Eitt yfirmarkmið er reiknað með tölulegri fækkun slysa, þ.e. að látnum og alvarlega slösuðum fækki á milli ára. Þá gerir umferðaröryggisáætlun Reykjavíkurborgar einnig ráð fyrir tölulegri fækkun slysa á milli ára, í stað hlutfallslegrar fækkunar þeirra, óháð íbúafjölda og umferðarmagni.

## 3 Vísitala umferðar

Ekki er til heildstæður gagnagrunnur fyrir árlega heildarumferð ökutækja á höfuðborgarsvæðinu. Verður hér því hér notast við aukningu meðalumferðar í gegnum þrjú mælisnið Vegagerðarinnar á höfuðborgarsvæðinu. Mælisniðin eru á Hafnarfjarðarvegi, á Reykjanesbraut og á Vesturlandsvegi.

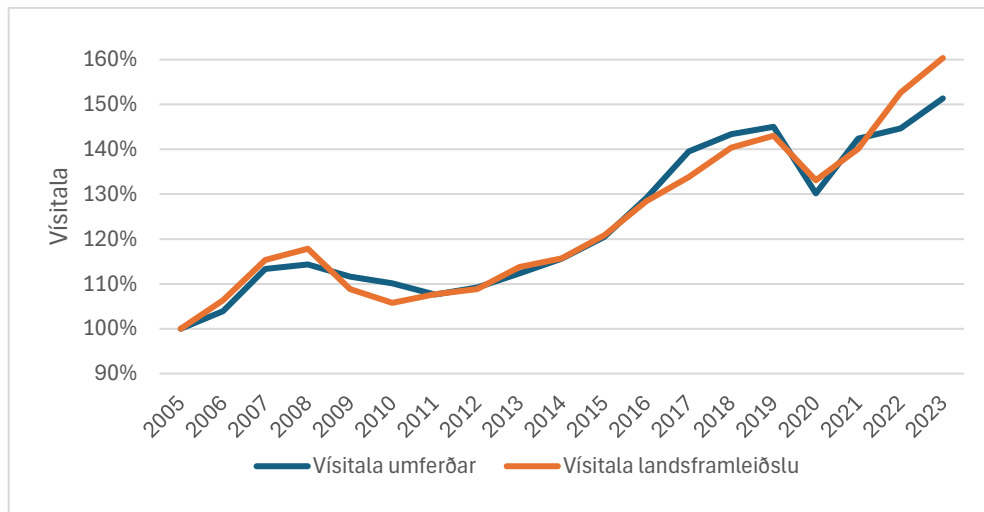


Á mynd 3.1 sést hver meðalumferð er á dag í þremur mælisniðum á höfuðborgarsvæðinu frá 2019-2024. Meðalumferð árið 2024 hefur hækkað í flestum mánuðum miðað við fyrri ár, að undanskildum mánuðunum mars, júní og nóvember. Árið áður, 2023 varð metaukning í umferð á höfuðborgarsvæðin, þ.e. 4,4 %, frá áramótunum til nóvember mánaðar í umræddum mælisniðum. Leita þarf aftur til ársins 2017 til að finna meiri aukningu miðað við árstíma, ef frá er talið árið 2021 en þá var Covid-faraldurinn (Vegagerðin, 2023). Slysatölfræði verður borin saman við meðalumferðina í mælisniðunum þremur.



Mynd 3.1 Meðalumferð á dag í þremur mælisniðum á höfuðborgarsvæðinu frá 2019-2024

Á mynd 3.2 er þróun meðalumferðar á höfuðborgarsvæðinu, þ.e. vísitölu umferðar á höfuðborgarsvæðinu (Vegagerðin, 2023) árin 2005-2023, borin saman við vísitölu landsframleiðslu á því tímabili (Hagstofa Íslands, 2024). Vísitala umferðar og landsframleiðslu minnkaði frá 2008-2012 sem kemur til vegna bankahrunsins í október 2008 (Friðriksson, 2009). Aftur minnkar vísitala umferðar og landsframleiðslu frá 2019 til 2020, þegar kórónuveiru-faraldurinn hefst í febrúar 2020 (Vísir, 2023). Vísitala umferðar og landsframleiðslu jókst síðan frá 2020 til 2023. Vísitala umferðar hefur, í árslok 2023, aukist um 51% miðað við 2005 en vísitala landsframleiðslu um 60%.

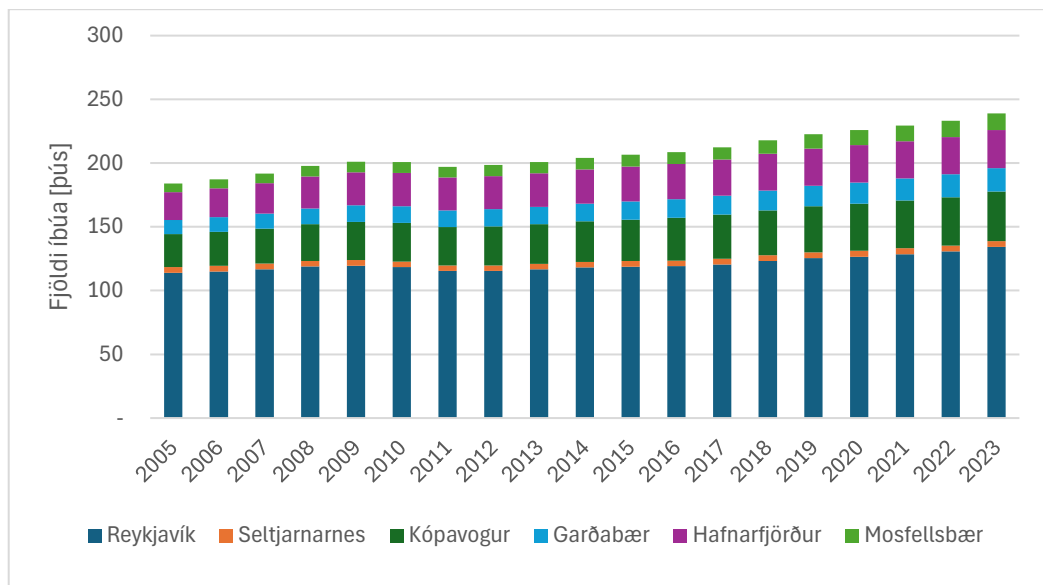


Mynd 3.2 Vísitala umferðar á höfuðborgarsvæðinu og landsframleiðsla frá 2005-2023.



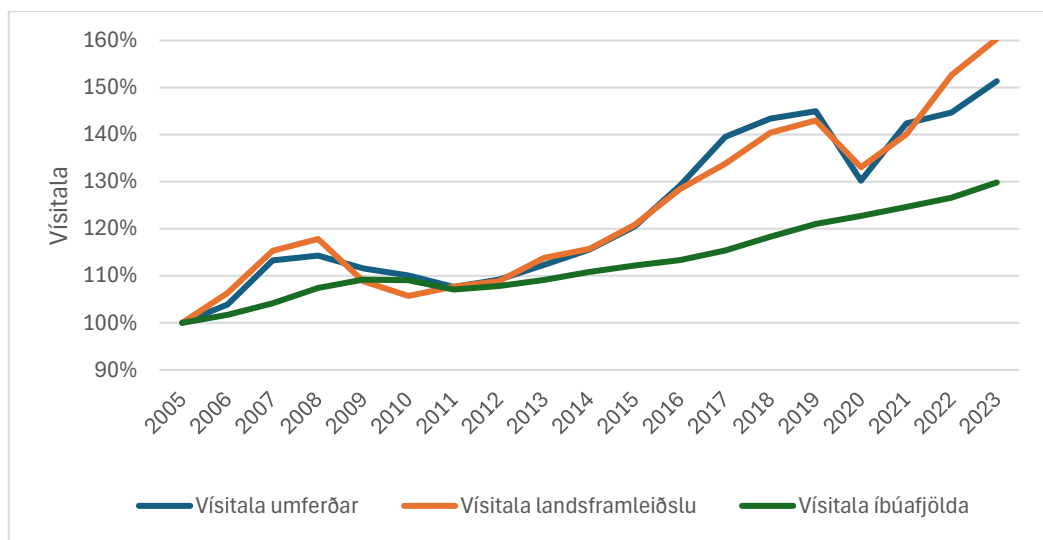
## 4 Þróun íbúafjölda

Á tímabilinu 2005-2023 hefur fjöldi íbúa aukist um tæp 30%, í upphafi tímabils bjuggu á höfuðborgarsvæðinu 184 þúsund manns, en í lok þess voru íbúar orðnir 239 þúsund. Til samræmis jókst heildaríbúafjöldi á Íslandi á sama tímabili um tæp 28%. Á mynd 4.1 má sjá þróun íbúafjölda höfuðborgarsvæðisins, á tímabilinu sameinuðust Álftanes og Garðabær, í neðangreindri uppsetningu hafa upplýsingar um Álftanes verið settar með Garðabæ. Mesta hlutfallslega fólksfjölgun var í Mosfellsbæ þar sem íbúafjöldi jókst um 92% á tímabilinu. Fólksfækkun varð hinsvegar á Seltjarnarnesi, þar dróst íbúafjöldi saman um -0,2%.



Mynd 4.1 Þróun íbúafjölda í sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu frá 2005-2023.

Þegar vísitala íbúaaukningar er borin saman við vísitölu umferðar, má sjá að umferð á höfuðborgarsvæðinu eykst mun hraðar en íbúaaukning á höfuðborgarsvæðinu, líkt og sjá má á mynd 4.2.



Mynd 4.2 Vísitala umferðar, íbúafjölda á höfuðborgarsvæðinu og landsframleiðslu frá 2005-2023.



## 5 Um slys

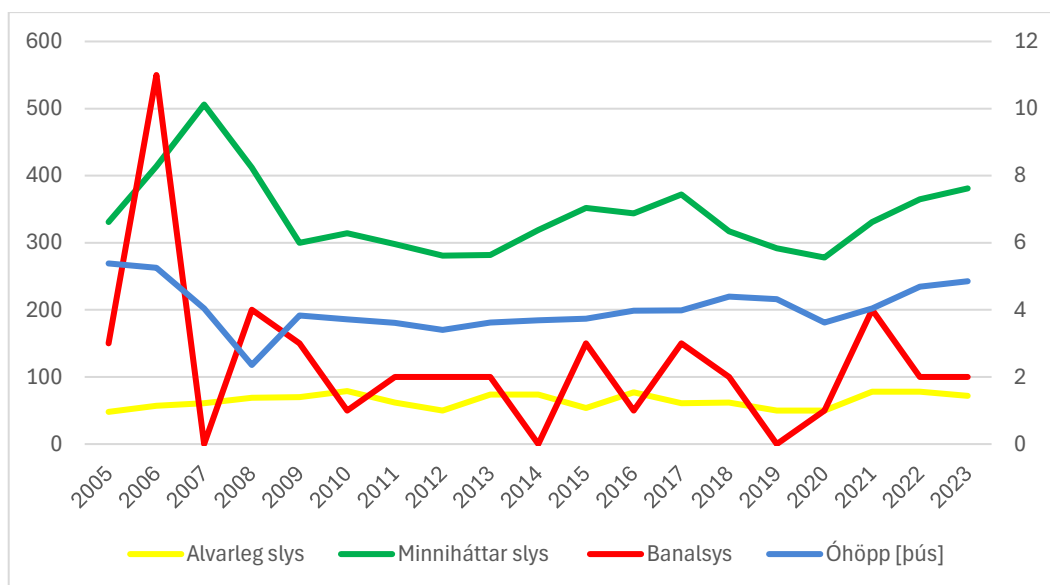
Í umfjöllunum um umferðaröryggi er tilvikum almennt skipt upp í fjóra flokka þ.e. banaslys, alvarleg slys, slys með litlum meiðslum og óhöpp án meiðsla. Með óhappi er átt við árekstur þar sem einungis hefur orðið eignatjón. Slys á við tilvik þar sem tjón hefur orðið á fólki. Banaslys eru skilgreind sem þau slys í umferð sem hafa leitt til andláts innan 30 daga frá slysi (Samgöngustofa, 2023).

Gögnin frá Samgöngustofu eru unnin upp úr tilkynningum lögreglu og fyrirtækisins *Aðstoð og Öryggi*. Tekið skal fram að skráning á slysum þar sem orðið hafa minniháttar meiðsli sem og á óhöppum er ekki með öllu áreiðanleg þar sem oft er ekki tilkynnt um slík slys og óhöpp. Í nánari greiningu er horft til fjölda slysa / óhappa, í stað fjölda slasaðra, en vitað er að fleiri en einn einstaklingur getur slasast í hverju slysi.

Í töflu 5.1 og á mynd 5.1 má sjá samantekt á gögnum Samgöngustofu (áður Umferðarstofu) um skráð slys og óhöpp á höfuðborgarsvæðinu. Sjá má að árið 2006 voru afar mörg banaslys eða um ellefu talsins. En að öðru leyti er ekki mikill munur á milli ára, meðalfjöldi banaslysa er 2,4 á ári, tvö ár eru án banaslysa.

Þrjú ár eru með fæst alvarleg meiðsli þ.e. 50, árin 2012, 2019 og 2020, en flest eru alvarlegu slysin 79 árið 2010, meðalfjöldi alvarlegra slysa er 64,5. Minniháttar meiðsli telja frá 281 árið 2012 og upp í 506 árið 2007, meðalfjöldi minniháttar meiðsla er 341 á ári. Óhöpp eru fæst 2.358 árið 2008 en flest eru árið 2005 þ.e. 5.384. Meðalfjöldi óhappa er 4.028 óhöpp á ári.

Á meðalári líða um 2,2 klst á milli umferðaróhappa, 25,6 klst á milli umferðarslysa með minniháttar meiðslum. Þá verða slys með alvarlegum meiðslum á 5,6 daga fresti og banaslys með 152 daga millibili.



Mynd 5.1 Skráður fjöldi slysa og óhappa á höfuðborgarsvæðinu. Hér eru óhöpp sýnd í þúsundum. Alvarleg og minniháttar slys á vinstri ás, banaslys og óhöpp á hægri ás.



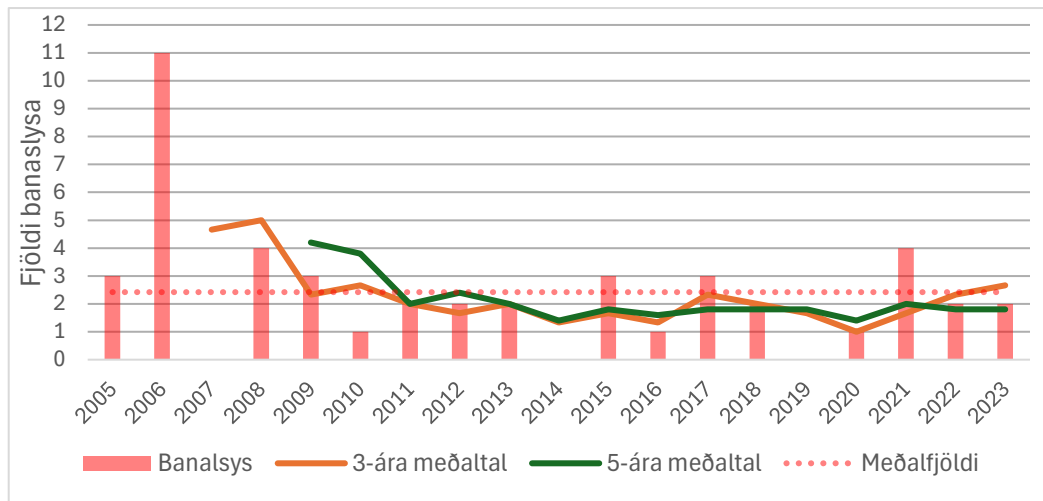
Tafla 5.1: Skráð slys og óhöpp innan höfuðborgarsvæðisins frá 2005-2023

Ár	Banaslys	Alvarleg meiðsli	Minniháttar meiðsli	Óhöpp	Heildarfjöldi tilvika
2005	3	48	331	5.384	5.766
2006	11	57	414	5.252	5.734
2007	0	61	506	4.047	4.614
2008	4	69	412	2.358	2.843
2009	3	70	300	3.836	4.209
2010	1	79	314	3.722	4.116
2011	2	62	298	3.616	3.978
2012	2	50	281	3.403	3.736
2013	2	74	282	3.620	3.978
2014	0	74	319	3.691	4.084
2015	3	54	352	3.736	4.145
2016	1	77	344	3.976	4.398
2017	3	61	372	3.981	4.417
2018	2	62	317	4.397	4.778
2019	0	50	292	4.317	4.659
2020	1	50	278	3.620	3.949
2021	4	78	331	4.040	4.453
2022	2	78	365	4.691	5.136
2023	2	72	381	4.849	5.304
<b>Meðalfjöldi</b>	<b>2,4</b>	<b>64,5</b>	<b>341,5</b>	<b>4.028</b>	<b>4.437</b>

## 5.1 Tegund tilvika

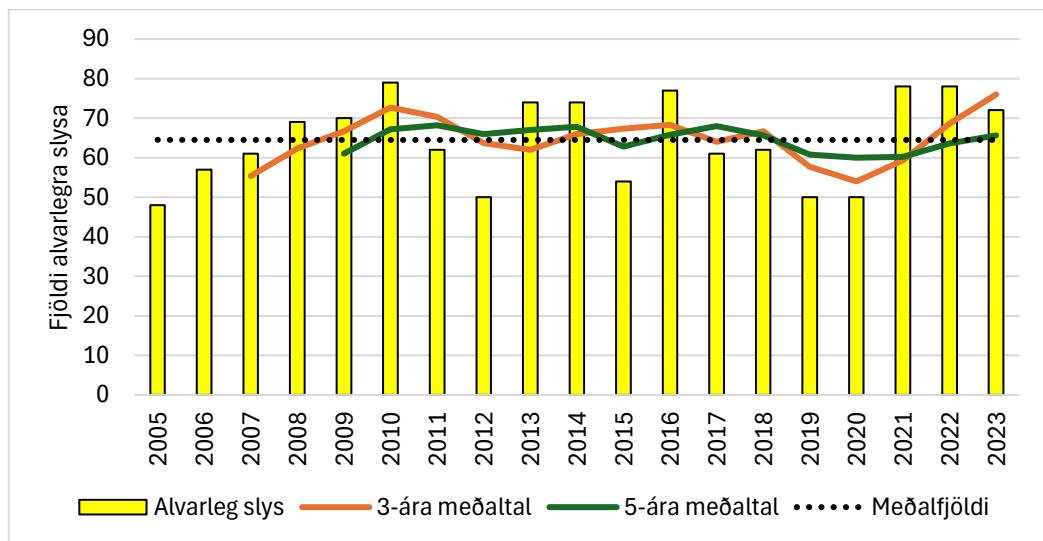
Skoðuð er nánar tegund tilvikanna eftir alvarleika slysa og er reiknað þriggja og fimm ára meðaltal fyrir hverja tegund tilviks.

Þegar skoðað er 19 ára tímabilið tilvika þ.e. árin 2005 til 2023 eru sbr. mynd 5.1, eins og áður segir, flest banaslysin árið 2006, sem er gríðarlega mikið frávik frá hinum árunum. Næstflestu banaslysin gerðust árið 2008 og 2021, eða 4 talsins. Meðalfjöldi banaslysa á höfuðborgarsvæðinu yfir tímabilið var 2,4 banaslys á ári. 3 ára meðaltal banaslysa á höfuðborgarsvæðinu flakkar á milli 1 banaslys árið 2020 og 5 banaslysa árið 2008. 5 ára meðaltal banaslysa dreifist minna, fer mest í 4,2 banaslys árið 2009, og lægst í 1,4 banaslys árin 2014 og 2020, líkt og má sjá á mynd 5.3.



Mynd 5.2 Heildarfjöldi banaslysa, 3 og 5 ára meðaltal sem og meðalfjöldi banaslysa, á höfuðborgarsvæðinu.

Mynd 5.3 sýnir fjölda alvarlegra slysa á höfuðborgarsvæðinu árin 2005-2023. Meðalfjöldi þeirra á ári var 64,5 slys yfir tímabilið. Dreifni slysa með alvarleg meiðsli er óreiðukennd og fjölgar og fækkar þeim slysum á víxl. Á árunum 2006-2010 fjölgar slysum með alvarlegum meiðslum um 65%, frá 2010 til 2012 fækkaði þeim hins vegar um þriðjung. Flestu alvarlegu slysin gerðust árin 2010, 2016, 2021 og 2022, þau voru þá á bilinu 77-79 slys með alvarlegum meiðslum



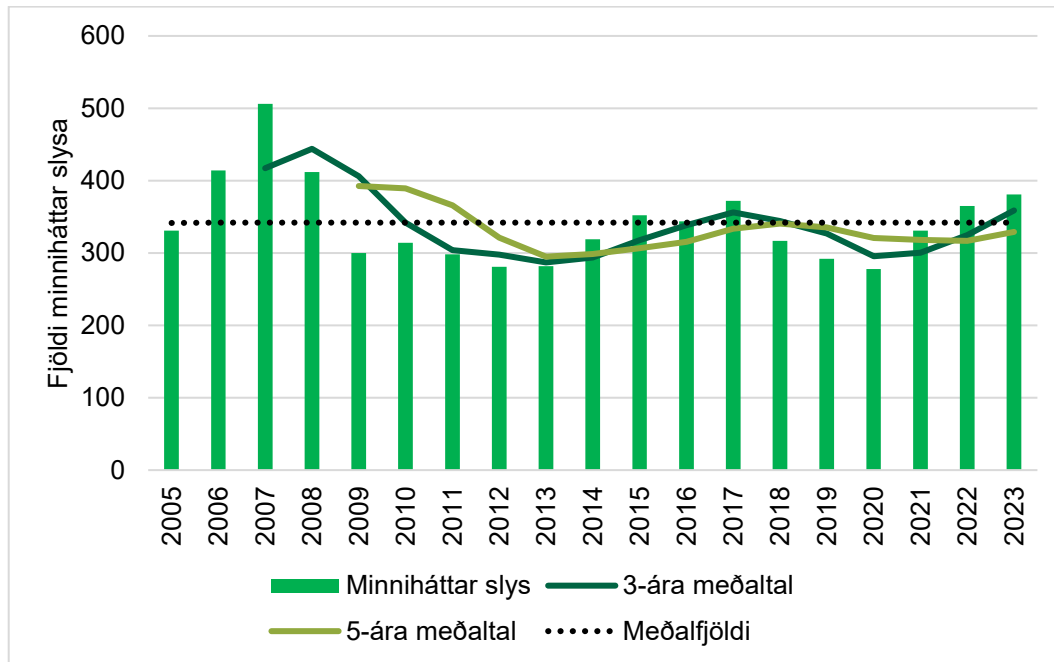
Mynd 5.3 Heildarfjöldi alvarlegra slysa, 3 og 5 ára meðaltal og meðalfjöldi á höfuðborgarsvæðinu.

Áhugavert er að sjá að í kjölfar bankahrunsins dró úr umferð, en fjöldi alvarlegra slysa hélst samt áfram hár, bæði árin 2008 og 2009. Bankahrunið var í október árið 2008. Hins vegar ef lítið er á árið 2020, þegar Covid-19 heimsfaraldurinn geisaði, dró úr fjölda alvarlegra slysa á höfuðborgarsvæðinu, eins og reikna má með þegar dregur úr umferð. Fá slys með alvarlegum meiðslum urðu árin 2012 og 2019 og einnig fá slys með minniháttar meiðslum. Til að hægt verði að draga einhverjar ályktanir þarf að rannsaka hvað veldur.

Á mynd 5.4 má sjá fjölda slysa sem leiddu til minniháttar meiðsla. Fjöldi þessara slysa hélst frekar jafn yfir árin, en árin 2006-2008 skera sig frá meðaltalinu þar sem fjöldinn var óvenju hár. Árið 2007 urðu flest slys, eða 500 talsins. Eftir bankahrunið, þ.e. árið 2009, urðu fá slys og svipað mörg slys voru árið 2020 þegar heimsfaraldurinn geisaði. Á báðum



árunum dróst úr umferð. Meðalfjöldi slysa sem leiddu til minniháttar meiðsla á tímabilinu voru 342 slys.



Mynd 5.4 Heildarfjöldi minniháttar slysa, 3 og 5 ára meðaltal og meðalfjöldi á höfuðborgarsvæðinu.



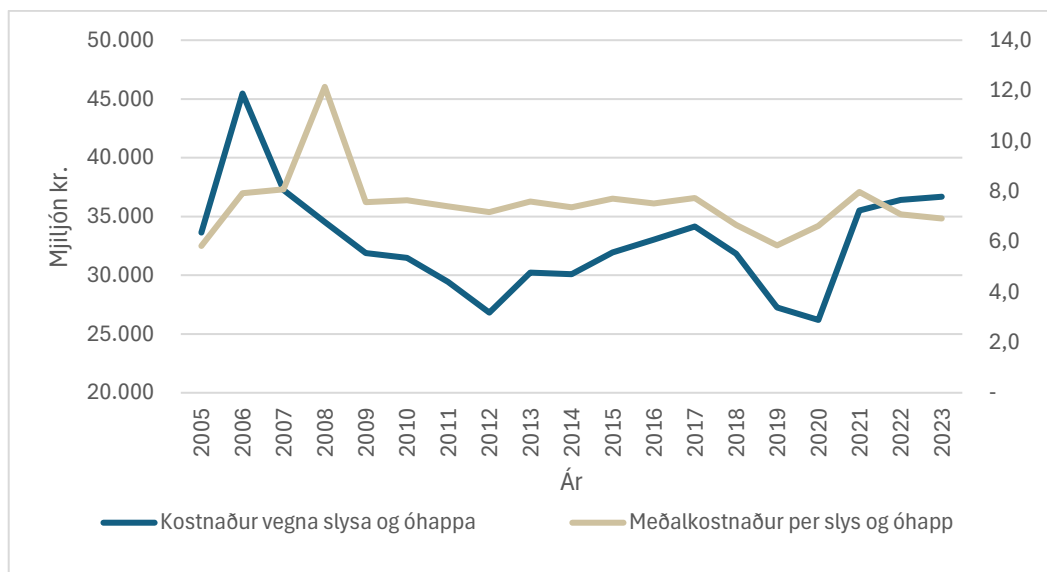
## 5.2 Kostnaður slysa

Umferðarslysum og óhöppum fylgir kostnaður, bæði fyrir þá sem lenda í slysum og óhöppum, sem og fyrir ríkið. Um er að ræða meðaltalstölur, sem eru metnar út frá beinum og óbeinum útgjöldum og beinum samfélagslegum útgjöldum. Áætlaðan kostnað hverrar tegundar umferðarslysa má sjá í töflu 5.2.

**Tafla 5.2: Kostnaður við hvert umferðarslys verðlag 2023 í milljónum króna**

Banaslys	Alvarlegt slys	Slys með litlum meiðslum	Óhöpp án meiðsla
931,3	122,0	42,9	2,0

Á mynd 5.5 má sjá árlegan slysakostnað höfuðborgarsvæðisins, samtals fyrir bæði slys og óhöpp. Heildarkostnaður umferðarslysa og -óhappa árána 2005-2023 var 623 milljarðar. Árlegur meðalkostnaður umferðarslysa og -óhappa á höfuðborgarsvæðinu á tímabilinu var 32,8 milljarðar króna á verðlagi 2023. Sjá má að slysa- og óhappakostnaður höfuðborgarsvæðisins helst nokkuð stöðugur í kringum 31-36 milljarða á ári. Á tímabilinu eru aðeins fjögur skipti þar sem slysa- og óhappakostnaður fer undir 30 milljarða á ári.



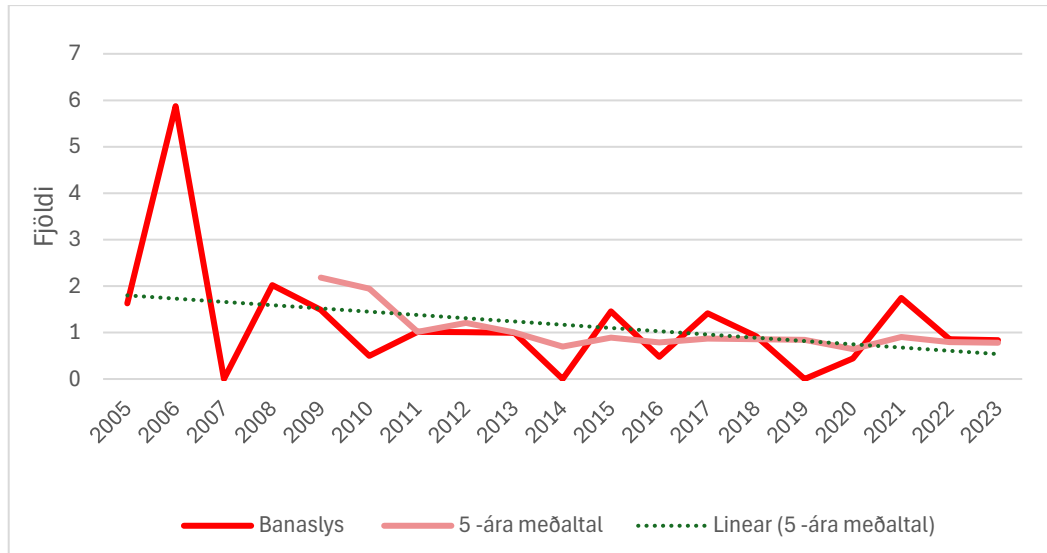
Mynd 5.5 Árlegur heildarkostnaður umferðarslysa og -óhappa á höfuðborgarsvæðinu (vinstri ás) og meðalkostnaður hvers slys og óhapps (hægri ás), á verðlagi 2023.



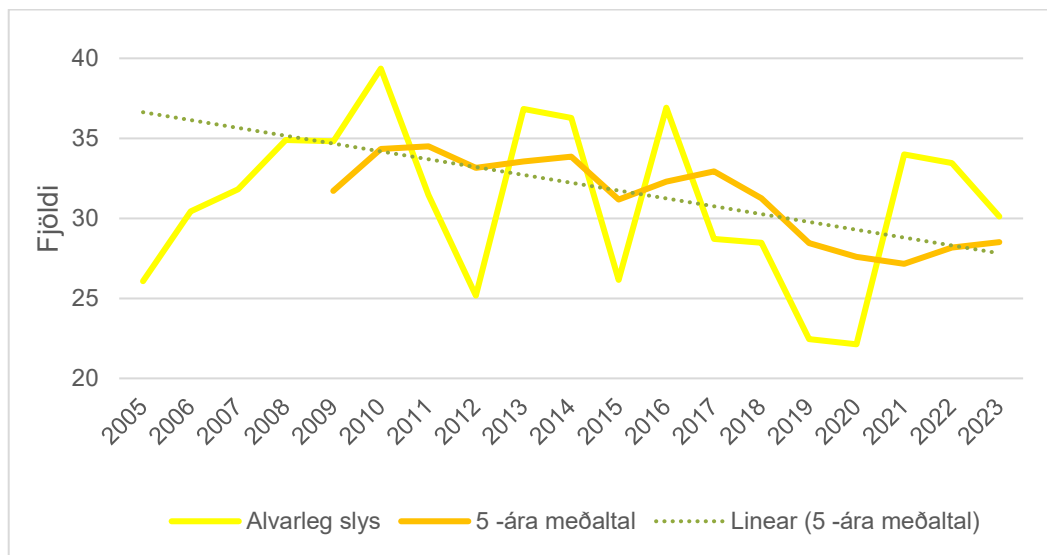
## 6 Slyss og aðrar breytur

### 6.1 Íbúafjöldi höfuðborgarsvæðisins

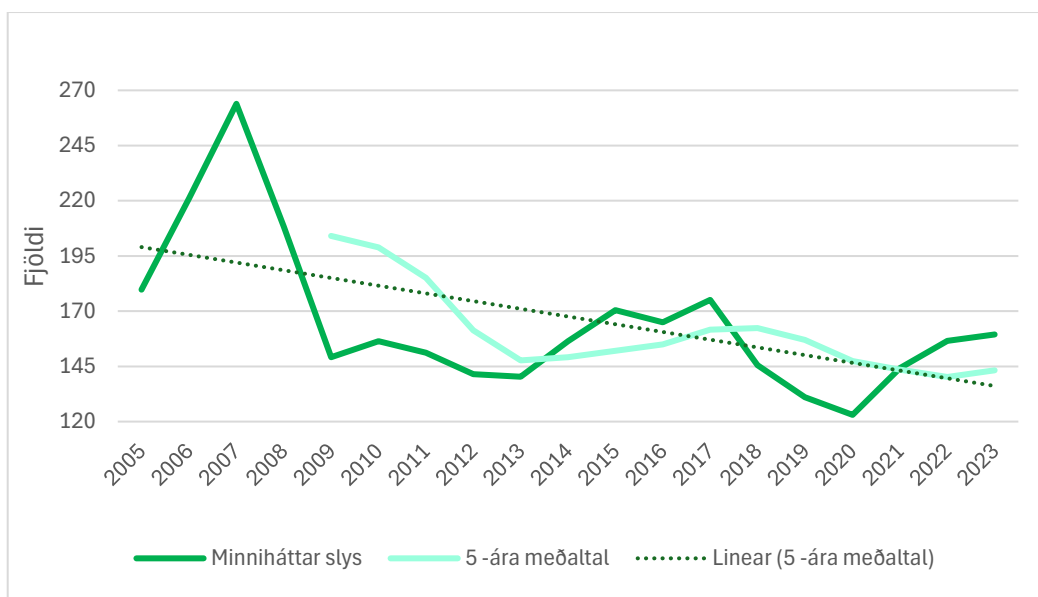
Sé slysatölfræðin borin saman við íbúaaukningu á höfuðborgarsvæðinu má sjá að hlutfallslega færri íbúar lenda í slysi í öllum flokkum slysa og óhappa, eftir því sem íbúum fjölgar. Fjöldi slysa af hverri tegund á hverja 100.000 íbúa höfuðborgarsvæðisins má sjá á mynd 6.1 - mynd 6.4



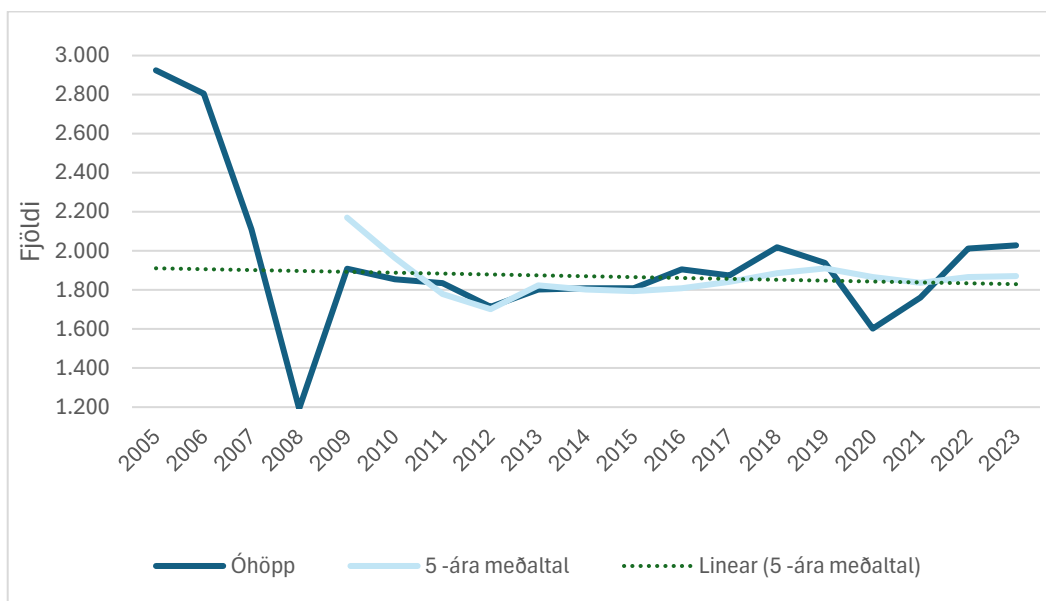
Mynd 6.1 Fjöldi banaslysa á hverja 100.000 íbúa höfuðborgarsvæðisins



Mynd 6.2 Fjöldi alvarlegra slysa á hverja 100.000 íbúa höfuðborgarsvæðisins

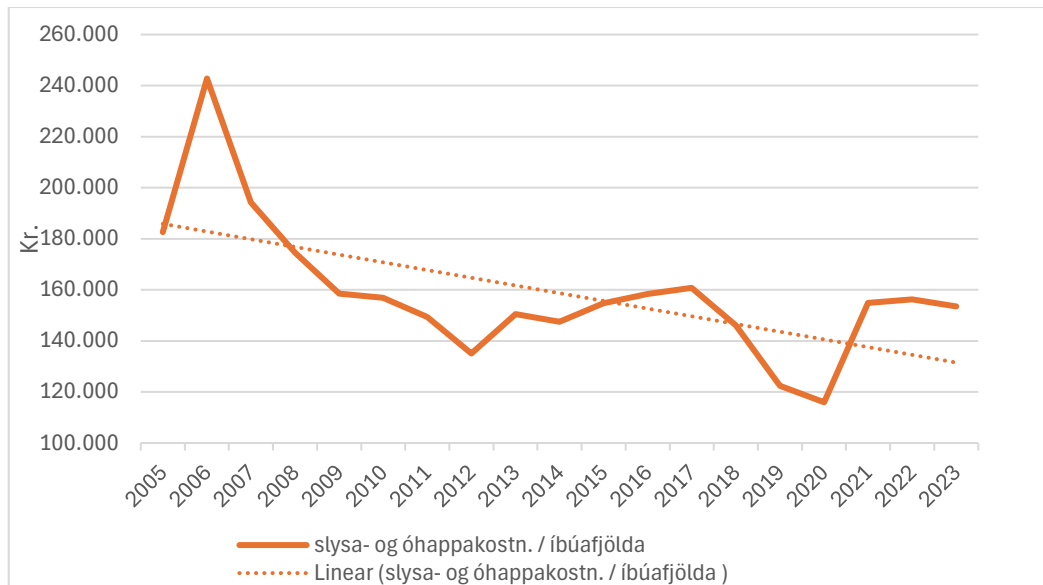


Mynd 6.3 Fjöldi minniháttar slysa á hverja 100.000 íbúa höfuðborgarsvæðisins



Mynd 6.4 Fjöldi óhappa á hverja 100.000 íbúa höfuðborgarsvæðisins.

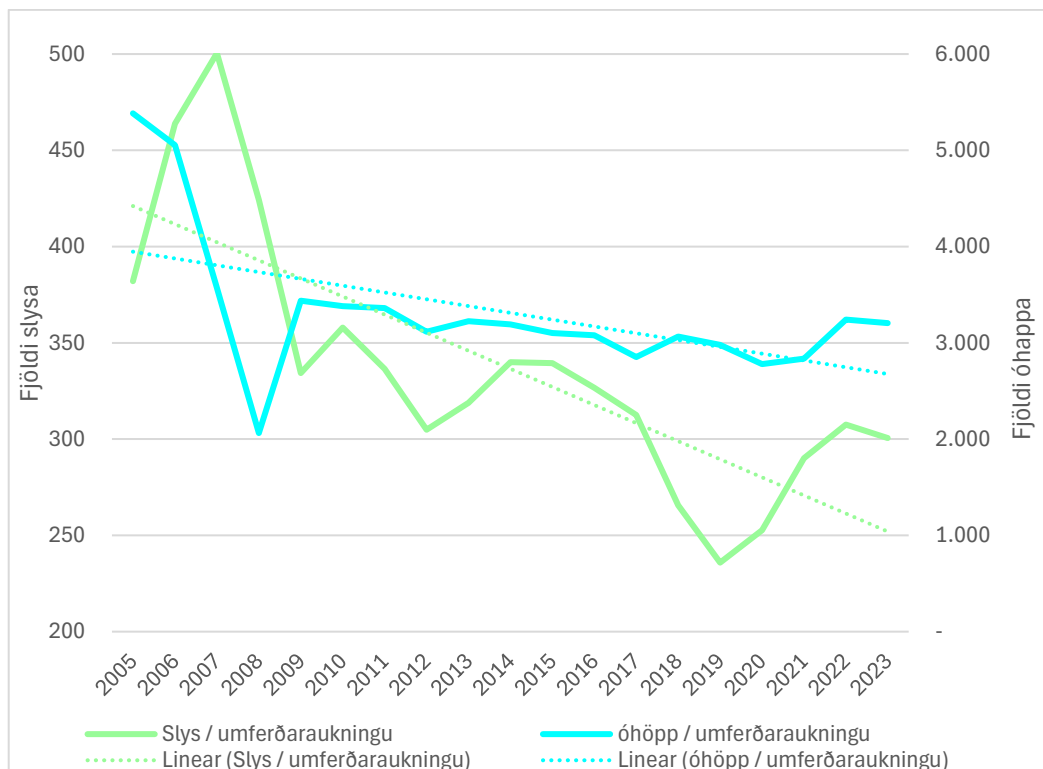
Samhliða fækkandi slysum og óhöppum á hvern íbúa höfuðborgarsvæðisins, hefur slysa- og óhappakostnaður á hvern íbúa lækkað umtalsvert á síðastliðnum árum. Árið 2005 var kostnaður vegna slysa og óhappa um 182 þúsund krónur (á verðlagi 2023) á hvern íbúa höfuðborgarsvæðisins, en árið 2023 var slysa- og óhappakostnaður kominn niður í 153 þúsund krónur á hvern íbúa. Slysa- og óhappakostnað á hvern íbúa höfuðborgarsvæðisins má sjá á mynd 6.5.



Mynd 6.5 Slysa- og óhappakostnaður á hvern íbúa höfuðborgarsvæðisins, í krónum á verðlagi 2023.

## 6.2 Umferðaraukning á höfuðborgarsvæðinu

Sé slysatölfræðin borin saman við vísitölu umferðar um mælisniðin þrjú, má sjá að slys á ekna kílómetra fer lækkandi, sem og óhöpp á ekna kílómetra, sjá mynd 6.6. Á myndinni má sjá að þrátt fyrir aukningu umferðar um 50% um mælisniðin þrjú, þá hefur fjölgun slysa eða óhappa ekki aukist af sama krafti. Fer þess í stað slysum og óhöppum á hvern ekin kílómetra fækkandi innan höfuðborgarsvæðisins.



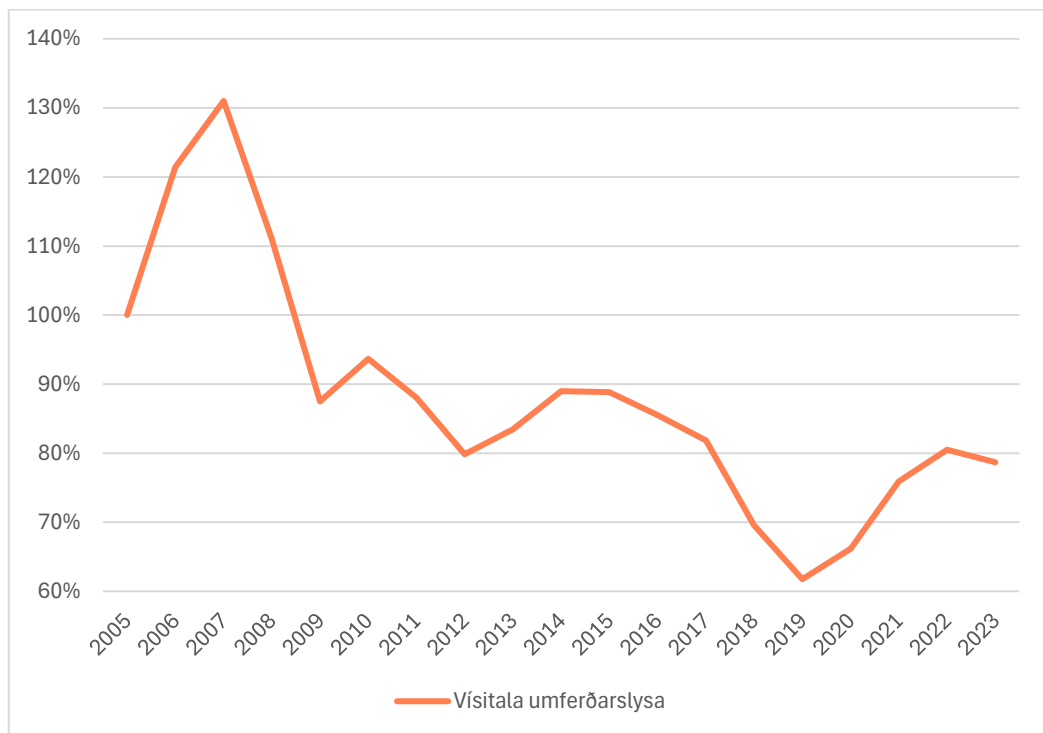
Mynd 6.6 Slysafjöldi á ekna kílómetra (vinstri ás) og óhappafjöldi á ekna kílómetra (m.v. umferðaraukningu í mælisniðunum þremur).



## 7 Nýjar vísitölur

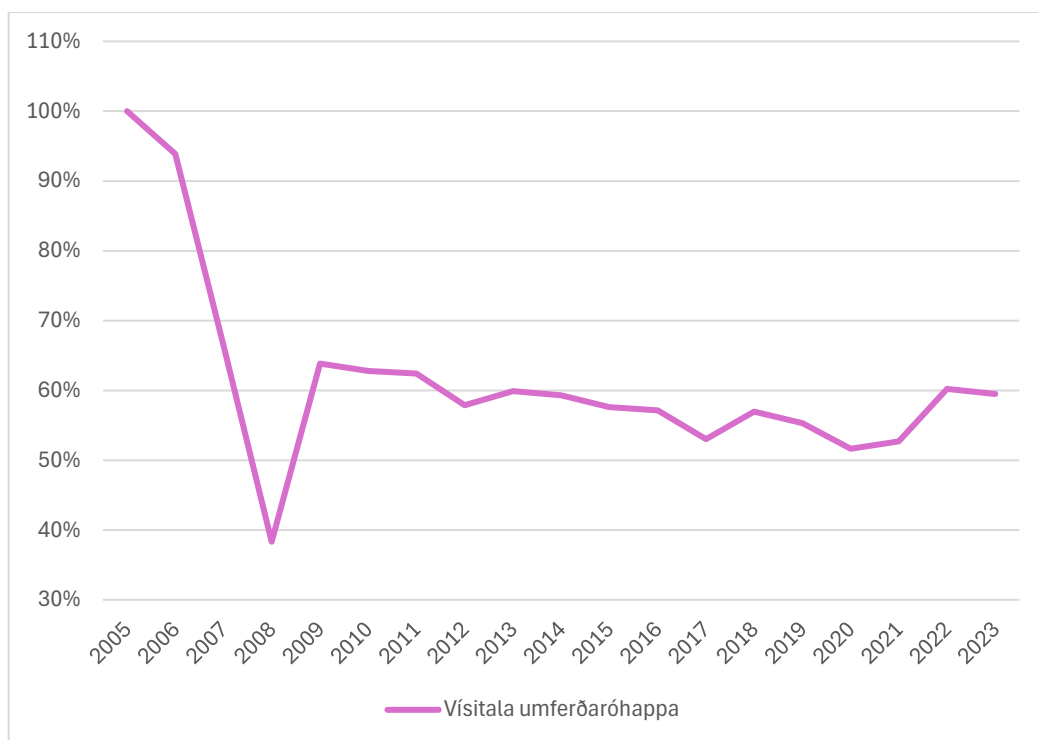
Út frá fyrirliggjandi gögnum má finna slysa- og óhappavísitölur, þar sem fjöldi slysa og óhappa er metið samhliða breytingu á umferðarmagni á höfuðborgarsvæðinu.

Á mynd 7.1 má sjá nýja slysavísitölu umferðarslysa fyrir höfuðborgarsvæðið. Vísitala umferðarslysa er heldur meira óregluleg en aðrar vísitölur sem fjallað hefur verið um í fyrri greiningum. Sjá má að á fyrstu tveim árum í upphafi tímabilsins reis vísitalan umtalsvert, upp um tæp 30%, en síðan hefur vísitala umferðarslysa hægt og rólega farið niður á við. Árið 2023 hafði vísitala umferðarslysa lækkað um rúmlega 21% frá 2005. Merkir lækkun slysavísitölnnar að 21% færri slys skeðu á höfuðborgarsvæðinu fyrir hvern kílómetra ekin árið 2023 heldur en árið 2005.



Mynd 7.1 Vísitala umferðarslysa fyrir höfuðborgarsvæðið

Að sama skapi má finna óhappavísitölu umferðaróhappa fyrir höfuðborgarsvæðið, sjá mynd 7.2. Ólíkt slysavísitölnni, tók hún skarpa dýfu í upphafi tímabilsins. Frá 2009 hefur óhappavísitalan verið nokkuð stöðug. Vísitalan segir okkur að frá 2009 hefur óhappatíðni lækkað lítilega með tilliti til aukinnar umferðar.



Mynd 7.2 Vísitala umferðaróhappa fyrir höfuðborgarsvæðið

## 8 Niðurstaða

Borin var saman slysa- og óhappatíðni 19 ára tímabils við fjölgun íbúa sem og við aukið umferðarmagn á höfuðborgarsvæðinu. Vísitala umferðar á höfuðborgarsvæðinu hefur aukist um 51% á tímabilinu, og vísitala íbúafjölda höfuðborgarsvæðisins um tæp 30%. Greiningin leiddi í ljós að samhliða hækkandi vísitölu íbúafjölda og vísitölu umferðar á höfuðborgarsvæðinu hafa vísitölur umferðarslysa og umferðaróhappa lækkað á tímabilinu. Vísitala umferðarslysa hefur lækkað um tæp 20% og vísitala umferðaróhappa hefur lækkað um tæplega 40%.

Má því álykta út frá gefnum forsendum að umferð á höfuðborgarsvæðinu hefur orðið hlutfallslega öruggari á tímabilinu 2005 – 2023.

Mikilvægt er að túlka ekki tölur fyrir eitt ár sem vísbendingu um aukningu eða minnkun á tíðni tilvika í umferðinni, heldur horfa á lengra tímabil. Litlar breytingar geta valdið nokkrum sveiflum um fjölda tilvika, vegna fámennis þjóðarinnar.



## 9 Heimildarskrá

- Betri samgöngur. (2024). *Framkvæmdaáætlun uppfærðs samgöngusáttmála*. Sótt frá Betrisamgöngur: [https://betrisamgongur.is/wp-content/uploads/2024/08/210824\\_Framkvaemdaaetlun-uppfaerds-samgongusattmala.pdf](https://betrisamgongur.is/wp-content/uploads/2024/08/210824_Framkvaemdaaetlun-uppfaerds-samgongusattmala.pdf)
- Friðriksson, I. (2009). Aðdragandi bankahrunsins í október 2008. Sótt frá <https://www.sedlabanki.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=6794>
- Hagstofa Íslands. (05. 06 2024). *Mannfjöldi eftir kyni, aldri og sveitarfélögum 1998-2024 - Sveitarfélagaskipan hvers árs*. Sótt frá Hagstofan: [https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar\\_\\_mannfjoldi\\_\\_2\\_byggdir\\_\\_sveitarfelog/MAN02001.px](https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__mannfjoldi__2_byggdir__sveitarfelog/MAN02001.px)
- Hagstofa Íslands. (24. 09 2024). *Samandregið yfirlit landsframleiðslu og þjóðartekna 1945-2023*. Sótt frá Hagstofan: [https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur\\_\\_thjodhagsreikningar\\_\\_landsframl\\_\\_1\\_\\_landsframleidsla/THJ01000.px](https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur__thjodhagsreikningar__landsframl__1__landsframleidsla/THJ01000.px)
- Hagstofa Íslands. (06. 06 2024). *Vísitala neyslúverðs og breytingar, grunnur 1988=100*. Sótt frá Hagstofan: [https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur\\_\\_visitolur\\_\\_1\\_vnv\\_\\_1\\_vnv/VIS01000.px/](https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/Efnahagur/Efnahagur__visitolur__1_vnv__1_vnv/VIS01000.px/)
- Háskóli Íslands. (október 2012). *Innleiðing arðsemislíkansins „TERESA“*. Sótt frá Skemman: <https://skemman.is/bitstream/1946/12775/1/TERESA.pdf>
- Ingólfsson, A. Þ. (22. 01 2022). *Bílarnir á götunum þyngjast og þyngjast*. Sótt frá Kjarninn: <https://kjarninn.is/skyring/nyskradir-folksbilar-nalgast-thad-ad-vera-tvo-tonn-ad-thyngd-ad-medaltali/>
- Kröyer, H. (2023). *Öryggi fjöldans og slys á gangandi og hjólandi vegfarendum*. Reykjavík: Vegagerðin. Sótt frá <https://wp-beta.vegagerdin.is/wp-content/uploads/2023/07/hver-eru-oryggisahrif-af-thvi-ad-fjolga-ovordum-vegfarendum.pdf>
- Ommeren, J. V., Rietveld, P., Hop, J. Z., & Sabir, M. (2013). Killing kilos in car accidents: Are external costs of car weight internalised? *Economics of Transportation*. Sótt frá [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2212012213000142?casa\\_token=umfA3uDJKK0AAAAA:sXNJ6d5mX0kidhDdKDhznzAug7DI3nCTAcS9AKL6ZUMhSQEY7MoKadIxDufksJ33zV1hjJ5PHQ](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2212012213000142?casa_token=umfA3uDJKK0AAAAA:sXNJ6d5mX0kidhDdKDhznzAug7DI3nCTAcS9AKL6ZUMhSQEY7MoKadIxDufksJ33zV1hjJ5PHQ)
- Samgöngustofa. (2013). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2013*. Reykjavík: Samgöngustofa. Sótt frá <https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/mF1BlxpmqUbtXYJmAslh0/dcc5c66b58106a85bf0df28c817f7bdc/slysaskyrsla2013umferd.pdf>
- Samgöngustofa. (2014). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2014*. Reykjavík: Samgöngustofa. Sótt frá <https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/2Ze52j127li8LEUSNQev5a/92ff6e45c833335e4057fc4e984d7761/Slysaskyrsla2014umferd.pdf>
- Samgöngustofa. (2015). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2015*. Reykjavík: Samgöngustofa. Sótt frá



[https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/3ZRQC1fJ98DbAcQ5oF0YD6/689a9a20738d85ec6e7c932aad4a86dd/Slysaskyrsla\\_2015.pdf](https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/3ZRQC1fJ98DbAcQ5oF0YD6/689a9a20738d85ec6e7c932aad4a86dd/Slysaskyrsla_2015.pdf)

Samgöngustofa. (2016). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2016*. Reykjavík: Samgöngustofa. Sótt frá

<https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/2nlppxKWh2fcMNGyssJDpu/b94807c463c980408a88f4397a87eb9f/Slysaskyrsla2016.pdf>

Samgöngustofa. (2017). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2017*. Reykjavík: Samgöngustofa. Sótt frá

<https://downloads.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/4PdUbjS75TKI2LB1WoCQkh/730254488482fc2dba8f8a18a412e0e4/Slysaskyrsla2017.pdf>

Samgöngustofa. (2018). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2018*. Reykjavík: Samgöngustofa. Sótt frá

<https://downloads.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/6uGk1I2XIVVnuXYMgYHHUH/130691edd0df123cfb8f1b0284da5e78/Slysaskyrsla2018.pdf>

Samgöngustofa. (2019). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2019*. Reykjavík: Samgöngustofa. Sótt frá

<https://downloads.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/6NZclrqDkdu31a0Dk4UVGP/795db410fa1c6fd1bb0d76fb925839bb/Slysaskyrsla2019.pdf>

Samgöngustofa. (2020). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2020*. Reykjavík: Samgöngustofa. Sótt frá

<https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/3kMDcjs1khn83nm6aVqf31/9d99313be83e7597a8135e3d8c38e031/Slysaskyrsla2020.pdf>

Samgöngustofa. (2021). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2021*. Reykjavík: Samgöngustofa. Sótt frá

<https://downloads.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/20QV1Fu62bOLOFOw6BuOod/4a77306c7175cff503567b25a26dacde/Slysaskyrsla2021.pdf>

Samgöngustofa. (2022). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2022*. Reykjavík: Samgöngustofa. Sótt frá

<https://downloads.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/1BvtyLH6PLM3dZfrYJ0D6L/a13dea7983b4de7a2cda7bc538977013/Slysaskyrsla2022.pdf>

Samgöngustofa. (2023). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2023*. Reykjavík: Samgöngustofa. Sótt frá

<https://downloads.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/7c1JAha43PxtYkYUuc2t9r/136277d86c5e53be43101cbd1c5e2501/Slysaskyrsla2023.pdf>

Sigurðardóttir, E. I. (17. 01 2024). *Fjöldi banaslysa það sem af er ári ekki sést í áratugi*.

Sótt frá Vísir: <https://www.visir.is/g/20242516704d/fjoldi-bana-slysa-thad-sem-af-er-ari-ekki-sest-i-ara-tugi>

Stjórnarráðið. (2023). *Umferðaröryggisáætlun 2024 - 2038*.

Trafkon AB, Efla hf. og Verkís hf. (5. júní 2020). *Umferðaröryggisáætlun Reykjavíkur 2019-2023*. Sótt frá reykjavik:

[https://reykjavik.is/sites/default/files/umferdaroryggisaaetlun\\_reykjavikur\\_2019-2023.pdf](https://reykjavik.is/sites/default/files/umferdaroryggisaaetlun_reykjavikur_2019-2023.pdf)

Umferðarstofa. (2005). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2005*. Reykjavík: Umferðarstofa. Sótt frá

[https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/ie43uGhwpAQZQoRhpN6qC/e70f9388ff9f2e874936fd7e88727b8b/slysaskyrsla2005\\_\\_1\\_.pdf](https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/ie43uGhwpAQZQoRhpN6qC/e70f9388ff9f2e874936fd7e88727b8b/slysaskyrsla2005__1_.pdf)



- Umferðarstofa. (2006). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2006*. Reykjavík: Umferðarstofa. Sótt frá  
[https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/2ZzBwjP1orMRWGs1KjCMnN/0260e4ab01e85c9df1aa7f50e526dac9/slysaskyrsla2006\\_\\_1\\_.pdf](https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/2ZzBwjP1orMRWGs1KjCMnN/0260e4ab01e85c9df1aa7f50e526dac9/slysaskyrsla2006__1_.pdf)
- Umferðarstofa. (2007). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2007*. Reykjavík: Umferðarstofa. Sótt frá  
[https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/6suFRvvbEYG3Nbfwe91onT/5f83fe60fac200e5ff0d669eb36760e8/slysaskyrsla2007\\_\\_1\\_.pdf](https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/6suFRvvbEYG3Nbfwe91onT/5f83fe60fac200e5ff0d669eb36760e8/slysaskyrsla2007__1_.pdf)
- Umferðarstofa. (2008). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2008*. Reykjavík: Umferðarstofa. Sótt frá  
[https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/517u3gxEiJ69iIPxaW8A7g/4625d01e82bcbd6b6c391f869abcfa98/slysaskyrsla2008\\_\\_1\\_.pdf](https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/517u3gxEiJ69iIPxaW8A7g/4625d01e82bcbd6b6c391f869abcfa98/slysaskyrsla2008__1_.pdf)
- Umferðarstofa. (2009). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2009*. 2009: Umferðarstofa. Sótt frá  
<https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/2hnJpi6JH4xfHGqsaWpKdr/ed8741af6547cec13957f59254179db1/slysaskyrsla2009Ny.pdf>
- Umferðarstofa. (2010). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2010*. Reykjavík: Umferðarstofa. Sótt frá  
<https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/3yXau8u9c2T0zzFMuiZxQV/d927d122ad4b037b8c3cdbcbe6dcdbc2e3/Umferdarslys2010.pdf>
- Umferðarstofa. (2011). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2011*. Reykjavík: Umferðarstofa. Sótt frá  
[https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/1Rza93QMOcobsy67X5K7un/3f6ba9efea2501e8c95ce8566fab1249/Umferdarslys2011\\_2\\_\\_1\\_.pdf](https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/1Rza93QMOcobsy67X5K7un/3f6ba9efea2501e8c95ce8566fab1249/Umferdarslys2011_2__1_.pdf)
- Umferðarstofa. (2012). *Umferðarslys á Íslandi - árið 2012*. Reykjavík: Umferðarstofa. Sótt frá  
<https://assets.ctfassets.net/8k0h54kbe6bj/Td3bA6pbehlrUVgzSyOqv/bc8be5a17da9f38c8035405fa99ad44f/slysaskyrsla2012umferd.pdf>
- Vegagerdin. (06. Desember 2023). *Líka met í umferðinni á höfuðborgarsvæðinu*. Sótt frá Vegagerdin: <https://www.vegagerdin.is/vegagerdin/starfsemi/frettir/lika-met-i-umferdinni-a-hofudborgarsvaedinu>
- Vegagerðin. (maí 2014). *Kostnaður umferðarslysa*. Sótt frá Vegagerdin: [https://www.vegagerdin.is/Vefur2.nsf/Files/Kostnadur\\_umferdarslysa/\\$file/Kostna%C3%B0ur%20umfer%C3%B0arslysa.pdf](https://www.vegagerdin.is/Vefur2.nsf/Files/Kostnadur_umferdarslysa/$file/Kostna%C3%B0ur%20umfer%C3%B0arslysa.pdf)
- Verkís. (2010). *Slysagreining. Miklabraut/Kringlumýrarbraut. Ávinningur af óhindruðum beygjustraumum*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Vísir. (21. mars 2023). *Faraldur kórónuveiru (COVID-19)*. Sótt frá vísir: <https://www.visir.is/p/koronuveira>
- Ægisson, E. A. (17. 07 2024). *Banaslys ekki fleiri síðan 2018*. Sótt frá Mbl: [https://www.mbl.is/frettir/innlent/2024/07/17/banaslys\\_ekki\\_fleiri\\_sidan\\_2018/](https://www.mbl.is/frettir/innlent/2024/07/17/banaslys_ekki_fleiri_sidan_2018/)