



UMFERÐARÖRYGGISÁÆTLANIR SVEITARFÉLAGA

Mat á ávinningi

Apríl 2020



19325

https://vsoradgjof.sharepoint.com/sites/workpoint/Project131/Documents/v/Greinagerð/19325_sk200103_Umferðaröryggisáætlanir_Sveitarfélaganna.docx

Nr. útg.	Dagsetning	Unnið	Yfirfarið	Samþykkt
1. drög	1.4.2020	LMG/SJ/KEP/NÓE	SÓ	SJ
2.	28.4.2020	LMG/SJ/KEP/NÓE	SÓ	SJ

Unnið af:

VSÓ Ráðgjöf
Borgartúni 20, 105 Reykjavík

www.vso.is

Unnið fyrir:



Vegagerðin
Borgartúni 5-7, 105 Reykjavík



Efnisyfirlit

1	Inngangur	3
1.1	Bakgrunnur og forsaga	3
1.2	Tilgangur og markmið	3
2	Aðferðafræði og gögn	4
3	Umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaganna	5
3.1	Kerfisbundin rýni	5
3.2	Niðurstöður úr spurningalistum og viðtölum	8
3.2.1	<i>Hefur verið ávinningur af áætluninni og hefur hún nýst embættismönnum?</i>	8
3.2.2	<i>Forgangslistar</i>	8
3.2.3	<i>Eftirfylgni</i>	8
3.2.4	<i>Meðvitund, fræðsla og upplýsingagjöf um umferðaröryggi</i>	9
3.2.5	<i>Leiðbeiningar</i>	9
3.3	Tillögur að bættri umferðaröryggisáætlun	9
4	Slysagreining	11
4.1	Garðabær	11
4.2	Ísafjörður	12
4.3	Fjallabyggð	13
4.4	Reykjavíkurborg	14
4.5	Túlkun	14
5	Niðurstöður	15
6	Umræður	16
7	Viðauki	18
7.1	Spurningalisti	18
7.2	Tilvik í sveitarfélögum 2008 – 2018	19
8	Heimildir	22



1 Inngangur

Eftirfarandi skýrsla er afrakstur rannsóknar VSÓ Ráðgjafar sem nefnist „Umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaganna. Mat á ávinningi.“ og var styrkt af Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar. Verkefnið var unnið af Láru Margréti Gísladóttur, Svanhildi Jónsdóttur, Kristjönu Ernu Pálsdóttur og Nils Ólafi Egilssyni, öll starfandi á Samgöngusviði hjá VSÓ Ráðgjöf. Erna Bára Hreinsdóttir, forstöðumaður skipulagsdeildar Vegagerðarinnar, Katrín Halldórsdóttir, verkfræðingur á umferðardeild Vegagerðarinnar, og Kolbrún Guðný Þorsteinsdóttir, sérfræðingur á öryggis- og fræðsludeild Samgöngustofu, voru til ráðgjafar í verkefninu. Skýrsluhöfundar vilja þakka þeim sveitarfélögum sem tóku þátt í rannsókninni með því að svara spurningalista og veita viðtal.

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 vinna hjá.

1.1 Bakgrunnur og forsaga

Markmiðið með gerð umferðaröryggisáætlana er að auka vitund forráðamanna sveitarfélaga og íbúa um umferðaröryggi. Árið 2010 voru gefnar út leiðbeiningar um gerð umferðaröryggisáætlana sveitarfélaga sem unnar voru af Vegagerðinni, Samgöngustofu og verkfræðistofunni Mannviti. Tilgangur þeirra var að útbúa ramma fyrir sveitarfélög sem nýtist þeim við vinnslu umferðaröryggisáætlana. Í leiðbeiningunum er vinnuferlinu lýst og gefnar upplýsingar um helstu áhersluatriði. Markmiðið með þeim er að útbúa grunn að samræmdum og markvissum vinnubrögðum sveitarfélaga og stuðla að skilvirkari forgangsröðun verkefna í umferðaröryggismálum.

Undanfarin ár hefur Samgöngustofa hvatt sveitarfélögin til að gera áætlanir um umferðaröryggismál og þá sérstaklega fjölmennari sveitarfélög, en í samgönguáætlun 2011-2022 var markmiðið að öll sveitarfélög með 1.000 íbúa eða fleiri gerðu umferðaröryggisáætlun. Sveitarfélögin sem hafa gefið út áætlanir eru misstór og því eðlilega einhver blæbrigðamunur á áætlununum. Sum sveitarfélög hafa endurútfengið sínar áætlanir enda mikilvægt að litið sé á þessar áætlanir sem lifandi skjal sem unnið er eftir og uppfært reglulega, eins og kemur fram í leiðbeiningunum.

1.2 Tilgangur og markmið

Tilgangur verkefnisins er að rannsaka hvort umferðaröryggisáætlanir nýtist sveitarfélögum og hvaða áhrif umferðaröryggisáætlanir hafa haft á umferðaröryggi í sveitarfélögum. Verkefnið er tvískipt. Fyrri hluti verkefnisins snýr að því að rýna kerfisbundið útgefnar umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaga á landsvísu, taka saman reynslu sveitarfélaga af gerð þeirra og kanna hvernig eftirfylgni hefur verið, með spurningalista og viðtölum. Í síðari hluta verkefnisins er tíðni tilvika skoðuð til að meta árangur umferðaröryggisáætlana.

Rannsakað verður hvort:

- sveitarfélögin hafi fylgt leiðbeiningum við gerð áætlana og hvort það megi bæta leiðbeiningarnar.
- forgangslista verkefna hefur verið fylgt og hvað valdi því ef honum hefur ekki verið fylgt.
- eftirfylgni hafi verið með áætlununum og samráðshópi haldið við.
- fræðsla um umferðaröryggi hafi verið aukin og upplýsingagjöf frá sveitarfélagi til íbúa, um framkvæmdir í þágu umferðaröryggis, hafi verið bætt.
- tilvikum í sveitarfélaginu hefur fækkað eftir gerð umferðaröryggisáætlunar.



Markmiðið er því að koma með samantekt á þeirri vinnu sem sveitarfélögin hafa lagt í og leggja mat á ávinning þeirrar vinnu.

2 Aðferðafræði og gögn

Farið var kerfisbundið yfir umferðaröryggisáætlunir allra sveitarfélaganna með hliðsjón af leiðbeiningunum.

Spurningalisti var útbúinn til að senda á öll 20 sveitarfélögin sem hafa gefið út umferðaröryggisáætlun. Spurningarlistinn var yfirfarinn á samráðsfundi með ráðgjöfum frá Vegagerðinni og Samgöngustofu, og svo betrubættur. Spurningalistinn var sendur og óskað eftir að honum yrði svarað. Fimm af tuttugu sveitarfélögunum voru valin og sérstaklega óskað eftir því að þau veittu ítarlegra viðtal um spurningalistann.

Farið var yfir slysaögn úr slysakorti Samgöngustofu og farið var yfir slysatölfræði ellefu ára tímabils, 2008 – 2018, fyrir þau tuttugu sveitarfélög sem gert hafa umferðaröryggisáætlunir. Í skýrslunni er orðið tilvik notað yfir slys og óhöpp. Slys eru tilvik þar sem fólk hefur orðið fyrir meiðslum og skiptast í slys með litlum meiðslum, alvarleg slys og banaslys. Óhöpp eru tilvik þar sem einungis hefur orðið eignatjón. Til skoðunar eru tilvik sem tilkynnt hafa verið til lögreglu en ekki samkvæmt tjónaskýrslum tryggingarfélaganna. Það getur því verið vanskráning á tilvikum þar sem t.d. er ekið á dýr eða minniháttar árekstrum, svo gera má ráð fyrir að raunverulega verði fleiri tilvik en koma fram í slysa greiningu hér. Í skýrslunni er árlegur fjöldi tilvika, óhappa án meiðsla, slysa með litlum meiðslum, alvarlegra slysa og banaslysa, tekinn saman fyrir hvert sveitarfélag og niðurstaðan sett upp í grafi. Þar sem alvarleg slys og banaslys voru oftast fremur fátíð var ákveðið að taka þau saman í eina tölu, sem gerði gröfin einnig skýrari.



3 Umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaganna

Alls höfðu tuttugu sveitarfélög lokið við gerð umferðaröryggisáætlunar þegar vinna við verkefnið hófst. Elsta áætlunin er frá 1996 og sú yngsta frá 2019, en a.m.k. níu önnur sveitarfélög eru með umferðaröryggisáætlun í vinnslu samkvæmt Samgöngustofu.

Samtals voru 32 sveitarfélög með 1.000 íbúa eða fleiri 1. janúar 2019 samkvæmt Hagstofu Íslands. Af þessum 32 sveitarfélögum hafa 18 gert umferðaröryggisáætlun (hér er litið á sameinað sveitarfélag Sandgerðisbæjar og Sveitarfélagsins Garðs sem eitt sveitarfélag, Suðurnesjabæ). Þessi níu sveitarfélög sem eru með umferðaröryggisáætlun í vinnslu eru öll með fleiri en 1.000 íbúa. Kjósarhreppur er eina sveitarfélagið með færri en 1.000 íbúa sem hefur gert umferðaröryggisáætlun.

3.1 Kerfisbundin rýni

Tuttugu sveitarfélög hafa lokið við gerð umferðaröryggis-áætlunar, í töflu 3.1 má sjá sveitarfélögin og útgáfuár áætlana. Árið 2018 sameinuðust Sandgerðisbær og Sveitarfélagið Garður í eitt sveitarfélag, Suðurnesjabæ, en fjallað verður um áætlanirnar í sitthvoru lagi í þessu verkefni.

Leiðbeiningar um gerð umferðaröryggisáætlana voru rýndar og í kjölfarið ákveðnir 11 þættir sem þótti mikilvægt að rannsaka hvort hefðu verið skoðaðir við gerð umferðaröryggisáætlunar og eru þeir eftirfarandi:

- **Samráðshópur** – var skipaður samráðshópur?
- **Verkefnastjóri** – var skipaður verkefnastjóri?
- **Unnið af verkfræðistofu** – var umferðaröryggisáætlun unnin af verkfræðistofu?
- **Forgangsröðun aðgerða** – var forgangslisti settur fram?
- **Kostnaðaráætlun** – voru forgangsverkefni kostnaðarmetin?
- **Slysatölfræði** – var slysatölfræði skoðuð?
- **Vettvangsferð** – var farið í vettvangsferð?
- **Samráð við íbúa** – var óskað eftir ábendingum frá íbúum eða íbúafundur haldin?
- **Hugað að öryggi við skóla** – var áhersla á eftirfarandi atriði?
- **Gönguleiðir skólabarna** - var áhersla á eftirfarandi atriði?
- **Fræðsla fyrir skólabörn** - var áhersla á eftirfarandi atriði?

Skýrsluhöfundar rýndu útgefnar umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaga á landsvísu kerfisbundið. Settur er fyrirvari um að mögulega hafi verið fjallað um einhvern ofangreindra þátta en skýrsluhöfundum hafi yfirsést það eða það hafi ekki verið skráð í greinargerð.

Í töflu 3.1 má sjá yfirlit yfir þá þætti sem fjallað var um í umferðaröryggisáætlunum sveitarfélaganna.¹ Hafa skal í huga að sveitarfélögin eru misstór og hafa mismikið fjármagn til ráðstöfunar, svo það er eðlilegt að umfang áætlana sé mismikið.

¹ Leiðbeiningarnar komu út árið 2010 en þá var Hveragerðisbær búinn að gefa út sína umferðaröryggisáætlun, svo það er eðlilegt að sú áætlun innihaldi ekki allt sem leiðbeiningarnar kveða á um. Þá gaf Reykjavíkurborg út drög að nýrri umferðaröryggisáætlun árið 2019, í töflu 3.1 er merkt „x“ við þau atriði sem koma fram í útgefnunum drögum.



Tafla 3.1: Yfirlit yfir umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaganna og innihald þeirra.

Sveitarfélag	Ár útgáfu	Samráðshópur	Verkefnastjóri	Unnið af verkefnaðisstofu	Forgangsriðun aðgerða	Kostnaðaráætlun	Slysatölfræði	Vettvangsferð	Samráð við íbúa	Hugað að öryggi við skóla	Gönguleiðir skólanna	Fræðsla fyrir skólabörn
Akranes- kaupstaður	2017	x	x				x		x	x		x
Borgarbyggð	2011	x	x				x		x	x		
Dalvíkurbyggð	2018	x	x		x		x	x	x	x	x	x
Fjallabyggð	2013	x	x		x		x	x	x	x	x	
Fljótsdalshérað	2017	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Garðabær	2013		x	x	x		x			x	x	
Grindavíkurbær	2010	x	x		x	x	x		x	x		
Hafnarfjarðarbær	2018	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Hveragerðisbær	2007	x	x	x	x	x	x			x		
Ísafjarðarbær	2013	x	x		x		x	x	x	x		x
Kjósarhreppur	2019	x	x	x	x	x	x	x	x			
Kópavogsbær	2012	x	x		x		x		x	x		x
Mosfellsbær	2016	x	x	x	x		x		x	x		x
Reykjanesbær	2012		x		x		x		x	x	x	x
Reykjavíkurborg (drög)	2019	x	x	x	-	-	x	-	-	-	-	
Sandgerðisbær	2016	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Seltjarnarnesbær	2018	x	x	x	x		x		x	x		x
Snæfellsbær	2013	x	x				x	x	x	x		
Sveitarfélagið Garður	2016	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Sveitarfélagið Hornafjörður	2018	x					x	x	x	x		x



Helstu niðurstöður úr kerfisbundinni yfirferð eru eftirfarandi:

- Af sveitarfélögunum tuttugu voru átján sem skipuðu samráðshóp, níttján tilnefndu verkefnastjóra og tíu voru í samvinnu við verkfræðistofu.
- Þau tvö sveitarfélög sem ekki skipuðu samráðshóp voru með 7 og 8 ára gamlar umferðaröryggisáætlanir.
- Fimmtán sveitarfélög röðuðu aðgerðum sínum í forgangsröð
- Sjö sveitarfélög gerðu kostnaðaráætlun fyrir aðgerðirnar.
 - Sex af þessum sjö sveitarfélögum sem gerðu kostnaðaráætlun voru í samvinnu við verkfræðistofu.
 - Þrjú sveitarfélög í samvinnu við verkfræðistofu en gerðu ekki kostnaðaráætlun.
 - Verkfræðistofurnar hafa mögulega hvatt til gerðar kostnaðaráætlunar en þó virðist samvinna við verkfræðistofur ekki tryggja gerð kostnaðaráætlana.
- Þær umferðaröryggisáætlanir sem unnar voru í samvinnu við verkfræðistofur fylgja Leiðbeiningum um gerð umferðaröryggisáætlana betur, en þó eru undantekningar á því.

Öll sveitarfélögin framkvæmdu slysagreiningu og nýttu sér hana við forgangsröðun aðgerða. Farið var í vettvangsferð í tíu sveitarfélögum við vinnslu umferðaröryggisáætlunar og var algengara að farið hafi verið í vettvangsferð við gerð nýlegra umferðaröryggisáætlana, 2016 – 2019, heldur en þeirra sem eldri eru.

Sautján sveitarfélög höfðu samráð við íbúa við gerð umferðaröryggisáætlunar, í gegnum heimasíðu sveitarfélagsins, með íbúafundi eða með því að hafa fulltrúa íbúa í samráðshópi. Eitt sveitarfélag hafði ekki samráð við íbúa og skipaði heldur ekki samráðshóp. Ferðavenjukönnun meðal skólabarna var framkvæmd í átta sveitarfélögum, þar sem grunnskólabörn voru spurð með hvaða hætti þau færu í skólann og beðin um að merkja inn á kort göngu- eða hjólaleiðir þeirra. Þá voru þau einnig spurð hvar á leiðinni þau upplifðu hættur. Þrátt fyrir að minnihluti sveitarfélaganna hafi framkvæmt ferðavenjukönnun tóku þau nær öll mikið tillit til leik- og grunnskólabarna og oft sátu skólastjórar, kennarar eða fulltrúar foreldra í samráðshópi. Í þrettán umferðaröryggisáætlunum var rætt hvernig umferðarfræðslu fyrir skólabörn er háttað í sveitarfélögunum. Enginn skóli er í Kjósarhreppi svo hann er undanskilinn umræðunni um skólabörn.

Við yfirferð á forgangslistum kom í ljós að flestar aðgerðir voru staðbundnar og fýsískar aðgerðir. Minna var um aðgerðir um aukna fræðslu, áróður og upplýsingagjöf.



3.2 Niðurstöður úr spurningalistum og viðtölum

Spurningalisti, sem sjá má í viðauka 6.1, var sendur á sveitarfélögin tuttugu sem hafa á landsvísu gefið út umferðaröryggisáætlun og bárust svör frá þrettán sveitarfélögum. Þá voru fulltrúar fimm sveitarfélaga, af þessum þrettán, fengnir í viðtal til þess að fá ýtarlegri svör.

3.2.1 *Hefur verið ávinningur af áætluninni og hefur hún nýst embættismönnum?*

Sveitarfélögin töldu að ávinningur hefði hlotist af gerð umferðaröryggisáætlunar og að hún nýttist embættismönnum og pólitísk kjörnum fulltrúum við störf sín. Í svörunum kom meðal annars fram að við gerð umferðaröryggisáætlunar fæst yfirsýn yfir þau verkefni sem vinna þarf til þess að auka umferðaröryggi, vinna í kjölfarið verður markvissari og forgangslistarinnir auðvelda einnig embættismönnum að svara fyrirspurnum íbúa. Áætlunin hefur auk þess komið sér vel fyrir nýja starfsmenn og sveitarstjórnendur. Þá er gott fyrir sveitarfélögin að hafa umferðaröryggisáætlunina til hliðsjónar við gerð fjárhagsáætlunar og í samningum við Vegagerðina.

3.2.2 *Forgangslistar*

Í þeim sveitarfélögum þar sem aðgerðum var forgangsraðað er forgangsröðuninni fylgt í flestum tilfellum. Algengt er að upp komi ný og brýn verkefni, sem mikilvægt er að framkvæma til að bæta umferðaröryggi, og þá eru þau tekin fram fyrir verkefni sem eru á forgangslistanum. Þegar slík verkefni koma upp getur það verið vegna ábendinga frá íbúum, pólitísku þrýstings eða vegna þess að eitthvað verkefni er orðið brýnna en gert var ráð fyrir í umferðaröryggisáætlun. Í svörum sveitarfélaganna kom fram að algengast er að ekki sé haldið sérstaklega utan um þessi verkefni.

Fjármagn ræður því oftast hvaða aðgerðir eru framkvæmdar og þá einnig fjármagn Vegagerðarinnar. Sveitarfélögin vinna náið með Vegagerðinni að umferðaröryggi þar sem stór hluti tilvika á sér stað á þjóðvegum. Dæmi eru um að forgangsröðun hafi riðlast vegna annarra framkvæmda í sveitarfélögum, s.s. endurnýjun á lögnum og þá farið í verkefni neðarlega á forgangslista eða verkefni sem ekki er á lista en tækifærið nýtt, og þar með minna fjármagn eftir til að vinna í verkefnum á forgangslista.

3.2.3 *Eftirfylgni*

Eftirfylgni með umferðaröryggisáætlunum er misgóð eftir sveitarfélögum. Einungis eitt sveitarfélaganna segist halda samráðshópi sínum við, svo gera má ráð fyrir að oftast sé eftirfylgnin í höndum sveitastjórnar- og embættismanna, þ.e. að uppfæra og endurskoða stöðumatið reglulega. Sveitarfélögin kalla samráðshópana þó saman, eða mynda nýja, þegar endurnýja á gildandi umferðaröryggisáætlun eða búa til nýja áætlun. Þrjú sveitarfélög eru að vinna í nýrri áætlun eða endurnýja gildandi áætlun núna, tvö munu hefja vinnu við það í vetur og önnur tvö árið 2022. Fimm sveitarfélög hafa ekki ákveðið hvort eða hvenær eigi að kalla samráðshóp saman aftur og þar af eru tvö sveitarfélög með 6 – 8 ára gamlar áætlanir.

Í þeim dæmum þegar eftirfylgni með umferðaröryggisáætlun er lítil og forgangslistar ekki skoðaðir reglulega var það helst vegna þess áætlun hafði hreinlega gleymst, þá helst vegna þess að verkefnastjóri gat ekki sinnt verkefninu eða lét af störfum hjá sveitarfélagi. Reynslan sýndi þó að við yfirferð á forgangslista að talsverður fjöldi verkefna hafði verið framkvæmdur. Út frá þessu er ályktað að ávinningur sé af vinnu forgangslista því oftast kemur stór hluti embættismanna og kjörinna fulltrúa að gerð forgangslista og samþykkt hans, og því haldast á lofti helstu forgangsverkefni þó einhverjar mannabreytingar verða og vinnan að bættu umferðaröryggi verður markvissari.



Misjafnt var hvort sveitarfélög fylgjast reglulega með tilvikum en í svörum tveggja sveitarfélaga kemur fram að svo fá tilvik verði árlega að það sé mjög erfitt að byggja mat á árangri umferðaröryggisáætlananna á fjölda tilvika. Vilja sveitarfélögin frekar nota aðra mælikvarða s.s. upplifun skólabarna og íbúa. Tekið skal fram að bæði þessi sveitarfélög eru fremur fámenn svo gera má ráð fyrir að slysgreining gagnist frekar stærri og fjölmennari sveitarfélögum þar sem tilvik í umferðinni eru algengari.

Misjafnt er hver heldur utan um eftirfylgni (embættismaður eða pólitík). Hvort það er embættismaður eða tæknimaður sem heldur utan um verkefnið virðist ekki vera áhrifavaldur á árangur, svo lengi sem einhver haldi utan um verkefnið. Ef mannaskipti verði hjá embættismanni eða ný nefnd er skipuð er hættu á að umferðaröryggisáætlun fái minni athygli eða gleymist.

Það var greinilegt að það var áminning fyrir nokkur sveitarfélög þegar haft var samband vegna þessa verkefnis.

3.2.4 **Meðvitund, fræðsla og upplýsingagjöf um umferðaröryggi**

Flest sveitarfélögin telja að gerð umferðaröryggisáætlunar hafi aukið meðvitund sveitarstjórnar- og embættismanna um umferðaröryggismál og flest segja að hún nýtist við áætlana- og skipulagsgerð. Öll sveitarfélögin segjast fá mikið af ábendingum tengdum samgöngum í sveitarfélaginu frá íbúum og tengjast þær mjög oft umferðaröryggi. Oft eru það foreldrar skólabarna sem eru duglegastir að senda inn ábendingar. Í sumum tilfellum er brugðist við ábendingum íbúa með beinum aðgerðum, til dæmis með uppsetningu hraðahindrana, en ef ekki er talið brýnt að bregðast við ábendingum, geta sveitarfélög og hafa stundum vísað í forgangslista umferðaröryggisáætlunar til að rökstyðja ákvörðunina.

Íbúafundir voru haldnir í einhverjum sveitarfélögum við vinnslu umferðaröryggisáætlunar eða til þess að kynna hana. Það getur þó reynst erfitt, í sumum sveitarfélögum, að fá fólk til að mæta á slíka fundi. Svo virtist sem áhugi væri meiri í minni sveitarfélögum og var áhugi meiri við vinnslu umferðaröryggisáætlunar frekar en þegar kynning var að vinnslu lokinni. Mögulegt er að íbúar í stærri félögum eigi erfiðara með tengja við umferðaröryggisáætlanir í heild sinni og því mögulega árangursríkara að halda fleiri íbúafundi og skipta eftir hverfum. Að öðru leiti fer upplýsingagjöf til íbúa aðallega fram í gegnum heimasíður sveitarfélaga. Tæplega helmingur sveitarfélaganna segir að upplýsingagjöf til íbúa, um tilgang aðgerða í þágu bættis umferðaröryggis, hafi verið aukin eftir gerð umferðaröryggisáætlunar. Fá sveitarfélög minnst á aukna fræðslu í svörum sínum en eitt þeirra nefndi að nú í haust yrðu sendir bæklingar á öll heimili þar sem notkun á öryggisbeltum og endurskinsmerkjum er brýnd. Þá er eitt sveitarfélag að fara af stað með átaksverkefni í breyttum ferðavenjum og mun það verkefni innihalda fræðslu fyrir íbúa.

3.2.5 **Leiðbeiningar**

Að minnsta kosti níu sveitarfélög notuðust við leiðbeiningarnar við gerð umferðaröryggisáætlunar, en líklegt er að þau hafi verið fleiri. Í spurningalistanum var meðal annars spurt hvernig leiðbeiningarnar hefðu reynst og hvort það væri eitthvað í þeim sem mætti breyta, bæta eða taka út. Engar athugasemdir bárust nema frá tveimur sveitarfélögum að leiðbeiningarnar hefðu reynst vel.

3.3 **Tillögur að bættri umferðaröryggisáætlun**

Eftir yfirferð á leiðbeiningum og svörum sveitarfélaga á spurningalistum er ályktað að bæta megi eftirfarandi þætti við gerð umferðaröryggisáætlana.



Til að umferðaröryggisáætlun skili árangri og sé uppfærð reglulega er talið einna mikilvægast að hafa verkefnastjóra sem sinnir verkefninu við vinnslu og eftir útgáfu.

Börn eru veigamiklir þátttakendur í umferðinni og viðkvæmur hópur sem mikilvægt er að muna eftir. Mörg börn ganga eða hjóla í og úr skóla og eru því oft á ferðinni í myrkri á veturna. Meirihluti sveitarfélaganna gerði ekki ferðavenjukönnun meðal grunnskólabarna sem er eitthvað sem þarf að bæta. Flest sveitarfélögin höfðu með einhverjum hætti hugað að skólabörnum, rætt við kennara, skólastjórnendur eða foreldra og komið með tillögur að aðgerðum til að bæta umferðaröryggi við skóla. Þó er talið líklegt að árangursríkast sé að spyrja börnin sjálf um þeirra ferðavenjur og upplifun.

Öll sveitarfélögin nefndu fýsískar aðgerðir til að bæta umferðaröryggi og voru nánast bara fýsískar aðgerðir á forgangslistum, svo sem að bæta merkingar, gera hringtorg, laga göngupveranir og setja upp hraðahindranir. Auka mætti verulega áherslu á annarskonar aðgerðir, svo sem fræðslu, herferðir og áróður um umferðaröryggi, þar sem þær aðgerðir hafa skilað góðum árangri. Helsti ávinningur væri breytt og bætt hegðun í umferðinni. Getur Samgöngustofa leiðbeint og mögulega útvegað efni fyrir slíkt. Ef sveitarfélög eru dugleg að upplýsa íbúa um tilgang framkvæmda sem er ætlað að auka umferðaröryggi, eru líkur á að meðvitund íbúa um umferðaröryggi aukist. Æskilegt væri ef sveitarfélög nýttu sér vef sveitarfélagsins, samfélagsmiðla, bæjarblöð og upplýsingaskilti við framkvæmdir til þess að koma upplýsingum til íbúa. Þannig er hægt að samræma fýsískar aðgerðir og áróður um umferðaröryggi.

Forgangsröðun aðgerða er mikilvægur þáttur í umferðaröryggisáætlun svo áætlunin nýtist sveitarstjórnarmönnum sem best. Með góðri forgangsröðun eru aðgerðirnar hafnar yfir pólitískan ágreining og því líklegra að aðgerðirnar verði framkvæmdar. Einnig er nauðsynlegt að gera tíma- og kostnaðaráætlun fyrir aðgerðirnar til að styðja forgangsröðina. Ef tíma- og kostnaðaráætlanir eru gerðar samhliða forgangsröðun aðgerða er hægt að koma í veg fyrir það að of margar stórar og kostnaðarsamar aðgerðir verði settar efst á forgangslistann. Slíkt getur valdið því að erfitt verður að fylgja forgangslistanum eftir og fáar aðgerðir verða framkvæmdar. Betra er að hafa blöndu af stórum aðgerðum, svo sem hringtorgum, og smáum aðgerðum, svo sem göngupverunum, á forgangslistanum. Mikill minnihluti sveitarfélaganna gerði kostnaðaráætlun og enn færri gerðu tímaáætlun, sem er eitthvað sem má bæta. Þá voru fimm sveitarfélög sem ekki röðuðu aðgerðum í forgangsröð en eitt þeirra taldi þess ekki þurfa þar sem allar aðgerðirnar snérist á einhvern hátt um það að lækka umferðarhraða.

Fá sveitarfélög gerðu tímaáætlun fyrir forgangslista. Það getur reynst erfitt fyrir sveitarfélög að standast tímaáætlanir en skýrsluhöfundar telja engu að síður mikilvægt að þær séu gerðar. Talið er að innleiðing á tímaáætlun verði til þess að árangur umferðaröryggisáætlana verði meiri, vinnan verði markvissari, og bætt umferðaröryggi náist fyrr. Þá er einnig talið mikilvægt að tímamörk séu á því hversu lengi áætlanirnar séu í gildi.

11 sveitarfélög tilgreina að áætlunin gildi í 4 ár og 1 sveitarfélag tilgreinir að hún gildi í 10 ár en önnur tilgreina ekki neitt. Allar áætlanirnar sem ekki eru með „enda“, samtals 8, eru allar nema ein 6 ára gamlar eða eldri. Má álykta að árangursríkara sé að hafa „enda“ á áætlununum, t.d. láta þær gilda í 4 ár, svo þær séu frekar endurnýjaðar. Það setur meiri þrýsting á sveitarfélögin að fylgja áætlunum eftir en ekki láta þær bara verða úreltar. Þó svo að áætlun sé uppfærð annað slagíð af starfsmönnum ætti líka að endurnýja hana, eða gera nýja, á nokkurra ára fresti.



4 Slysagreining

Árlegur fjöldi tilvika, óhappa án meiðsla, slysa með litlum meiðslum, alvarlegra slysa og banaslysa, var tekinn saman fyrir hvert sveitarfélag og niðurstaðan sett upp í grafi, sjá viðauka í kafla 6.2. Lóðrétt punktalína sýnir útgáfuár umferðaröryggisáætlunar.

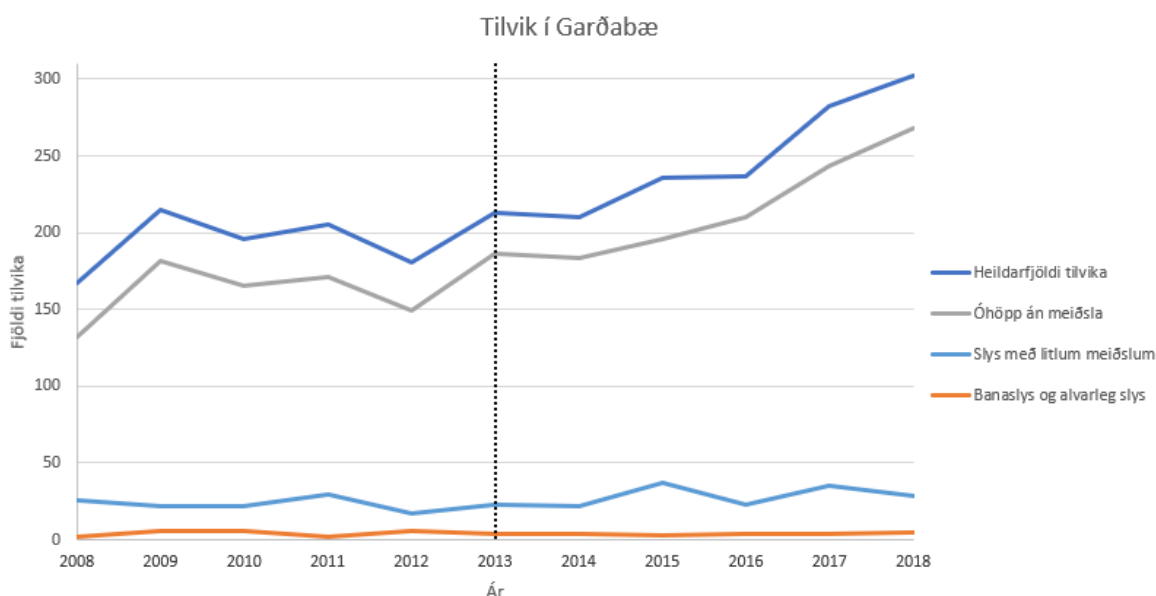
Þegar fjöldi tilvika í sveitarfélögunum er skoðaður er hvergi hægt að sjá með skýrum hætti að gerð umferðaröryggisáætlunar hafi haft bein áhrif á fjölda tilvika. Öll sveitarfélögin eiga það sameiginlegt að flest tilvikin eru óhöpp án meiðsla. Tekin eru til umfjöllunar þróun á fjölda tilvika hjá hluta af sveitarfélögunum.

Við lestur grafanna er mikilvægt að hafa í huga að sveitarfélögin eru mjög misstór og erfitt er að lesa í þróun hjá sveitarfélögum þar sem einstaka tilvik geta haft stór áhrif á grafið. Eins er ekki ráðlegt að bera saman sveitarfélög þar sem kvarðinn á lóðréttu ásnum er mjög mismunandi.

Í köflum 4.1 – 4.4 er fjallað sérstaklega um slysagreiningu fyrir nokkur valin sveitarfélög. Þau voru valin þannig að þau væru í mismunandi landshlutum og misstór. Einnig var horft til þess hvenær umferðaröryggisáætlun var gefin út í þessum sveitarfélögum, miðað var við að 5 ár væru liðin frá útgáfu, til þess að fá sem besta mynd af mögulegum áhrifum hennar á fækkun slysa.

4.1 Garðabær

Tilvikum í Garðabæ hefur almennt verið að fjölga á árunum 2008 – 2018 eins og mynd 4.1 sýnir. Árið 2008 voru 167 tilvik en árið 2018 voru þau 302. Álftanes sameinaðist Garðabæ árið 2013, sem getur útskýrt hluta af aukningu tilvika. Það verða þó hlutfallslega fá tilvik á Álftanesi, miðað við heildarfjölda tilvika í Garðabæ, svo ljóst er að einhver annar þáttur er ráðandi í aukningunni. Jákvætt og athyglisvert er að sjá að þrátt fyrir stækkun sveitarfélagsins og stöðugan vöxt óhappa þá hafi slysum ekki fjölgað. Út frá þessu er þó ekki hægt að benda á að það sé vegna umferðaröryggisáætlunar en er það góð vísbending um að umferðaröryggisáætlun hafi jákvæð áhrif á umferðaröryggi. Þegar slysakort Samgöngustofu er skoðað sést að fjölgun óhappa er aðallega á Hafnarfjarðarvegi, Reykjanesbraut, Arnarnesvegi og á gatnamótum Hafnarfjarðarvegar og Vífilsstaðavegar. Þá var aukning í óhöppum á bílplönnum við IKEA og Costco á tímabilinu, en Costco opnaði árið 2017.

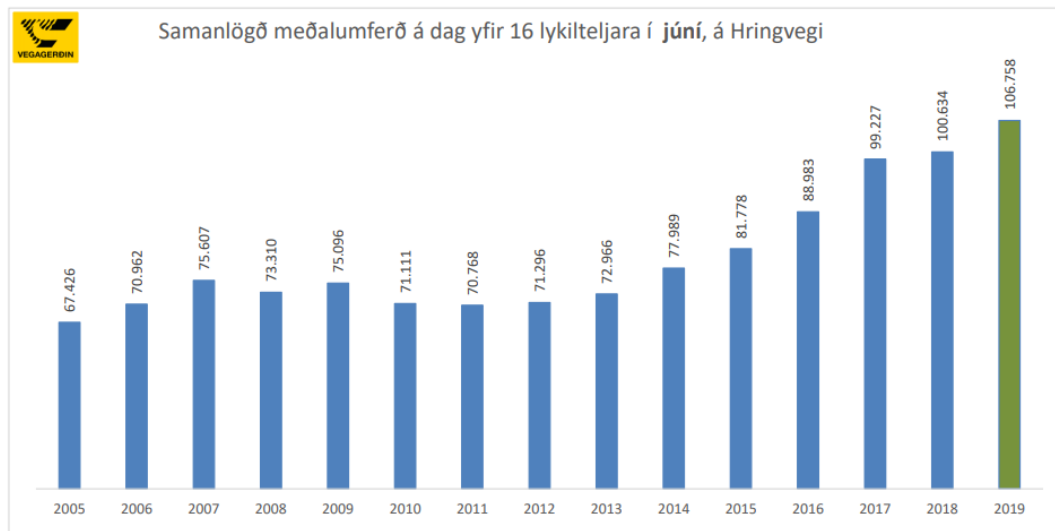


Mynd 4.1

Tilvik í Garðabæ. Punktalína sýnir útgáfuár umferðaröryggisáætlunar.



Svipað mynstur í aukningu tilvika má sjá í Hafnarfirði og Kópavogi, þar sem fjöldi slysa er nokkuð jafn milli ára en óhöppum fer fjölgandi (sjá gröf í viðauka 6.2). Vegagerðin hefur gefið út tölfræði sem unnin er upp úr gögnum úr 16 lykilteljrum á Hringvegi í júní 2019 (Vegagerðin, 2019). Á mynd 4.2 má sjá hvernig meðalumferð á dag hefur aukist undanfarin ár á Hringvegi og má gera ráð fyrir að einnig hafi verið aukin umferð á öðrum þjóðvegum. Þetta getur skýrt fjölgun tilfella í Garðabæ, Hafnarfirði og Kópavogi því sterk tengsl eru á milli umferðarmagns (e. exposure) og fjölda tilvika. Mögulega má einnig tengja aukinn fjölda ferðamanna sem kemur til landsins við aukinn fjölda tilfella, en samkvæmt tölum frá Ferðamálastofu fjölgaði brottförum erlendra ferðamanna um Keflavíkurflugvöll um 1,8 milljón manns á árunum 2008 – 2018.

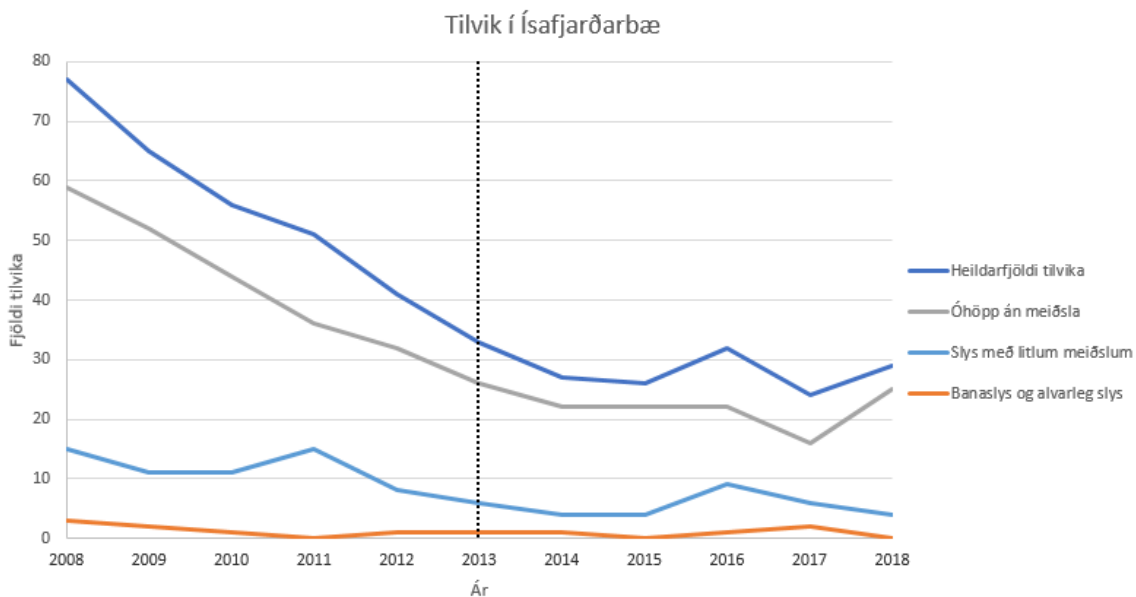


Mynd 4.2 Samanlögð meðalumferð á dag yfir 16 lykilteljará í júní á Hringvegi (Vegagerðin, 2019).

4.2 Ísafjörður

Mynd 4.3 sýnir að tilvikum í Ísafjarðarbæ hefur fækkað um meira en helming á tímabilinu 2008 – 2018, fer úr 77 tilvikum í 29 tilvik, sem er hlutfallslega meiri fækkun en í nokkru öðru sveitarfélagi, af þessum tuttugu sem eru til rannsóknar hér. Sjá má að bæði slysum og óhöppum fækkaði á tímabilinu og þegar slysakort Samgöngustofu er skoðað sést að mesta fækkun tilvika er innanbæjar á Ísafirði. Umferðaröryggisáætlun var gerð árið 2013 en eins og áður hefur komið fram er ekki gott að segja hver þáttur umferðaröryggisáætlunarinnar er í fækkuninni. Í umferðaröryggisáætluninni var lagt til að hámarkshraði innanbæjar yrði lækkaður úr 35 km/klst í 30 km/klst sem var síðan gert sama ár. Þá voru merkingar í sveitarfélaginu bættar, gangbrautum fjölgað auk þess sem akstursstefnu nokkurra einstefnugatna var breytt.

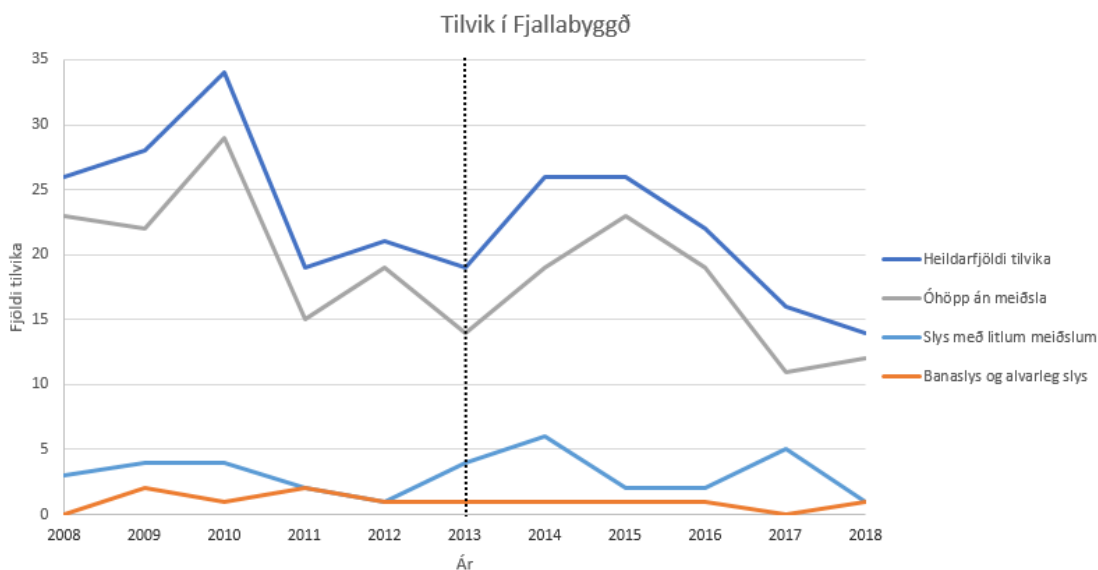
Á mynd 4.3 sést að tilvikum fækkar meira árin fyrir gerð umferðaröryggisáætlunarinnar, 2008 – 2013, heldur en eftir gerð hennar, 2013 – 2018. Árið 2016 voru tíu slys, öll á þjóðvegi utan þéttbýlis og fjölgaði slysum um sex slys frá árinu 2015. Tilvikum fjölgar svo aftur árið 2018 en þá er það aukning í óhöppum, aðallega innan þéttbýlis. Ekki er hægt að sjá að aukin umferð eða fjölgun ferðamanna í sveitarfélaginu hafi haft neikvæð áhrif á fjölda tilvika í Ísafjarðarbæ.



Mynd 4.3 Tilvik í Ísafjarðarbæ.

4.3 Fjallabyggð

Eins og sjá má á mynd 4.4 er heildarfjöldi tilvika í Fjallabyggð mestur árið 2010, 34 tilvik, en tilvikum fer almennt fækkandi á tímabilinu 2008 – 2018. Fremur fá tilvik verða árlega í sveitarfélaginu svo sveiflur í tilvikum á mynd 4.4 geta virst meiri en þær eru í raun. Árið 2013 var gerð umferðaröryggisáætlun fyrir Fjallabyggð en fjöldi tilvika jókst þó um 7 tilvik milli 2013 og 2014. Tilvikum fór svo fækkandi milli 2015 og 2018. Mögulegt er að þær aðgerðir sem farið var í vegna tilkomu umferðaröryggisáætlunarinnar hafi farið að skila árangri þremur árum eftir að hún var gefin út. Það er þó fleira sem gæti hafa spilað inn í og ekki hægt að segja með vissu að árangurinn sé ávinningur umferðaröryggisáætlunarinnar.



Mynd 4.4 Tilvik í Fjallabyggð.



4.4 Reykjavíkurborg

Í Reykjavíkurborg virðast umferðaröryggisáætlanir hafa skilað beinum árangri í fækkun tilvika. Slysum og óhöppum fækkaði almennt árlega frá gerð fyrstu umferðaröryggisáætlunar Reykjavíkurborgar, árið 1996, til ársins 2008 en fjöldinn hefur síðan þá haldist nokkuð jafn. Í umferðaröryggisáætlun Reykjavíkurborgar 2009-2014 kemur fram að meðaltal fjölda alvarlegra slysa og banaslysa árin 2005-2007 var 46% lægra miðað við meðaltal árin 1992-1996. Þá fækkaði óhöppum og minniháttar slysum um 38% milli árana 1996 og 2007.

4.5 Túlkun

Athyglisvert er og ánægjulegt að þrátt fyrir að tilvikum fjölgi almennt er almennt ekki fjölgun á slysum, og ekki er útilokað að umferðaröryggisáætlanir eigi þátt í því.

Þó að greining í kafla 4.1. sýni ekki með skýrum hætti að gerð umferðaröryggisáætlunar hafi haft bein áhrif á fjölda tilvika, er til mikils að vinna sé markvissum aðgerðum beitt. Ástæður fyrir því geta vera ýmsar og er farið yfir hluta af þeim í þessum kafla. Telja skýrsluhöfundar mikilvægt að sveitarfélög útbúi og uppfæri áfram sýnar umferðaröryggisáætlanir, og frekari árangur muni sjást á næstu árum. Síðan má ekki horfa fram hjá því að það getur tekið nokkur ár frá því að umferðaröryggisáætlun er útgefin áður en stór hluti verkefna á forgangslista hefur komið til framkvæmda, því þau þurfa að fara í hönnun og fjármagna þarf verkefnin og svo þarf einhvern tíma frá framkvæmdum til að ná mælanlegri niðurstöðu. Það getur því tekið talsverðan tíma þar til árangur sést í slysatölfræði.

Kostnaður vegna óhapps og slysa eftir alvarleika er sýndur í töflu 4.1 á verðlagi 2018. Það er því ljóst að kostnaður er mikill og samfélagslegur ávinningur gríðarlegur ef þeim er fækkað.

Tafla 4.1: Kostnaður umferðarslysa í milljónum króna (verðlag 2018)

	Eignatjón	Minniháttar slys	Alvarlegt slys	Banaslys
Kostnaður eftir alvarleika	2,0	43,7	124,2	947,9

*Heimild: Verkís og Vegagerðin (mars 2019) og Haraldur Sigbórsson og Vilhjálmur Hilmarsson. (2014).

Gögn Vegagerðarinnar sýna að umferð hefur verið að aukast síðastliðin ár. Sterk tengsl eru á milli umferðar (e. exposure) og tilvika, sem getur verið skýring á auknum fjölda tilvika í sveitarfélögum. Út frá upplýsingum um umferðarslys frá Samgöngustofu reiknar Vegagerðin út slysatíðni á þjóðvegum, þ.e. fjölda slysa á milljón ekna kílómetra. Þegar verið er að skoða einstaka vegkafla getur því verið betra að nota þessi gögn um slysatíðni frá Vegagerðinni heldur en að skoða fjölda tilvika.

Mörg af sveitarfélögum eru með fá tilvik og geta sveiflur því verið talsverðar milli ára, almennt ætti að leitast við að skoða þróun yfir nokkur ár.

Óhöppum hefur fjölgað og slysum hefur ekki fækkað, og getur það líka verið vísbending um að setja þurfi aukið fjármagn í aðgerðir til að bæta umferðaröryggi, útbúa metnaðarfillri forgangslista og vinna þá hraðar. Jafnframt að setja meiri áherslu á fræðslu, áróður og upplýsingagjöf og þannig breyta og bæta hegðun fólks í umferðinni, þar sem slíkar aðgerðir hafa einnig skilað góðum árangri.



5 Niðurstöður

Sveitarfélögin voru sammála um að ávinningur hefði hlotist af gerð umferðaröryggisáætlunar og að hún nýttist embættismönnum og sveitarstjórnarmönnum við störf sín. Fram kom að umferðaröryggisáætlun gefur yfirsýn yfir þau verkefni sem vinna þarf til þess að auka umferðaröryggi, einfaldar samskipti við ríkið um sameiginlegar framkvæmdir og að hún nýttist vel fyrir nýja starfsmenn.

Gleðilegt er að slysum hefur almennt ekki fjölgað þrátt fyrir aukna umferð og ekki er útilokað að umferðaröryggisáætlanir eigi þátt í því. Þó að slysgreining sýni ekki með skýrum hætti að gerð umferðaröryggisáætlunar hafi haft bein áhrif á fjölda tilvika, er til mikils að vinna sé markvissum aðgerðum beitt. Ýmsar skýringar geta verið á því, s.s. umferð hefur aukist jafnt og þétt undanfarin ár, og sterk tengsl eru á milli umferðarmagns (e. exposure) og tilvika. Frá því að umferðaröryggisáætlun er útgefin getur liðið þónokkur tími áður en stór hluti verkefna á forgangslista eru framkvæmd, það getur því tekið talsverðan tíma þar til árangur sést í slysatölfræði. Þetta getur þó líka verið vísbendingum um að setja þurfi aukið fjármagn í aðgerðir til að bæta umferðaröryggi, útbúa metnaðarfullri forgangslista og vinna þá hraðar. Reynsla Reykjavíkurborgar sýnir að umferðaröryggisáætlanir hafa skilað beinum árangri í fækkun tilvika. Telja skýrsluhöfundar þessa reynslu sýna að mikilvægt er að sveitarfélög útbúi og uppfæri áfram sýnar umferðaröryggisáætlanir, og frekari árangur muni þá sjást á næstu árum.

Kerfisbundin rýni sýndi að flest sveitarfélög höfðu nýtt leiðbeiningar um gerð umferðaröryggisáætlunar. Sveitarfélögin sem hafa gefið út áætlanir eru misstór og því eðlilega einhver blæbrigðamunur á áætlununum. Flest höfðu skipað verkefnisstjóra, myndað samráðhópa, farið yfir slysatíðni og útbúið forgangslista.

Til að umferðaröryggisáætlun skili árangri, þ.e. sé fylgt eftir og uppfærð reglulega, er talið einna mikilvægast að verkefnastjóri sé yfir áætluninni sem er ábyrgur. Jafnframt er forgangsröðun aðgerða mikilvægur þáttur í umferðaröryggisáætlun svo áætlunin nýttist embættis- og sveitarstjórnarmönnum sem best. Með góðri forgangsröðun eru aðgerðirnar hafnar yfir pólitískan ágreining og því líklegra að aðgerðirnar verði framkvæmdar. Einnig er nauðsynlegt að gera tíma- og kostnaðaráætlun fyrir aðgerðirnar til að styðja forgangsröðina.

Börn eru veigamiklir þátttakendur í umferðinni og viðkvæmur hópur sem mikilvægt er að muna eftir, lagt er til að meira samráð sé haft við þann hóp. Á forgangslistum voru nánast bara fýsískar aðgerðir, lagt er til áhersla sé einnig á annarskonar aðgerðir, svo sem fræðslu og herferðir um umferðaröryggi, þar sem þær aðgerðir hafa skila einnig góðum árangri, og getur Samgöngustofa leiðbeint og á heimasíðu þeirra má finna fræðslufni. Talið er að sveitarfélög geti kynnt umferðaröryggisáætlun og framkvæmdir betur, og þar með aukið vitund íbúa á umferðaröryggi og þar með meira umferðaröryggis. Einnig er lagt til að við vinnu og endurútgáfu umferðaröryggisáætlana sveitarfélaga ætti að bæta tengingu við æðri áætlanir, s.s. aðalskipulag og umferðaröryggisáætlun stjórnvalda.



6 Umræður

Fleira áhugavert kom fram í svörum spurningakönnunar og viðtölum við aðila frá sveitarfélögunum og verður fjallað um það hér. Jafnframt eru þetta hugleiðingar skýrsluhöfunda.

Talið er mikilvægt að **kostnaðarmat** sé gert fyrir forgangslista í umferðaröryggisáætlun, t.d. því þá er auðvelt að nýta það þegar fjárhagsáætlun sveitarfélaga er unnin ár hvert. Jafnframt er talið mikilvægt að koma inn á kostnaðarskiptingu milli ríkis og sveitarfélagsins í verkefnum sé kostur á, því ef óvissa er um það í verk efnum þá getur reynst erfiðara að koma verkefninu áfram og í framkvæmd.

Það getur reynst vel að **setja ákveðna upphæð á hverju ári** í framkvæmdir tengdar umferðaröryggi, líkt og Reykjavíkurborg gerir. Gott getur þá verið að hafa ákveðna áherslu á framkvæmdum, sem dæmi má nefna að Reykjavíkurborg er með áherslu á að fækka alvarlegum slysum og banaslysum með sérstakri áherslu á að draga úr slysum á börnum

Í samgönguáætlun 2011-2022 var markmiðið að öll sveitarfélög með 1.000 íbúa eða fleiri gerðu umferðaröryggisáætlun. **Ekki er fjallað um umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaga, hvorki í gildandi samgönguáætlun 2019-2033 né drögum að nýrri fyrir árin 2020-2034.** Er það miður og því velt upp hvort ástæða sé til að endurskoða í drögum að sett sé inn umfjöllun og markmið um umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaga. Á landsvísu erum við á góðri leið en enn hafa ekki öll sveitarfélög gert áætlun og einnig er mikilvægt að áætlanir séu lifandi og uppfærðar reglulega.

Því var velt upp **hvort íbúar viti almennt að umferðaröryggisáætlun sé til** fyrir þeirra sveitarfélag. Talið er líklegt að stórt hlutfall íbúa viti það ekki og því talið mikilvægt að kynna umferðaröryggisáætlanir betur, fjalla um þær reglulega í tengslum við framkvæmdir sem farið er í á forgangslista eða í þágu umferðaröryggis. Jafnframt að vekja athygli á að verið sé að vinna markvisst eftir umferðaröryggisáætlunum og að þær séu aðgengilegar fyrir íbúa. Þannig verða íbúar meðvitaðri og auknar líkur á umferðaröryggi verði betra.

Til eru **ymsar leiðbeiningar sem geta nýst vel** við vinnu á umferðaröryggisáætlunum. Í þeim er m.a. fjallað um kröfur sjónlengda sem eru mikilvægar til að auka umferðaröryggi. Helstu leiðbeiningar eru eftirfarandi:

- Gönguþveranir - Leiðbeiningar
- Hönnunarleiðbeiningar fyrir hjólréiðar
- Þjóðvegir í þéttbýli
- Hönnunarreglur fyrir stoppistöðvar Strætó bs.

Gert er **umferðaröryggismat og umferðaröryggisrýni** fyrir allar nýjar vegaframkvæmdir og meiriháttar viðhaldsverkefni á Evrópuvegum (TERN-vegum) á Íslandi. Vegagerðin setur einnig fleiri framkvæmdir í gegnum slíkt ferli og hefur það aukist undanfarið að Vegagerðin setji stíga í rýni sem þeir fjármagna að öllu leyti eða hluta. Talið er líklegt að fleiri stígar verði settir í umferðaröryggismat og -rýni, og mun sú þróun hafa jákvæð áhrif á umferðaröryggi.

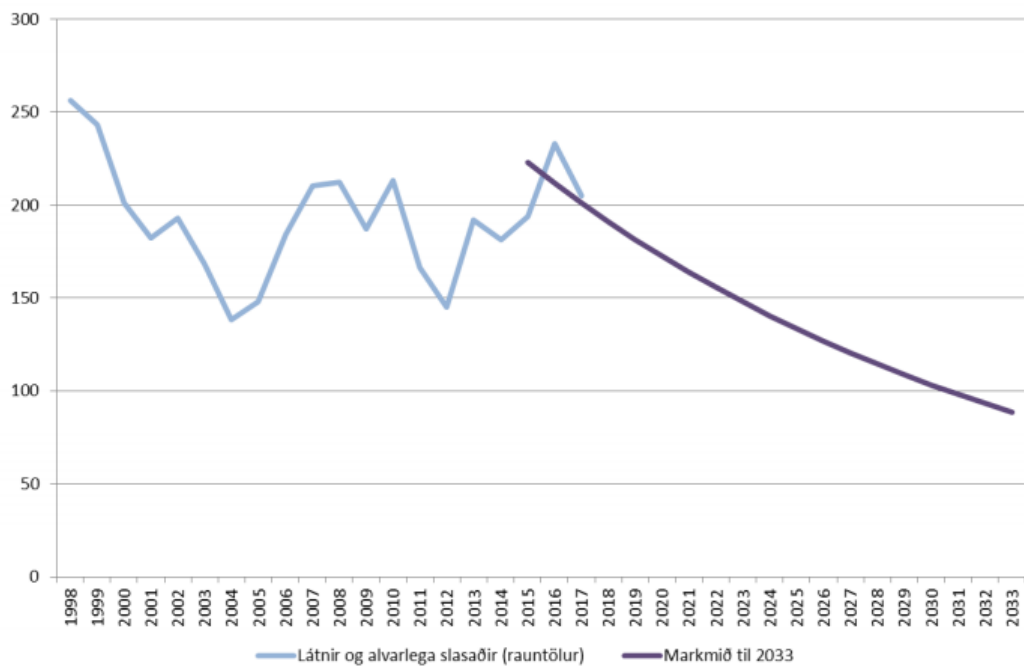
Reykjavíkurborg er eina sveitarfélagið sem ætlar sér að taka upp **núllsýn** (e. Vision zero) á gildistíma umferðaröryggisáætlunarinnar. Núllsýn er stefna um að engin eigi að slasast alvarlega eða látast í umferðarslysum. Hefur stefnan verið innleidd m.a. í Svíþjóð, Noregi og Finnlandi en ekki á Íslandi.

Við vinnu og endurútgáfu umferðaröryggisáætlana sveitarfélaga ætti að **bæta tengingu við æðri áætlanir**, s.s. aðalskipulag, umhverfisstefnu og samgöngustefnu sveitarfélagsins og einnig umferðaröryggisáætlun stjórnvalda. Sem dæmi má nefna að í



umferðaröryggisáætlun stjórnvalda 2019-2033 er mörkuð stefna í umferðaröryggismálum á Íslandi og skilgreindar áherslur sem miða að því að ná settum markmiðum. Framkvæmd áætlunarinnar er á forræði samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis en ábyrgð verkefna liggur hjá ráðuneytinu ásamt Vegagerðinni, Samgöngustofu og Ríkislögreglustjóra. Árlegur samfélagslegur kostnaður af umferðarslysum er af stærðargráðunni 40-60 milljarðar króna og er því til mikils að vinna að auka umferðaröryggi með öllum tiltækum ráðum. Yfirmarkmið umferðaröryggisáætlunar til ársins 2033 eru:

1. Að Ísland verði í hópi fimm bestu Evrópuþjóða hvað varðar fjölda látinna í umferð á hverja 100.000 íbúa árin 2019-2033.
2. Að látnum og alvarlega slasaðum fækki að jafnaði um 5% á ári til ársins 2033, sjá mynd 3.1.



Mynd 3.1 Fjöldi látinna og alvarlegra slasaðra síðastliðin ár og töluleg markmið um þann fjölda til ársins 2033.



7 Viðauki

7.1 Spurningalisti

Eftirfarandi spurningalisti var sendur til sveitarfélaganna tuttugu:

1. Hefur verið ávinningur af umferðaröryggisáætlun? Hvernig?

2. Hefur umferðaröryggisáætlun nýst embættismönnum?

3. Hafa verkefni á forgangslista verið unnin?

- Ef nei, af hverju? Hefur embættismaður tillögu að bættri eftirfylgni?
- Var haldið í forgangsröðunina á listanum? Ef ekki var haldið í forgangsröðun, hvað olli því að frekar var farið í aðrar framkvæmdir?
- Ef framkvæmdar voru aðrar aðgerðir til að bæta umferðaröryggi var þá haldið sérstaklega utan um þau verkefni? Af hverju fengu þau forgang?

4. Hefur verið eftirfylgni með umferðaröryggisáætlun?

- Hefur yfirsýn yfir umferðaröryggismál verið viðhaldið? Ef já, hvernig? Er tekið tillit til nýrra athugasemda?
- Er stöðumatið uppfært og endurskoðað?
- Er samráðshóp haldið við?
- Er fylgst með þróun slysa þar sem hefur verið farið í framkvæmdir?

5. Er aukin meðvitund um umferðaröryggi í sveitarfélaginu?

- Hjá embættismönnum? Sveitarstjórnarmönnum?
- Hefur umferðaröryggi/umferðaröryggisáætlun haft áhrif á önnur verkefni/framkvæmdir? Áætlanir? Deiliskipulag? Aðalskipulag?
- Hafa íbúar áhuga á umferðaröryggismálum í sveitarfélaginu? Hafa fengist nýjar ábendingar frá íbúum?

6. Hefur fræðsla/upplýsingagjöf verið aukin?

- Og/eða íbúar upplýstir um tilgang aðgerða séu þær aðgerðir til að bæta umferðaröryggi?

7. Var notast við leiðbeiningar Mannvits við gerð umferðaröryggisáætlunarinnar?

- Ef já, hvernig reyndust leiðbeiningarnar? Er eitthvað í þeim sem mætti breyta, bæta eða taka út?



7.2 Tilvik í sveitarfélögum 2008 – 2018

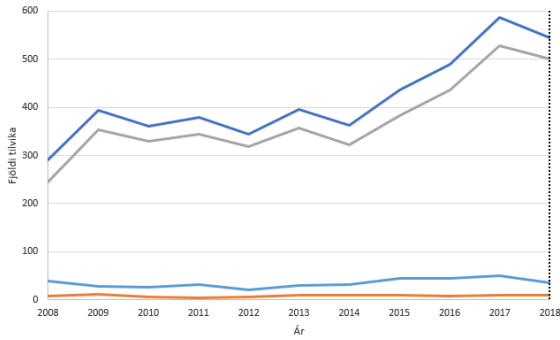
Lóðrétt punktalína sýnir útgáfuár umferðaröryggisáætlunar.



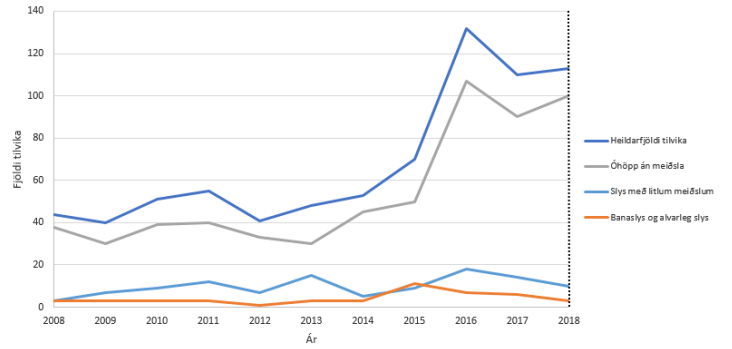


Umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaganna Mat á ávinningi

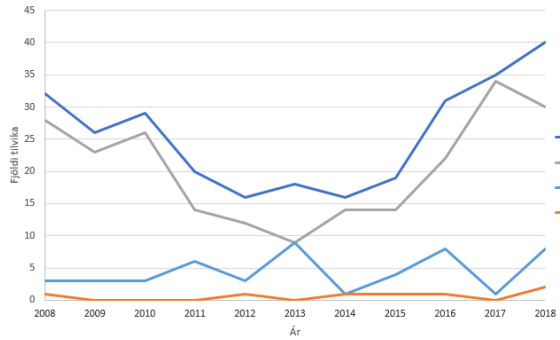
Tilvik í Hafnarfjarðarbæ



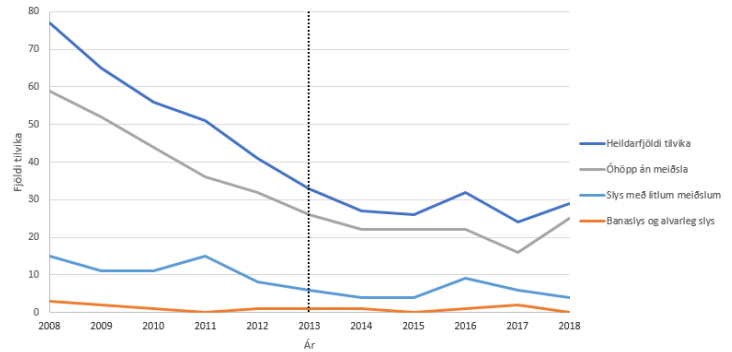
Tilvik í Sveitarfélaginu Hornafirði



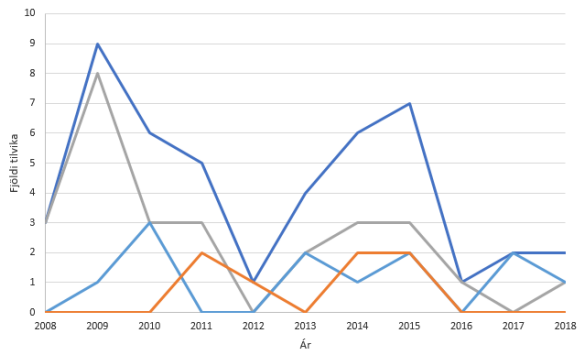
Tilvik í Hveragerðisbæ



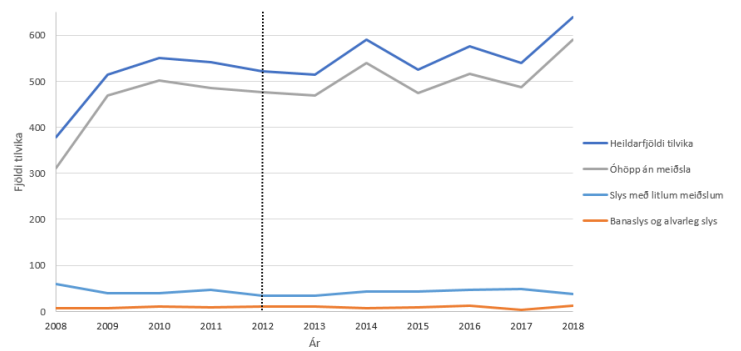
Tilvik í Ísafjarðarbæ



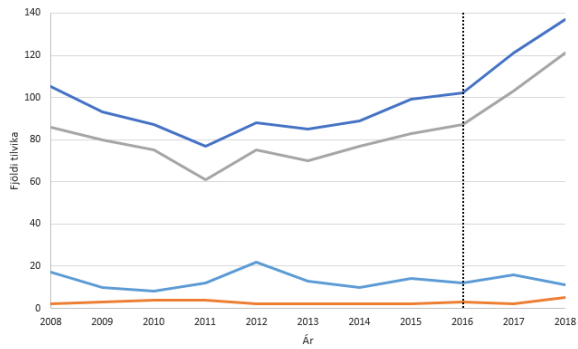
Tilvik í Kjósahreppi



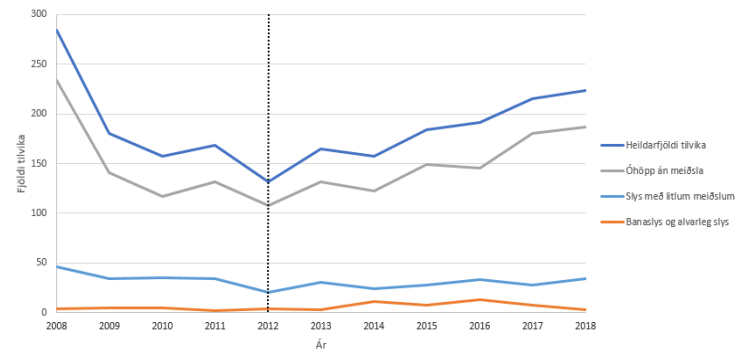
Tilvik í Kópavogsbæ



Tilvik í Mosfellsbæ

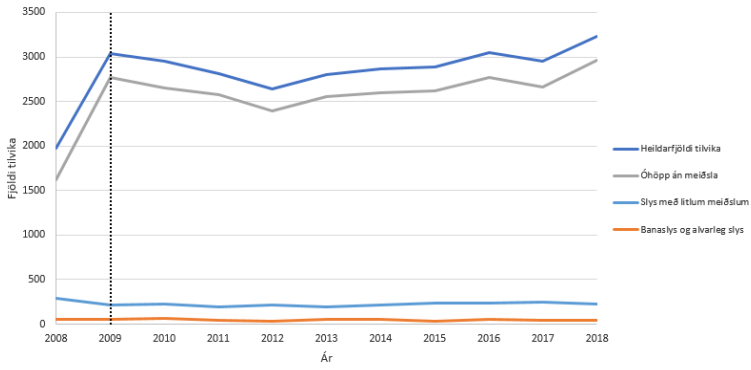


Tilvik í Reykjanesbæ

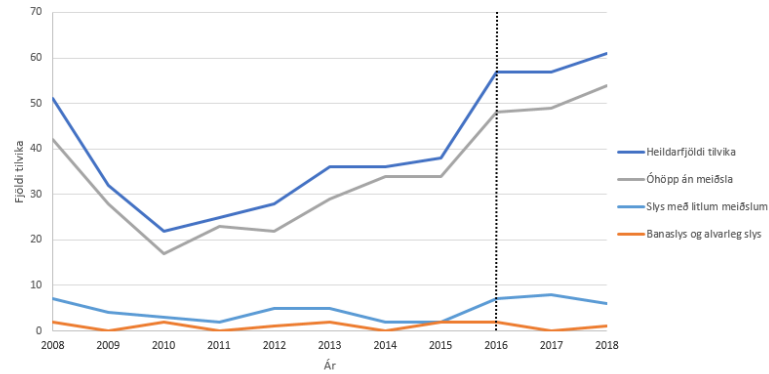




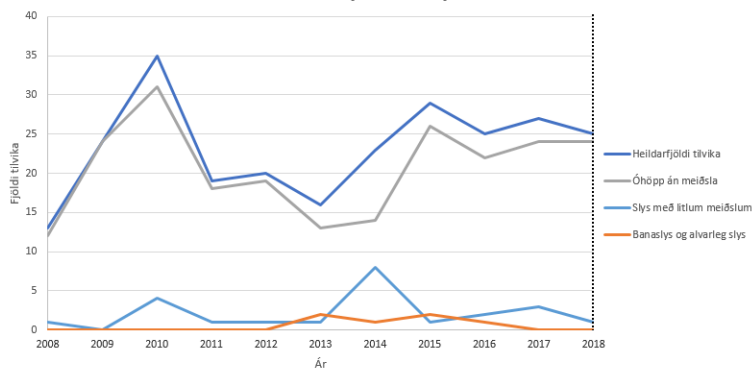
Tilvik í Reykjavíkurborg



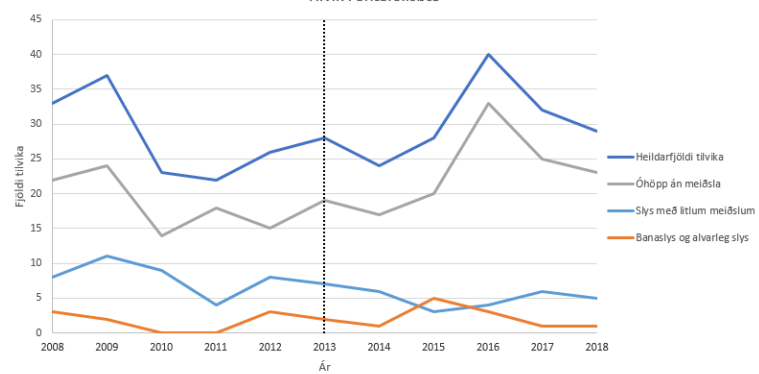
Tilvik í Sandgerðisbæ



Tilvik í Seltjarnarnesbæjar



Tilvik í Snæfellsbæ





8 Heimildir

- Akraneskaupstaður. (2017). *Umferðaröryggisáætlun Akraneskaupstaðar*.
- Borgarbyggð. (2011). *Umferðaröryggisáætlun Borgarbyggðar*.
- Dalvíkurbyggð. (2017). *Umferðaröryggisáætlun Dalvíkurbyggðar 2018-2022*.
- Efla. (2018). *Umferðaröryggisáætlun Hafnarfjarðar 2018-2022*.
- Ferðamálastofa. (e.d.). Ferðamenn um Keflavíkflugvöll. Sótt af <https://www.ferdamalastofa.is/is/tolur-og-utgafur/fjoldi-ferdamanna/talningar-ferdamalastofu-i-flugstod-leifs-eirikssonar>.
- Fjallabyggð. (2013). *Umferðaröryggisáætlun Fjallabyggðar*.
- Grindavíkurbær. (2010). *Umferðaröryggisáætlun Grindavíkurbæjar*.
- Hagstofa Íslands. (e.d.). Mannfjöldi eftir kyni, aldri og sveitarfélögum 1998-2019 – Sveitarfélaga skipan 1. janúar 2019. Sótt af https://px.hagstofa.is/pxis/pxweb/is/lbuar/lbuar__mannfjoldi__2_byggdir__sveitarfelog/MAN02005.px/table/tableViewLayout1/?rxid=e7b50688-7dbe-4ee5-a471-0e97f8d19713.
- Haraldur Sigþórsson og Vilhjálmur Hilmarsson. (2014). *Kostnaður umferðarslysa*. Háskólinn í Reykjavík og Vegagerðin.
- Ísafjarðarbær. (2013). *Umferðaröryggisáætlun: Ísafjarðarbær*.
- Kópavogsbær. (2012). *Umferðaröryggisáætlun Kópavogsbæjar*.
- Mannvit, Vegagerðin og Umferðarstofa. (2010). *Umferðaröryggisáætlanir sveitarfélaga: Leiðbeiningar*. Reykjavík.
- Reykjanesbær. (2012). *Umferðar- og öryggisáætlun Reykjanesbæjar 2012-2017*.
- Reykjavíkurborg. (2009). *Umferðaröryggisáætlun 2009-2014*.
- Samgöngustofa. (e.d.). Slysakort. Sótt af <https://www.samgongustofa.is/umferd/tolfraedi/slysatorur/slysakort/>.
- Samgöngustofa. (e.d.) *Umferðaröryggisáætlun sveitarfélaga*. Sótt af <https://www.samgongustofa.is/umferd/fraedsla-og-oryggi/umferdaroryggisaaetlun/sveitarfelog/>.
- Smári Björnsson. (2013). *Umferðaröryggisáætlun Snæfellsbæjar*.
- Stjórnarráð Íslands. (2019). *Umferðaröryggisáætlun 2019 – 2033*. Sótt af <https://www.stjornarradid.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=cdbedc63-23d1-11e9-942f-005056bc4d74>.
- Sveitarfélagið Hornafjörður. (2017). *Umferðaröryggisáætlun Sveitarfélagsins Hornafjarðar 2017-2027*.
- Vegagerðin. (2019). *16 lykilteljarar á Hringvegi 2019*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Verkís og Vegagerðin. (mars 2019). *Ávinningur af óhindruðum beygjustraumum*.
- Verkís, Trafkon og Efla. (2019). *Umferðaröryggisáætlun Reykjavíkur, 2019-2023 (drög)*. Reykjavíkurborg.
- VHS ehf. (2013). *Umferðaröryggisáætlun Garðabæjar*.
- VSÓ Ráðgjöf. (2016a). *Umferðaröryggisáætlun 2016-2020: Garður*.
- VSÓ Ráðgjöf. (2016b). *Umferðaröryggisáætlun 2016-2020: Mosfellsbær*.
- VSÓ Ráðgjöf. (2016c). *Umferðaröryggisáætlun 2016-2020: Sandgerðisbær*.



VSÓ Ráðgjöf. (2017). *Umferðaröryggisáætlun 2017-2021: Fljótsdalshérað.*

VSÓ Ráðgjöf. (2018). *Umferðaröryggisáætlun 2018-2022: Seltjarnarnes.*

VSÓ Ráðgjöf. (2019). *Umferðaröryggisáætlun 2019-2023: Kjósarhreppur.*

VST. (2007). *Hveragerði, umferðaröryggi: Stefnumörkun og forgangsröðun aðgerða.*

Þingskjal1630/2011-2012. Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2011 – 2022.

Þingskjal 927/2018-2019. Þingsályktun um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2019 – 2023.

Þingskjal nr. 928/2018-2019. Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2019 – 2033.

Þingskjal 599/2019-2020. Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2020 – 2034.

Þingskjal 598/2019-2020. Tillaga til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020 – 2024.