

Greining á banaslysum og slysum með alvarlegum meiðslum í
umferðinni 2011-2013

Efnisyfirlit

Inngangur	2
Óvarðir vegfarendur í umferðinni	4
Gangandi í umferðinni.....	4
Ekið á gangandi vegfaranda á götu	6
Hjólandi vegfarendur í umferðinni.....	7
Árekstur reiðhjóls og bifreiðar	10
Samantekt	10
Bifhjól í umferðinni.....	12
Ökumaður fellur af bifhjóli	14
Samantekt	14
Bifreiðar í umferðinni.....	15
Útafakstur bifreiða.....	16
Samantekt	19
Lokaorð	20
Viðauki A	21

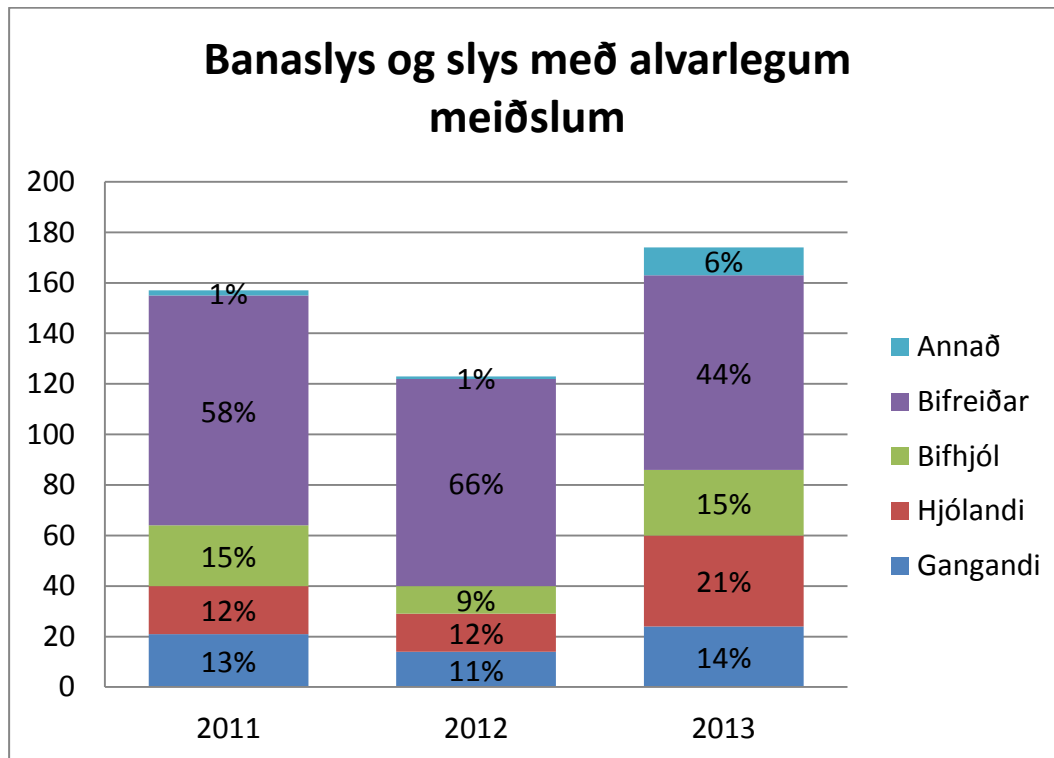
Inngangur

Í meðfylgjandi skýrslu eru teknar saman upplýsingar um slys þar sem fólk slasaðist alvarlega eða lést í umferðarslysum á Íslandi á tímabilinu 2011-2013. Byggt er á grunngögnum sem Vegagerðin hefur fengið frá Samgöngustofu en Samgöngustofa byggir sína slysaskráningu á lögregluskýrslum.¹

Alls urðu 35 banaslys og 420 slys með alvarlegum meiðslum í umferðinni á tímabilinu 2011-2013². Slysinn skiptast þannig:

- 59 slys urðu á gangandi vegfarendum, þar af 7 banaslys
- 70 slys urðu á hjólréiðamönnum
- 61 slys varð á bifhjólamönnum, þar af 1 banaslys
- 250 slys urðu á ökumönnum og farþegum bifreiða, þar af 26 banaslys
- 14 slys, þar af eitt banaslys, flokkast undir annað

Mynd 1 sýnir hvernig slysinn skiptast eftir árum.

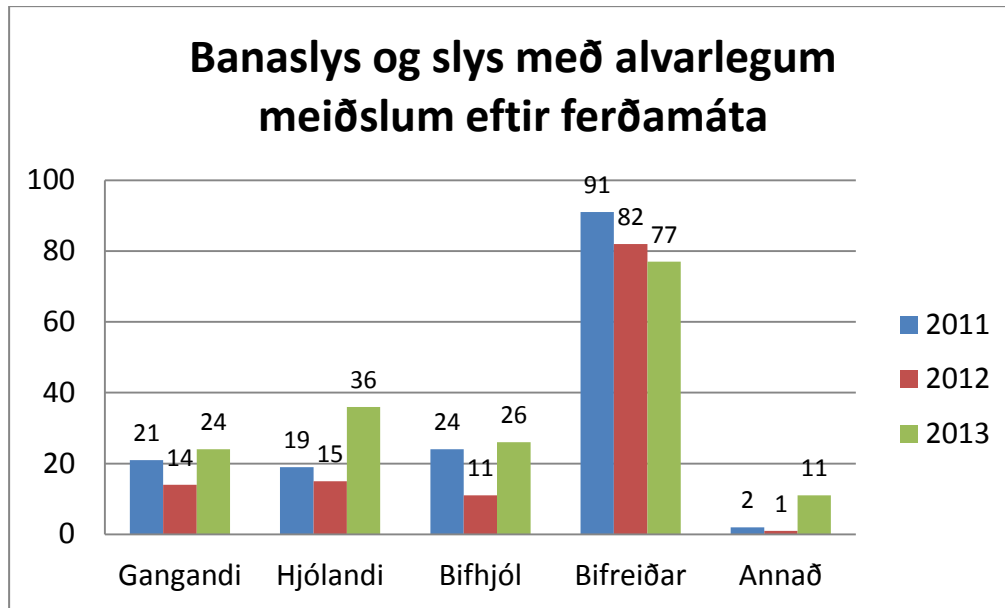


Mynd 1: Hlutfall banaslysa og slysa með alvarlegum meiðslum eftir mismunandi ferðamáta á árunum 2011-2013.

Mynd 2 sýnir þróun fjölda slysa á tímabilinu eftir ferðamáta.

¹ Samgöngustofa fær einnig gögn frá fyrirtækinu Aðstoð og öryggi en það á fyrst og fremst við um þau tilvik þar sem ekki verða slys á fólki.

² 454 slys af 455 voru skoðuð í greiningarvinnunni því eitt slys frá árinu 2012 vantar í skráningu Vegagerðarinnar.



Mynd 2: Þróun fjölda slysa á tímabilinu 2011-2013 eftir ferðamáta.

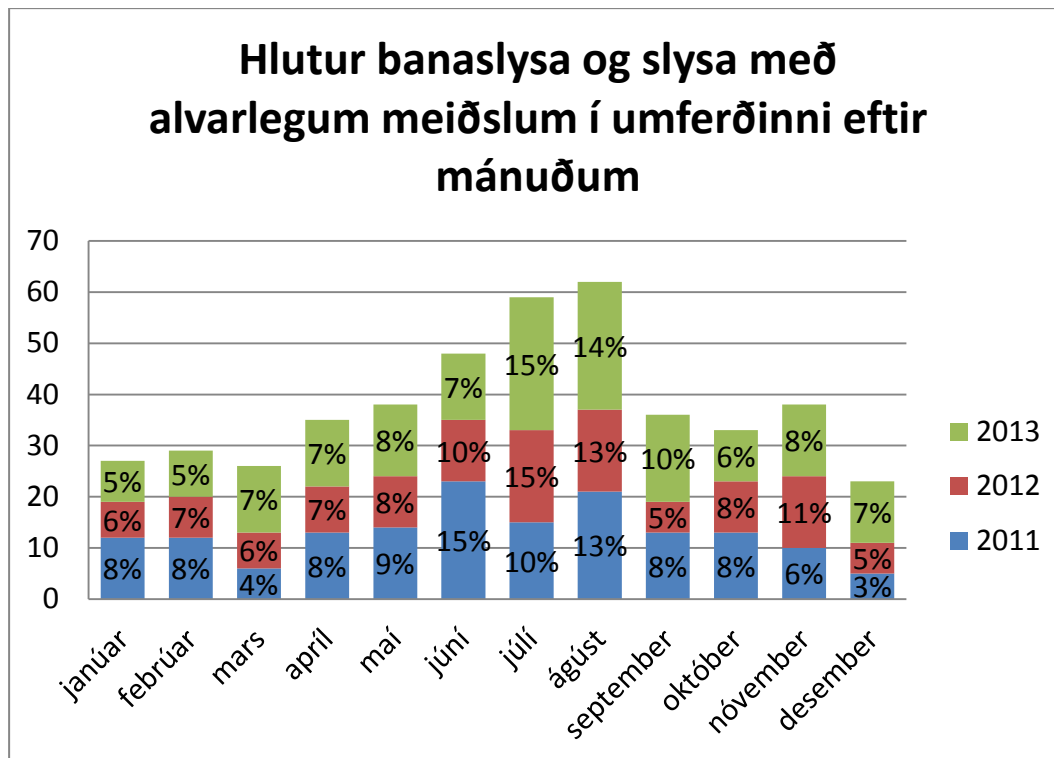
Heildarfjöldi slysa eftir árum er eftirfarandi:

- 2011: 157 alvarleg slys eða banaslys í umferðinni
- 2012: 123 alvarleg slys eða banaslys í umferðinni³
- 2013: 174 alvarleg slys eða banaslys í umferðinni

Slysunum fækkar töluvert milli árunna 2011 og 2012 en fjölga aftur árið 2013 sem er áhyggjuefni. Við greiningu slysa kom í ljós að hlutfall alvarlegra slysa og banaslysa á ökumönnum og farþegum bifreiða jókst milli árunna 2011 og 2012 en var lægst yfir tímabilið á árinu 2013. Hlutfall alvarlegra slysa og banaslysa á gangandi vegfarendum og ökumönnum bifhjóla er nokkuð svipað á milli ára. Hlutfall alvarlegra slysa á hjólreiðamönnum er jafnt árin 2011 og 2012 en er næstum tvöfalt hærra árið 2013. Hér kann bætt skráning lögreglu á þessum slysum að eiga hlut að máli og einnig auknar hjólreiðar almennt í samfélaginu. Hlutfall þeirra slysa sem flokkast undir annað er einnig töluvert hærra árið 2013 en á árunum 2011 og 2012. (Möguleg skýring á þessu getur verið aukin ferðamennska þar sem til dæmis fjórhjólasyll fallu undir þennan flokk.)

Mynd 3 sýnir skiptingu slysa á tímabilinu sem var til skoðunar eftir mánuðum. Á henni sést að flest slys urðu í mánuðunum júlí og ágúst á tímabilinu. Það á einnig við um árin 2012 og 2013. Flest slys urðu í júní og ágúst árið 2011.

³ Árið 2012 urðu 124 slys með alvarlegum meiðslum eða banaslys í umferðinni. Eitt slys vantar í gögn Vegagerðarinnar og því voru 123 af þeim 124 slysum, sem urðu árið 2012, til skoðunar í þessari skýrslu.



Mynd 3: Skipting banaslysa og slysa með alvarlegum meiðslum eftir mánuðum á tímabilinu 2011-2013.

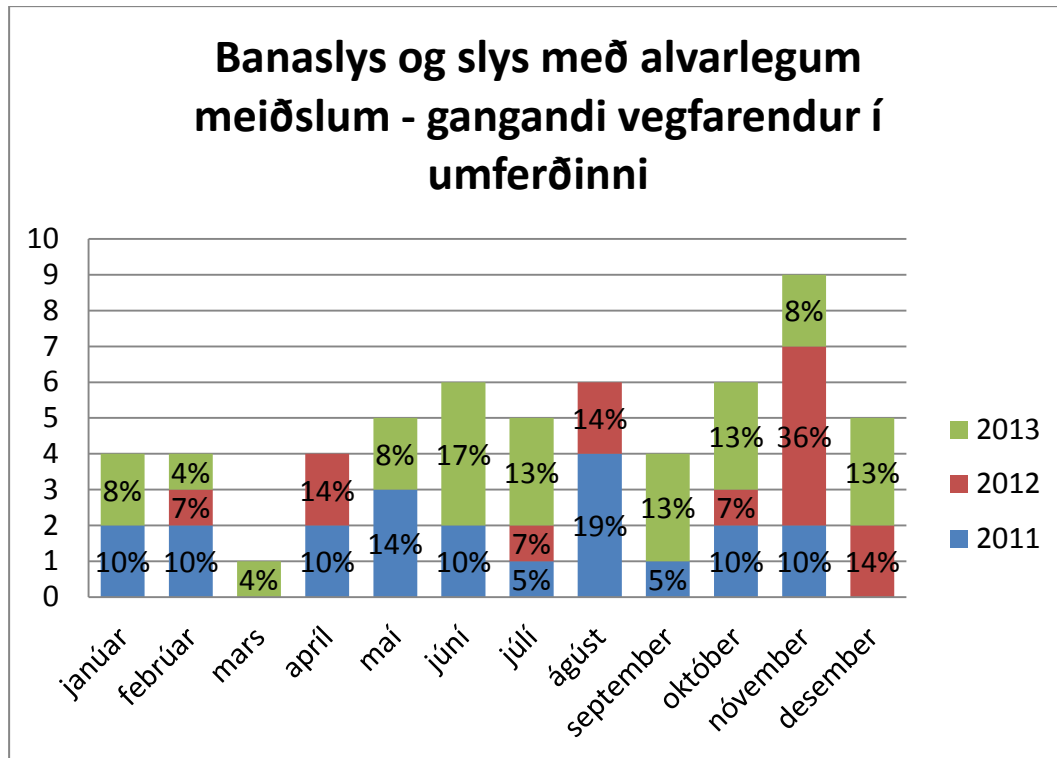
Óvarðir vegfarendur í umferðinni

Á tímabilinu 2011-2013 urðu 129 slys þar sem óvarðir vegfarendur slösuðust alvarlega í umferðinni eða létust. Óvarðir vegfarendur eru til að mynda þeir sem ferðast á hjóli eða ganga.

Gangandi í umferðinni

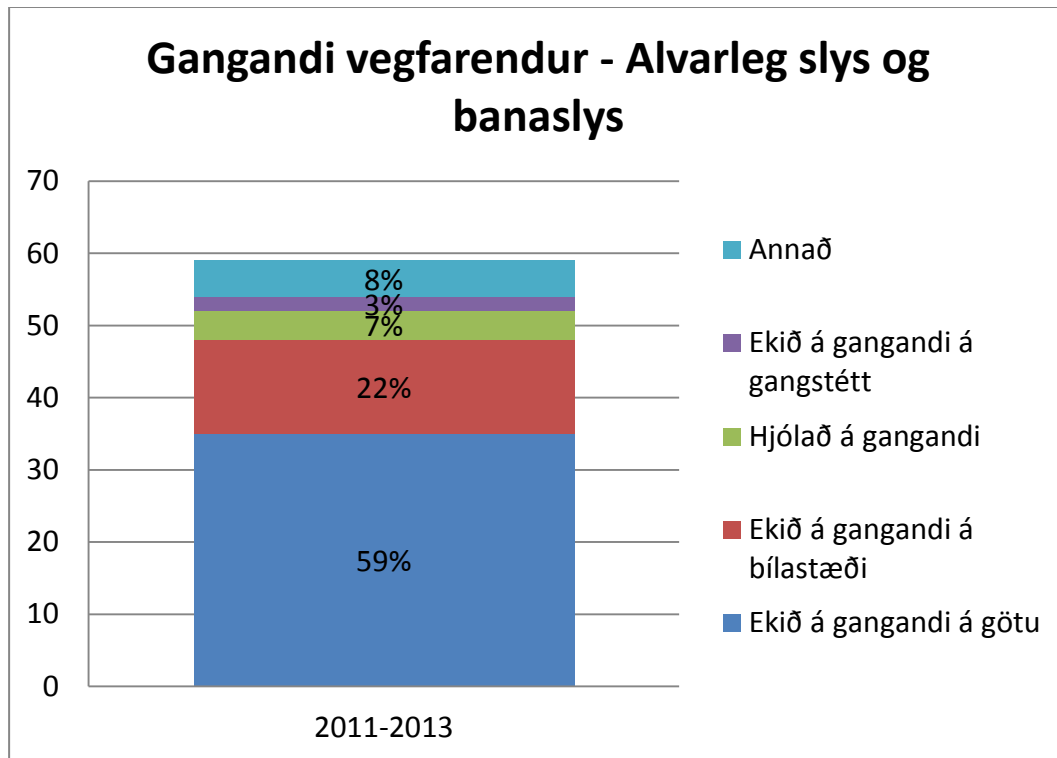
Á tímabilinu 2011-2013 urðu 59 slys þar sem gangandi vegfarendur slösuðust alvarlega í umferðinni eða létust. Árið 2011 urðu 4 banaslys og 17 slys með alvarlegum meiðslum á gangandi vegfarendum í umferðinni. Árið 2012 urðu 2 banaslys og 12 slys með alvarlegum meiðslum á gangandi vegfarendum í umferðinni. Árið 2013 varð 1 banaslys og 23 slys með alvarlegum meiðslum á gangandi vegfarendum í umferðinni.

Mynd 4 sýnir skiptingu slysa á tímabilinu sem var til skoðunar eftir mánuðum. Á henni sést að flest slys urðu í nóvember þegar tímabilið er skoðað í heild sinni. Árið 2011 urðu flest slys í ágúst, árið 2012 urðu flest slys í nóvember og árið 2013 urðu flest slys í júní.



Mynd 4: Skipting slysa þar sem gangandi vegfarendur slösuðust alvarlega eða létust í umferðinni á tímabilinu 2011-2013 eftir mánuðum.

Algengast var að slysin yrðu þegar ekið var á gangandi vegfaranda á götu. Næstalgengast var að gangandi vegfarandi slasaðist alvarlega þegar ekið var á hann á bílastæði. Í 4 tilfellum var hjólað á gangandi vegfaranda og í 2 tilfellum var ekið á gangandi vegfaranda á gangstétt. Fimm tilfelli flokkast undir annað. Mynd 5 sýnir skiptingu tegunda slysa á gangandi vegfarendum sem slösuðust alvarlega eða létust í umferðinni á tímabilinu 2011-2013.



Mynd 5: Skipting tegunda slysa þar sem gangandi vegfarendur slösuðust alvarlega eða létust í umferðinni á tímabilinu 2011-2013.

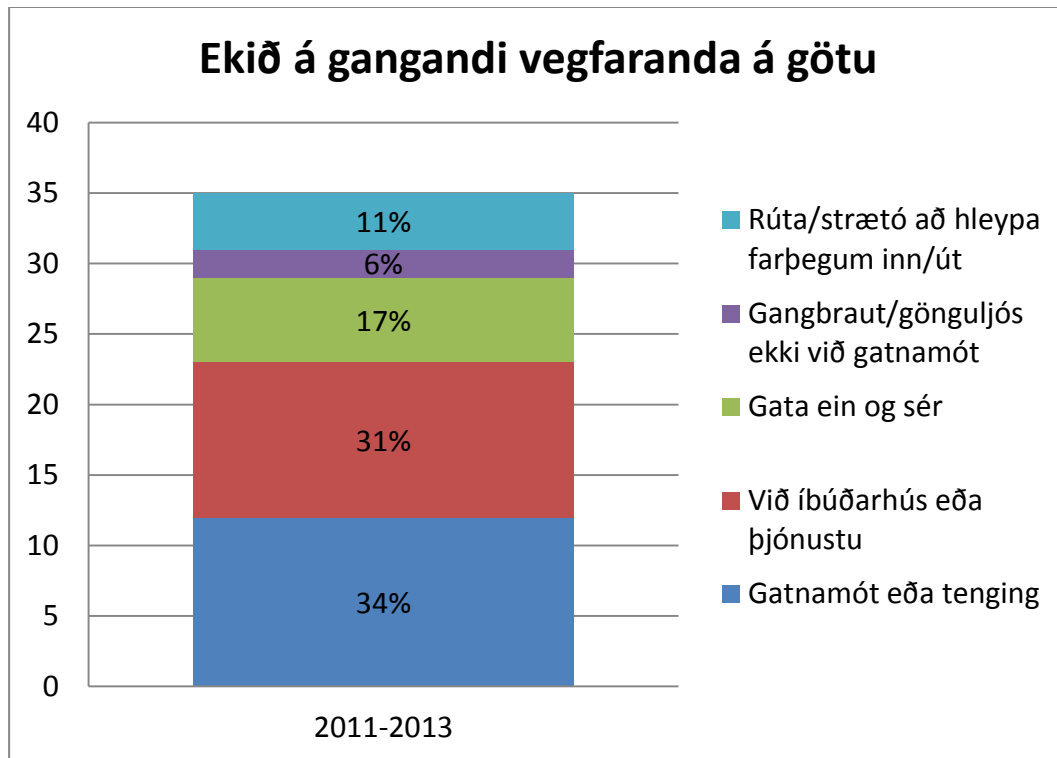
Þegar gögnin voru greind vakti það athygli að töluverð aukning varð á að gangandi vegfarendur slösuðust alvarlega þegar ekið var á þá á bílastæði á árinu 2013 sem gefur tilefni til þess að fylgjast sérstaklega með þeirri slysattegund í framhaldinu.

Í 18 tilfellum af 59, í 31% tilvika, slasaðist barn, 16 ára og yngra, alvarlega eða hlaut bana af sem gangandi vegfarandi í umferðinni á tímabilinu sem var til skoðunar. Í 14 tilfellum af 59, í 24% tilvika, slasaðist barn, 14 ára og yngra, alvarlega eða hlaut bana af sem gangandi vegfarandi í umferðinni á tímabilinu sem var til skoðunar. Í 19 tilfellum af 59, í 32% tilvika, slasaðist eldri borgari, 60 ára og eldri, alvarlega eða hlaut bana af sem gangandi vegfarandi í umferðinni á tímabilinu sem var til skoðunar.

Ekið á gangandi vegfaranda á götu

Á tímabilinu 2011-2013 urðu 35 slys á gangandi vegfarendum þannig að þeir hlutu alvarleg meiðsli eða létust þegar ekið var á þá á götu. Nánari greining þessara slysa leiddi í ljós að algengast var að ekið væri á gangandi vegfarendur á götu við gatnamót eða tengingu og næstalgengast þegar slysið varð á götu við íbúðarhús eða þjónustu.

Mynd 6 sýnir skiptingu á ólíkum aðstæðum þegar ekið var á gangandi vegfaranda á götu og hann slasaðist alvarlega eða lést á tímabilinu 2011-2013.



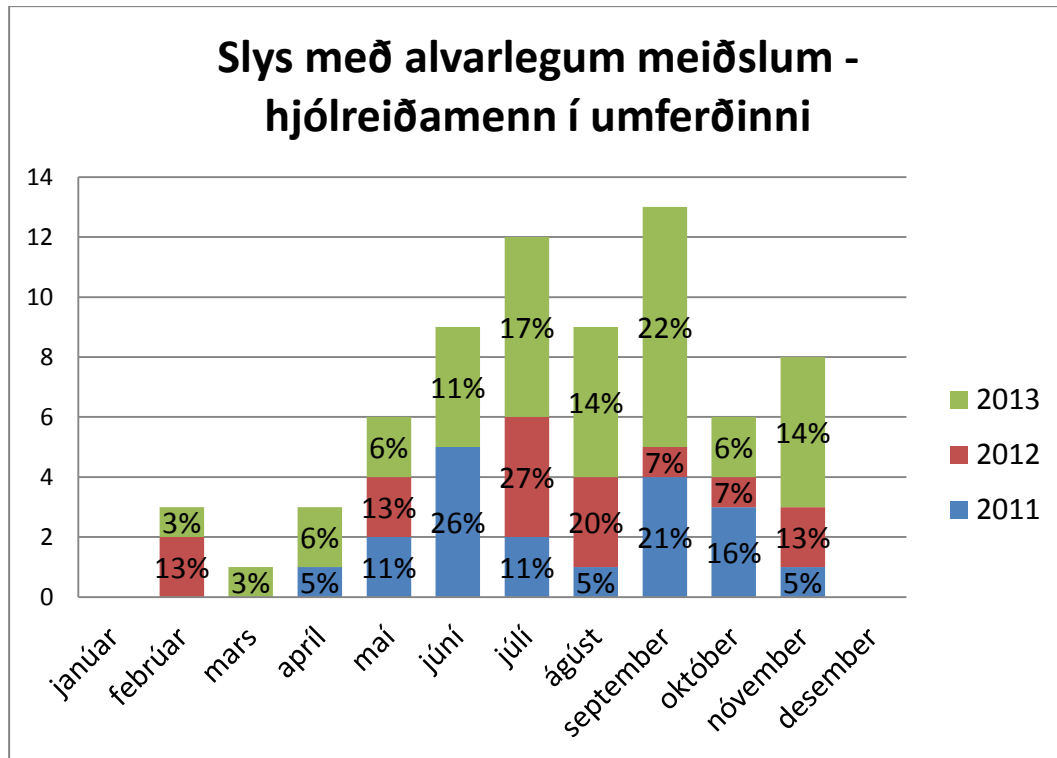
Mynd 6: Skipting á ólíkum aðstæðum þegar ekið var á gangandi vegfaranda á götu og hann slasaðist alvarlega eða lést í umferðinni á tímabilinu 2011-2013.

Við nánari skoðun á slysunum sem urðu við gatnamót eða tengingu kom í ljós að í 6 tilfellum af 12 var umferð við gatnamótin stýrt með ljósum, þar af í 2 tilvikum við vinstri beygju um gatnamót og í 4 tilvikum þegar bifreið var ekið beint áfram yfir gatnamót.

Hjólandi vegfarendur í umferðinni

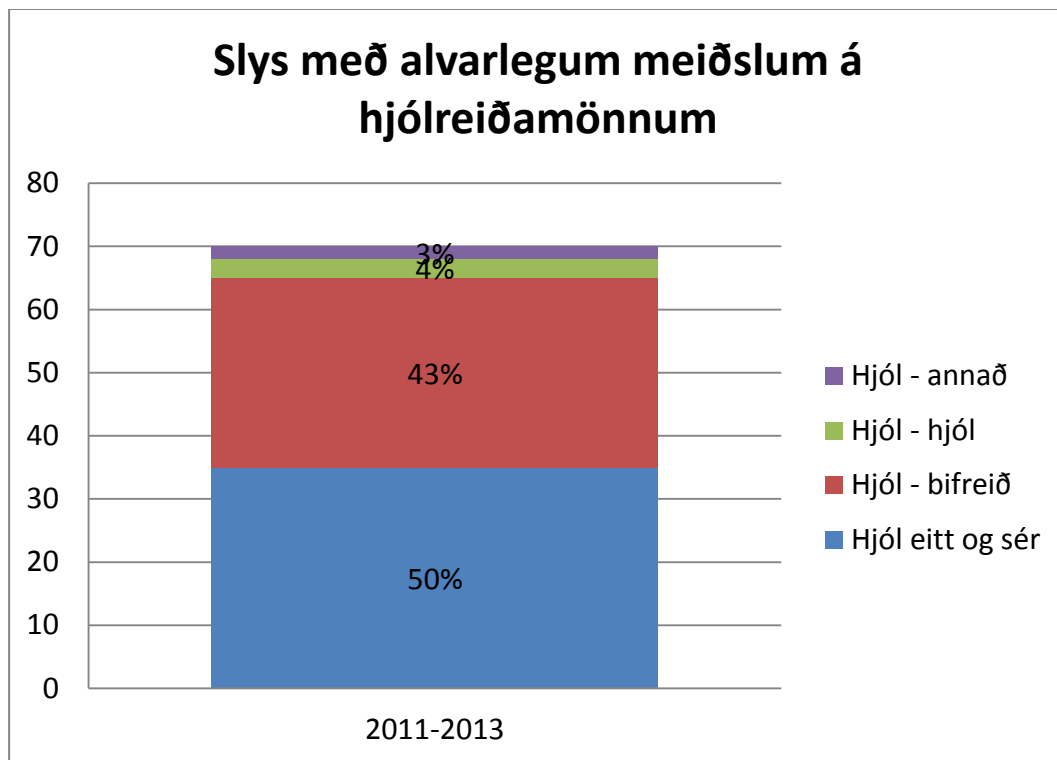
Á tímabilinu 2011-2013 urðu 70 alvarleg slys á hjólreiðamönnum í umferðinni. Árið 2011 urðu 19 slys þar sem hjólreiðamenn slösuðust alvarlega í umferðinni. Árið 2012 urðu 15 slys þar sem hjólreiðamenn slösuðust alvarlega í umferðinni. Árið 2013 urðu 36 slys þar sem hjólreiðamenn slösuðust alvarlega í umferðinni.

Mynd 7 sýnir skiptingu fjölda slysa á tímabilinu sem var til skoðunar eftir mánuðum. Á henni sést að flest slysin urðu í júlí og september þegar tímabilið er skoðað í heild sinni. Árið 2011 urðu flest slys í júní, árið 2012 urðu flest slys í júlí og árið 2013 urðu flest slys í september. Ekki eru fyrirliggjandi áreiðanlegar upplýsingar um umfang hjólreiða og dreifingu þeirra yfir árið en verið er að vinna að tveimur rannsóknarverkefnum sem Rannsóknasjóður Vegagerðarinnar styrkir á þessu sviði. Þar er annars vegar um að ræða rannsóknarverkefnið *Dreifilíkan fyrir hjólandi umferð* og hins vegar verkefnið *Ferðavenjur hjólreiðamanna á höfuðborgarsvæðinu*.



Mynd 7: Skipting fjölda slysa þar sem hjólreiðamenn slösuðust alvarlega í umferðinni á tímabilinu 2011-2013 eftir mánuðum.

Þegar litið er á tímabilið í heild sinni var algengasta tegund slyss þar sem alvarleg meiðsli urðu á hjólreiðamönnum þegar engin önnur ökutæki áttu í hlut og næstalgengasta tegund slyss var þegar bifreið og hjólreiðamaður lentu í árekstri. Í 3 tilfellum slasaðist hjólreiðamaður alvarlega við árekstur við annan hjólreiðamann og tvö tilfelli flokkast undir annað. Mynd 8 sýnir skiptingu tegunda slysa þar sem hjólreiðamenn slösuðust alvarlega í umferðinni á tímabilinu 2011-2013.



Mynd 8: Skipting tegunda slysa þar sem alvarleg meiðsli urðu á hjólreiðamönnum í umferðinni á tímabilinu 2011-2013.

Á árunum 2011 og 2012 var algengasta tegund slyss þar sem hjólreiðamaður hlaut alvarleg meiðsli við árekstur bifreiðar og reiðhjóls. Næstalgengasta tegundin þessi ár var þegar engin önnur ökutæki áttu í hlut. Gera má ráð fyrir töluverðri vanskráningu á þeim slysum þar sem engin önnur ökutæki eiga í hlut þar sem ekki er þörf á að kalla til lögreglu ef reiðhjólamaður fellur af hjóli og slasast, eins og kemur fram í áfangaskýrslu Rannsóknarnefndar umferðarslysa *Hjólreiðaslys á Íslandi*⁴.

Á árinu 2013 urðu töluvert fleiri slys þar sem hjólreiðamaður hlaut alvarleg meiðsli af heldur en á árunum 2011 og 2012. Hluttur þeirrar tegundar slyss þar sem engin önnur ökutæki eiga í hlut eykst töluvert og er hún algengust á árinu 2013. Hér kann bætt skráning lögreglu á þessari tegund slysa að eiga hlut að máli. Sú tegund slyss þar sem árekstur bifreiðar og reiðhjóls á sér stað, sem var algengust árin 2011 og 2012, á sér nánast jafn oft stað á árunum sem voru til skoðunar, munar mest um 2 tilvik á milli ára.

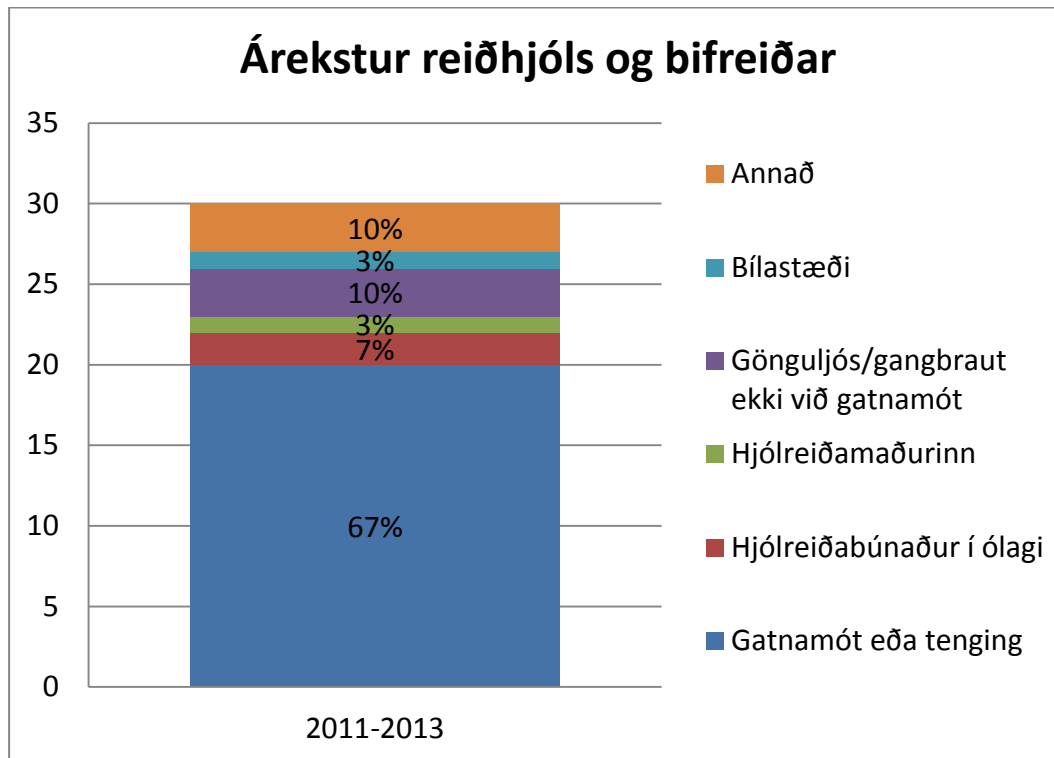
Í 4 tilfellum af 70 urðu slys þar sem öikumenn rafmagnsvespu hlutu alvarleg meiðsli og í 1 tilfalli varð slys þar sem hjólreiðamaður rafmagnsreiðhjóls hlaut alvarleg meiðsli. Í 3 tilfellum af 70 var hjólreiðamaður undir áhrifum vímuefna er slysið átti sér stað. Í öllum þeim tilfellum missti hjólreiðamaður stjórn á reiðhjólina við það að fara yfir upphækkun.

⁴ Hjólreiðaslys á Íslandi, áfangaskýrsla Rannsóknarnefnd umferðarslysa, mars 2013.

Árekstur reiðhjóls og bifreiðar

Á tímabilinu 2011-2013 urðu 30 slys þar sem hjólreiðamaður slasaðist alvarlega í árekstri við bifreið. Lang algengast var að slysin yrðu við gatnamót eða tengingar, eða í 67% tilvika.

Mynd 9 sýnir nánari greiningu á slysum þegar hjólreiðamenn slösuðust alvarlega í árekstri við bifreið í umferðinni á tímabilinu 2011-2013.

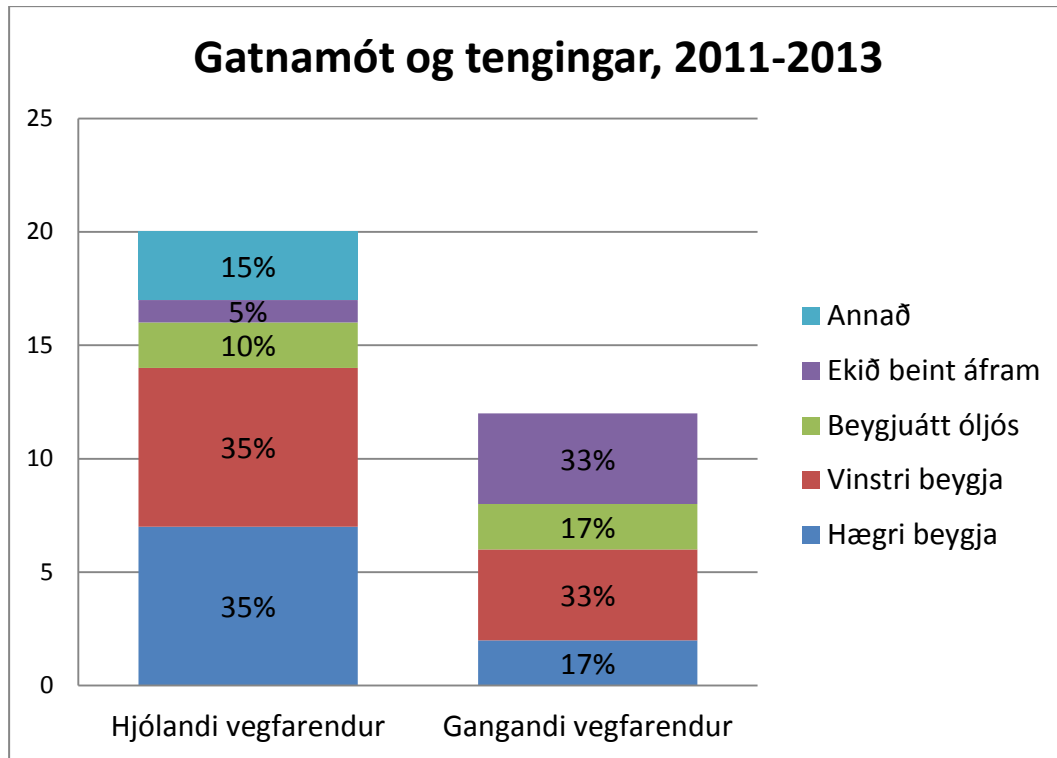


Mynd 9: Nánari greining á árekstri reiðhjóls og bifreiðar þegar hjólreiðamenn slasast alvarlega á tímabilinu 2011-2013.

Öll árin eiga það sameiginlegt að algengast er að árekstur reiðhjóls og bifreiðar verði við gatnamót eða tengingu. Við nánari skoðun á þessum slysum kom í ljós að í þremur tilfellum af þessum 20 blindaði sólin ökumann bifreiðarinnar og í þremur tilfellum skerti gróður vegsýn. Í fjórum tilfellum voru gatnamótin ljósastýrð og logaði grænt ljós hjá báðum aðilum í þremur tilvikum af þeim en í einu tilviki ók bifreið gegn rauðu ljósi.

Samantekt

Greining á banaslysum og alvarlegum slysum á óvörðum vegfarendum í umferðinni á tímabilinu 2011-2013 leiddi í ljós að stór hluti slysanna á sér stað þegar ekið er á gangandi vegfaranda á götu eða þegar árekstur bifreiðar og hjólreiðamanns á sér stað. Frekari greining á þeim slysum leiddi svo í ljós að flest slysin yrðu við gatnamót eða tengingu, í 34% tilvika hjá gangandi vegfarendum og 67% tilvika hjá hjólandi vegfarendum, sjá mynd 10. Nánari samanburður á slysum á óvörðum vegfarendum er í viðauka A.



Mynd 10: Nánari greining á slysum sem urðu við gatnamót eða tengingu þegar ekið var á óvarða vegfarendur þannig að þeir slösuðust alvarlega á tímabilinu 2011-2013.

Niðurstaða greiningarvinnunnar er að gatnamót eru varhugaverð þegar kemur að óvörðum vegfarendum í umferðinni. Þegar gatnamótaslysin voru greind nánar kom í ljós að vandamálið virðist vera ólíkt eftir því hvort um gangandi eða hjólandi vegfaranda er að ræða. Slysin eru algengust þegar ekið er beint áfram eða í vinstri beygju hjá gangandi vegfarendum en algengust í vinstri og hægri beygju hjá hjólandi vegfarendum.

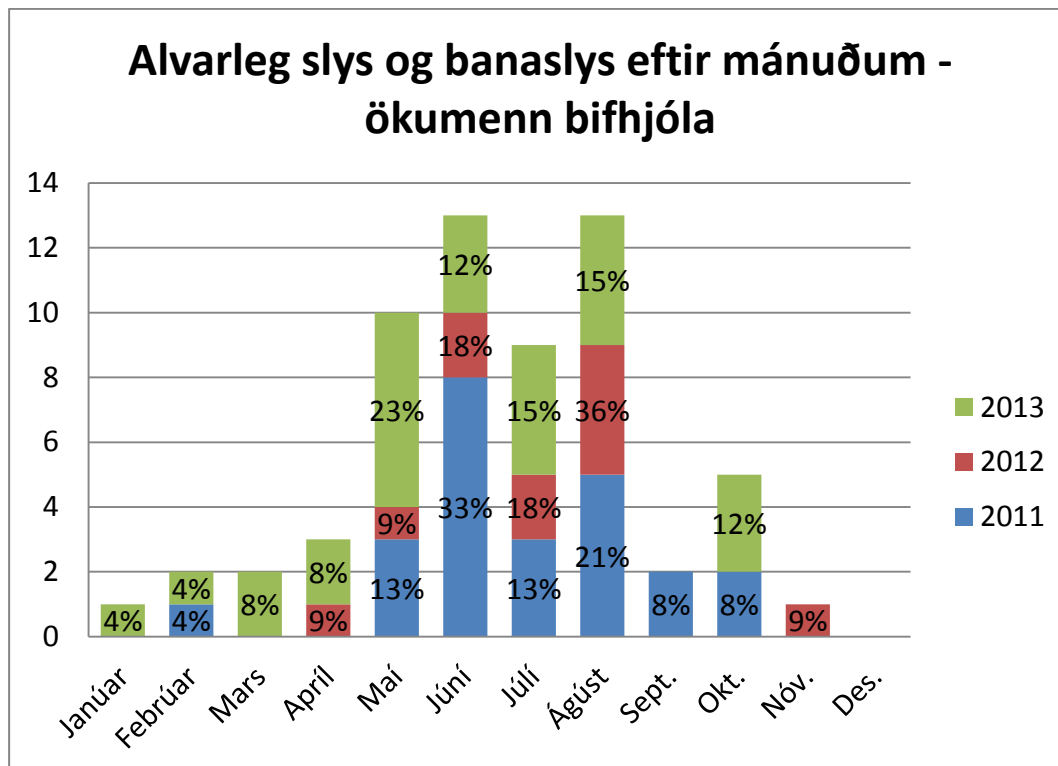
Munurinn skýrist líklega af ólíkum hraða sem þessir vegfarandahópar ferðast á. Hjólreiðamenn áttu það til að nálgast gatnamót á miklum hraða sem gerði það að verkum að ökumenn bifreiða urðu ekki varir við þá. Einnig virtist vera ákveðinn misskilningur sem fólst í því að ökumaður bifreiðar hægði á för sinni við gatnamót sem varð til þess að hjólreiðarmaðurinn taldi að sá fyrnefndi væri að veita sér forgang og hélt því óhikað áfram yfir götuna en ökumaður bifreiðarinnir var með hugann við umferð sem fór um gatnamótin en ekki stígana og sá ekki til hjólreiðamannsins þegar ekið var af stað út á gatnamótin.

Aukin áhersla hefur verið lögð á vistvænar samgöngur undanfarin misseri. Óvarðir vegfarendur, þ.e. þeir sem ferðast á hjóli eða ganga, ferðast á þann máta sem flokkast undir vistvænar samgöngur. Krafa um aukinn hlut vistvænna ferðamáta í samfélaginu hefur m.a. skilað sér í auknum hjólreiðum sem gefur fulla ástæðu til þess að fylgjast sérstaklega með þróun fjölda slysa þar sem óvarðir vegfarendur koma við sögu í þeim tilgangi að finna öryggisáðgerðir sem líklegar eru til að fækka slysum.

Bifhjól í umferðinni

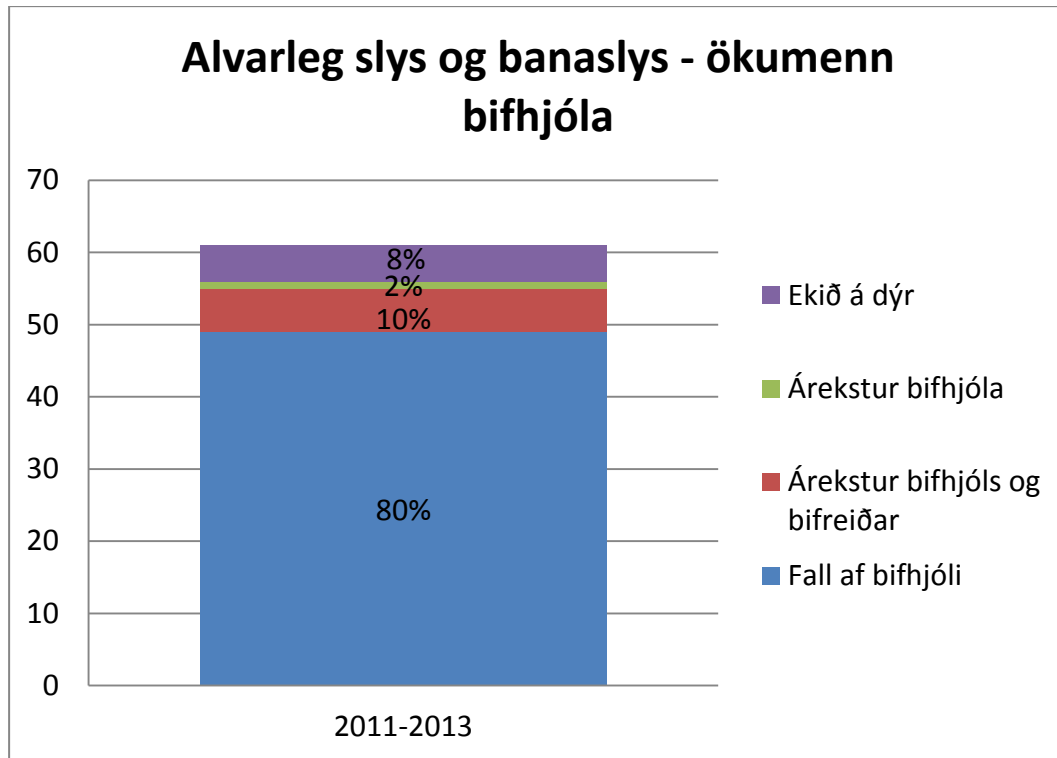
Á tímabilinu 2011-2013 varð 61 alvarlegt slys eða banaslys á öikumönnum bifhjóla í umferðinni. Árið 2011 urðu 24 slys með alvarlegum meiðslum á öikumönnum bifhjóla í umferðinni. Árið 2012 urðu 11 slys með alvarlegum meiðslum á öikumönnum bifhjóla í umferðinni. Árið 2013 varð 1 banaslys og 25 slys með alvarlegum meiðslum á öikumönnum bifhjóla í umferðinni.

Mynd 11 sýnir skiptingu fjölda slysa á tímabilinu sem var til skoðunar eftir mánuðum. Á henni sést að flest slysin urðu í júní og ágúst þegar tímabilið er skoðað í heild sinni. Árið 2011 urðu flest slysin í júní og ágúst, árið 2012 urðu flest slysin í ágúst og árið 2013 urðu flest slysin í maí, júlí og ágúst.

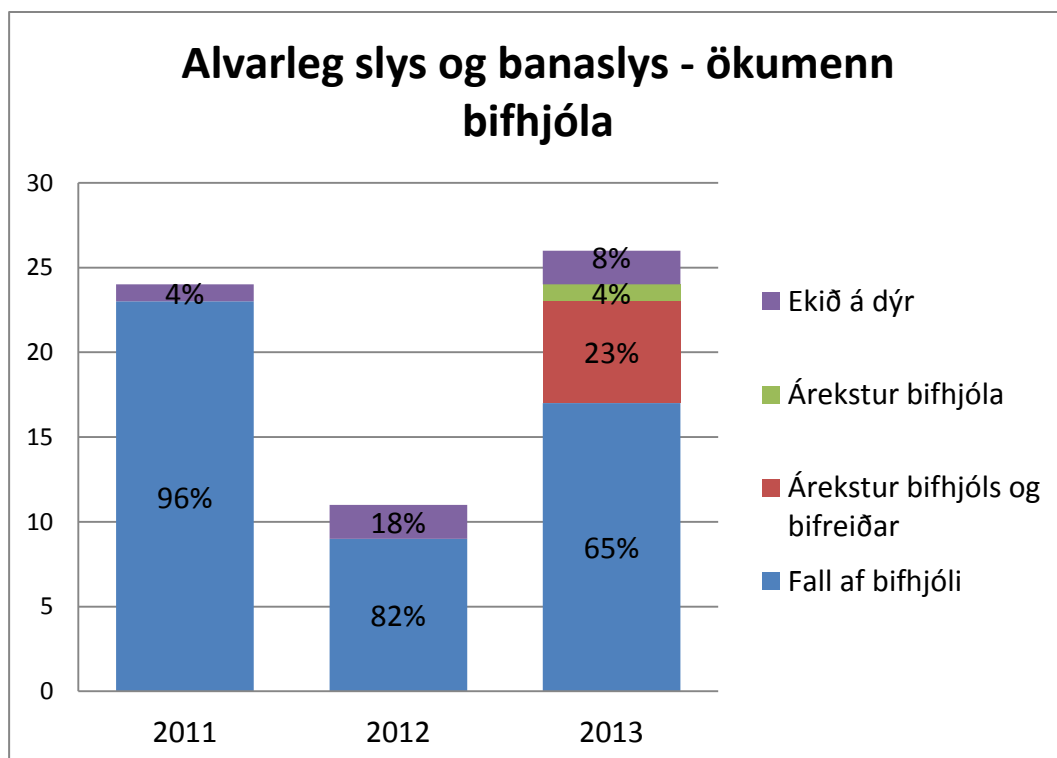


Mynd 11: Skipting fjölda slysa þar sem öikumenn bifhjóla slösuðust alvarlega eða létust í umferðinni á tímabilinu 2011-2013 eftir mánuðum.

Lang algengast var að slysin yrðu þegar ökumaður bifhjólsins féll af hjólinu. Næstalgengast var að slys yrðu við árekstur bifreiðar og bifhjóls. Í 5 tilfellum varð slys á öikumanni bifhjóls þannig að hann hlaut alvarleg meiðsli þegar ekið var á dýr og í einu tilviki þegar árekstur varð á milli tveggja bifhjóla. Mynd 12 sýnir skiptingu slysa á öikumönnum bifhjóla sem slösuðust alvarlega eða létust í umferðinni á tímabilinu 2011-2013. Mynd 13 sýnir þróun slysa á öikumönnum bifhjóla sem slösuðust alvarlega eða létust í umferðinni eftir árunum 2011, 2012 og 2013.



Mynd 12: Skipting slysa á ökumönnum bifhjóla sem slösuðust alvarlega eða létust í umferðinni á tímabilinu 2011-2013

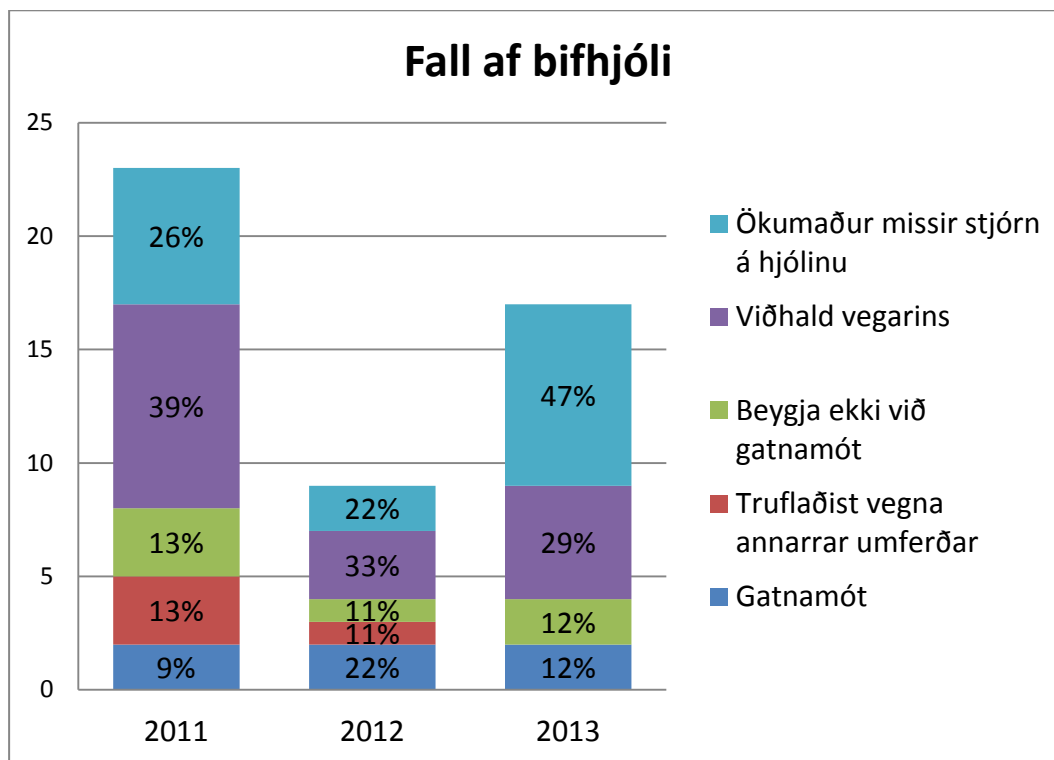


Mynd 13: Þróun slysa á ökumönnum bifhjóla sem slösuðust alvarlega eða létust í umferðinni eftir árunum 2011, 2012 og 2013.

Þegar gögnin voru greind vakti það athygli að nokkuð algengt var að árekstur yrði á milli bifhjóls og bifreiðar árið 2013 en slík slys urðu ekki á árunum 2011 og 2012. Þessi slys virtust vera ýmiss konar, ýmist ók bifhjól á bifreið eða bifreið á bifhjól. Langstærsti hluti slysanna á tímabilinu í heild sinni átti sér stað þegar ökumaður bifhjóls féll af hjóli sínu.

Ökumaður fellur af bifhjóli

Á tímabilinu 2011-2013 urðu 49 slys á öikumönnum bifhjóla þannig að þeir hlutu alvarleg meiðsli eða létust þegar þeir féllu af bifhjóli. Nánari greining þessara slysa leiddi í ljós að algengast var að rekja mætti orsök slyssins að hluta til viðhalds vegarins, t.d. vegna þess að lausamöl, hola, grjót eða hálka var á vegi. Einnig var algengt að ökumaður bifhjóls missti stjórn á bifhjólinu, t.d. við það að þrjóna eða þegar óreyndir ökumenn vora að reynsluaka bifhjóli og þegar eitthvað varð til þess að þeir misstu allt í einu stjórn á ökutækinu. Mynd 14 sýnir skiptingu á ólíkum aðstæðum þegar ökumenn bifhjóla féllu af hjólinu þannig að þeir slösuðust eða létust á tímabilinu 2011-2013.



Mynd 14: Skipting á ólíkum aðstæðum þegar ökumenn bifhjóla féllu af hjólinu þannig að þeir slösuðust alvarlega eða létust í umferðinni á tímabilinu 2011-2013.

Við nánari skoðun á slysunum þegar ökumaður féll af bifhjóli kom í ljós að slysum sem rekja má að hluta til atriða er tengjast viðhaldi vegar fækkar með árunum. Aftur á móti varð töluverð aukning á slysum sem urðu þegar ökumaður missti stjórn á hjólinu árið 2013.

Samantekt

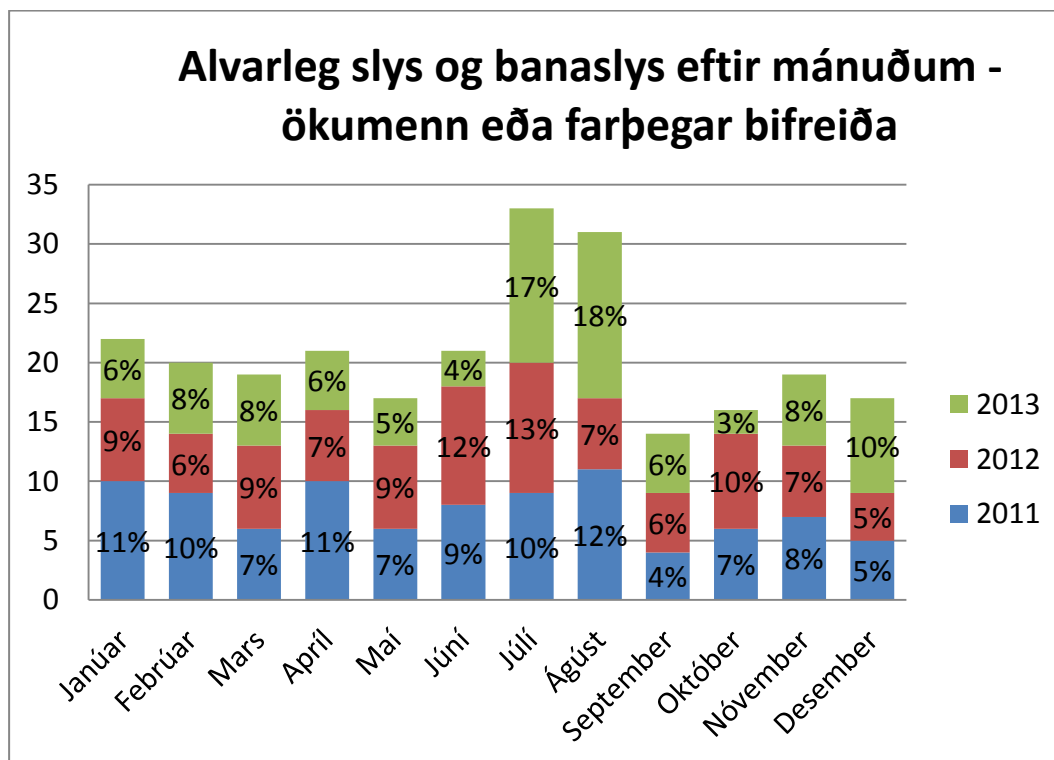
Alvarlegum slysum og banaslysum á öikumönnum bifhjóla fækkaði mikið milli árána 2011 og 2012 en fjölgaði svo aftur 2013 þannig að þau urðu fleiri en árið 2011 og er það áhyggjuefni. Tegund slysanna virðist breytast eftir árum og til dæmis urðu engir árekstrar bifreiðar og bifhjóls á árunum 2011 og 2012 þannig að ökumenn bifhjóls hlytu alvarleg

meiðsli eða létust en 6 slík slys urðu á árinu 2013. Orsakir slysanna virðast einnig vera ólíkar á milli ára. Þeim slysum sem hægt er að rekja að hluta til atriða er tengjast viðhaldi vegar hefur fækkað frá árinu 2011. Á móti kemur að slysum sem rekja má til atriða er tengjast ökumanninum sjálfum hefur fjölgað frá árinu 2011.

Bifreiðar í umferðinni

Á tímabilinu 2011-2013 urðu 250 alvarleg slys eða banaslys á ökumönnum bifreiða eða farþegum bifreiða í umferðinni. Árið 2011 urðu 8 banaslys og 83 slys með alvarlegum meiðslum á ökumönnum eða farþegum bifreiða í umferðinni. Árið 2012 urðu 7 banaslys og 75 slys með alvarlegum meiðslum á ökumönnum eða farþegum bifreiða í umferðinni. Árið 2013 urðu 11 banaslys og 66 slys með alvarlegum meiðslum á ökumönnum eða farþegum bifreiða í umferðinni.

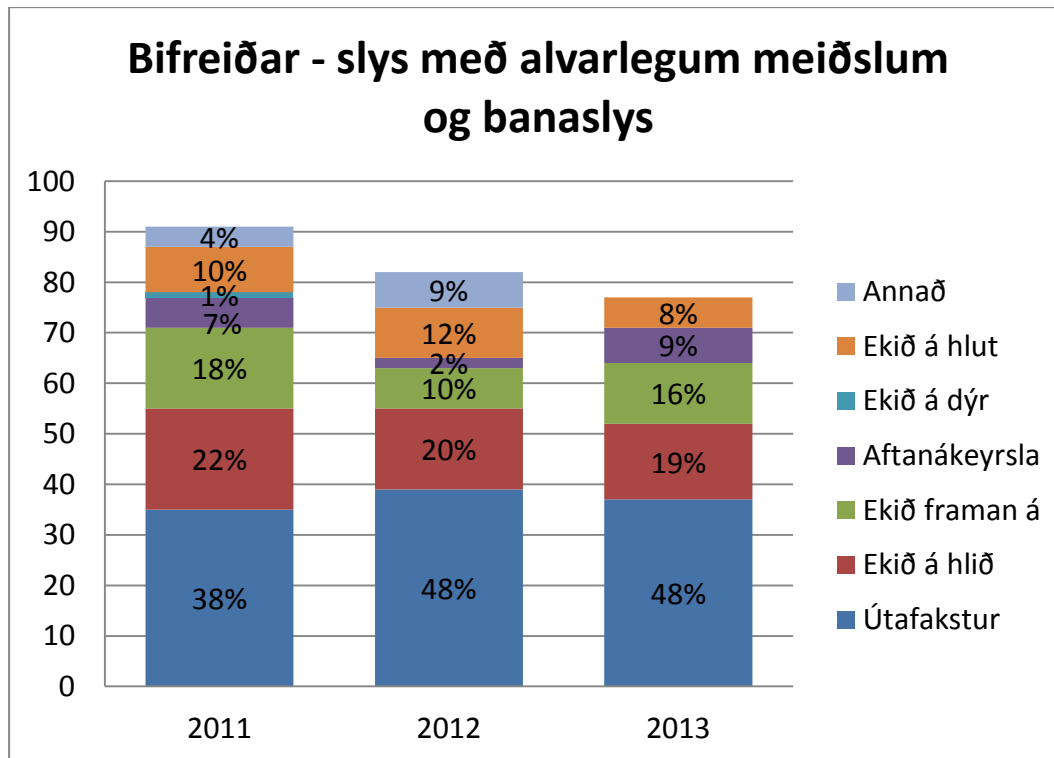
Mynd 15 sýnir skiptingu fjölda slysa á tímabilinu sem var til skoðunar eftir mánuðum. Á henni sést að flest slysin urðu í júlí og ágúst þegar tímabilið er skoðað í heild sinni. Árið 2011 urðu flest slysin í ágúst, janúar og apríl, árið 2012 urðu flest slys í júní og júlí og árið 2013 urðu flest slys í júlí og ágúst.



Mynd 15: Skipting fjölda slysa þar sem ökumenn eða farþegar bifreiða slösuðust alvarlega eða létust í umferðinni á tímabilinu 2011-2013 eftir mánuðum.

Lang algengast var að slysin yrðu við útafakstur. Næstalgengast var þegar ekið var á hlið bifreiðar. Einnig var nokkuð algengt að bifreið ók framan á aðra bifreið og í 15 tilfellum var um aftanákeyrslu að ræða, í 15 tilfellum var ekið á dýr, í 11 tilfellum var ekið á hlut og 11 tilvik flokkast undir annað.

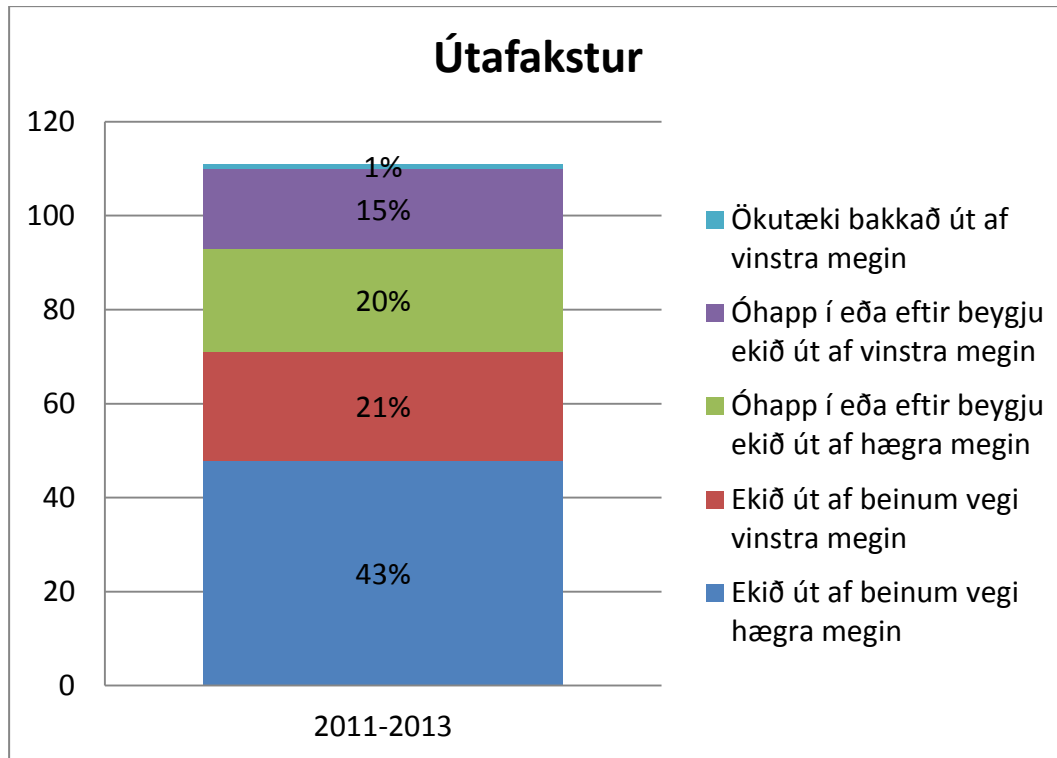
Þegar slysin eru skoðuð eftir árum kemur í ljós að slysunum hefur fækkað töluvert á milli ára og eru um 15% færri árið 2013 en árið 2011. Engin ein tegund af slysi sker sig úr heldur virðist slysunum fækka í flestum flokkum, einna mest þó þegar ekið er á hlið bifreiðar og þeim slysum sem flokkuð eru undir annað. Útafaksturtilvikum hefur að vísu fjölgað frá árinu 2011 til ársins 2013 um 2 slys en fjölgaði um 4 slys frá árunum 2011-2012. Mynd 16 sýnir skiptingu tegunda slysanna sem urðu á öikumönnum eða farþegum bifreiða svo þeir slösuðust alvarlega eða létust í umferðinni eftir árum.



Mynd 16: Skiptingu tegunda slysa eftir árum sem urðu á öikumönnum eða farþegum bifreiða þannig að þeir létust eða slösuðust alvarlega.

Útafakstur bifreiða

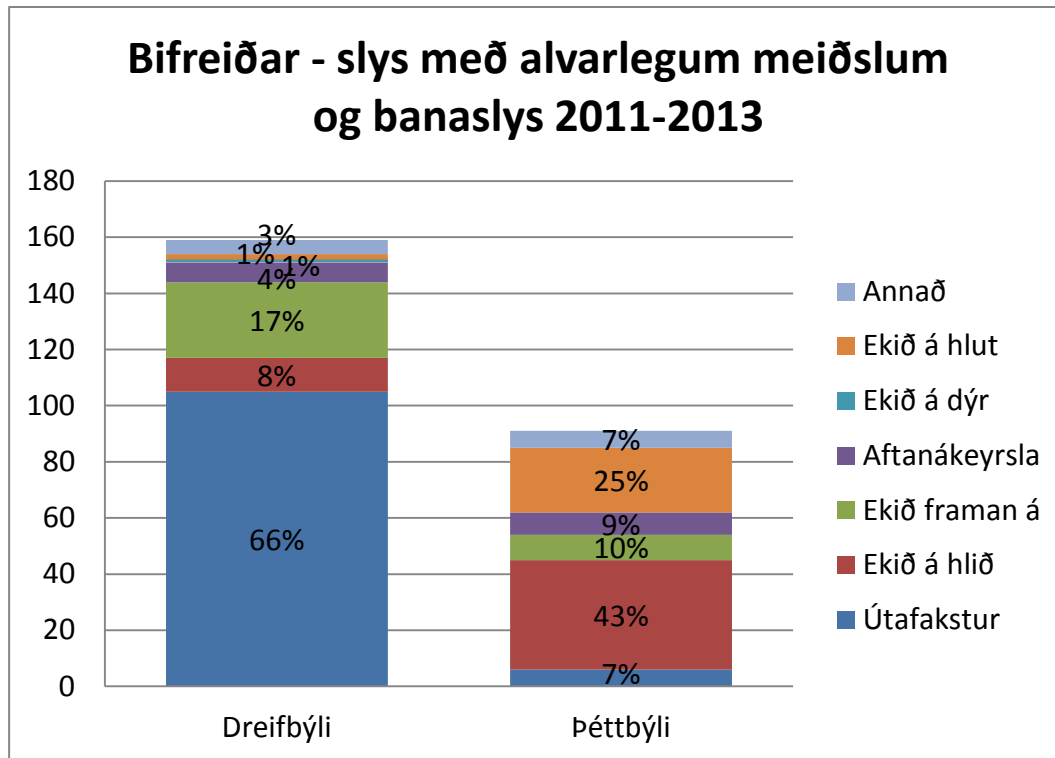
Stærstur hlutur slysa sem verður á öikumönnum eða farþegum bifreiða þannig að þeir látist eða hljóti alvarleg meiðsli á sér stað við útafakstur. Þegar útafakstursslysin eru greind nánar sést að algengara var að ekið væri útaf beinum vegi heldur en í eða eftir beygju. Algengast var að bifreið æki útaf beinum vegi hægra megin. Í 31% tilvika urðu útafakstursslysin í hálfu eða ísingu. Mynd 17 sýnir skiptingu á útafakstursslysum á tímabilinu.



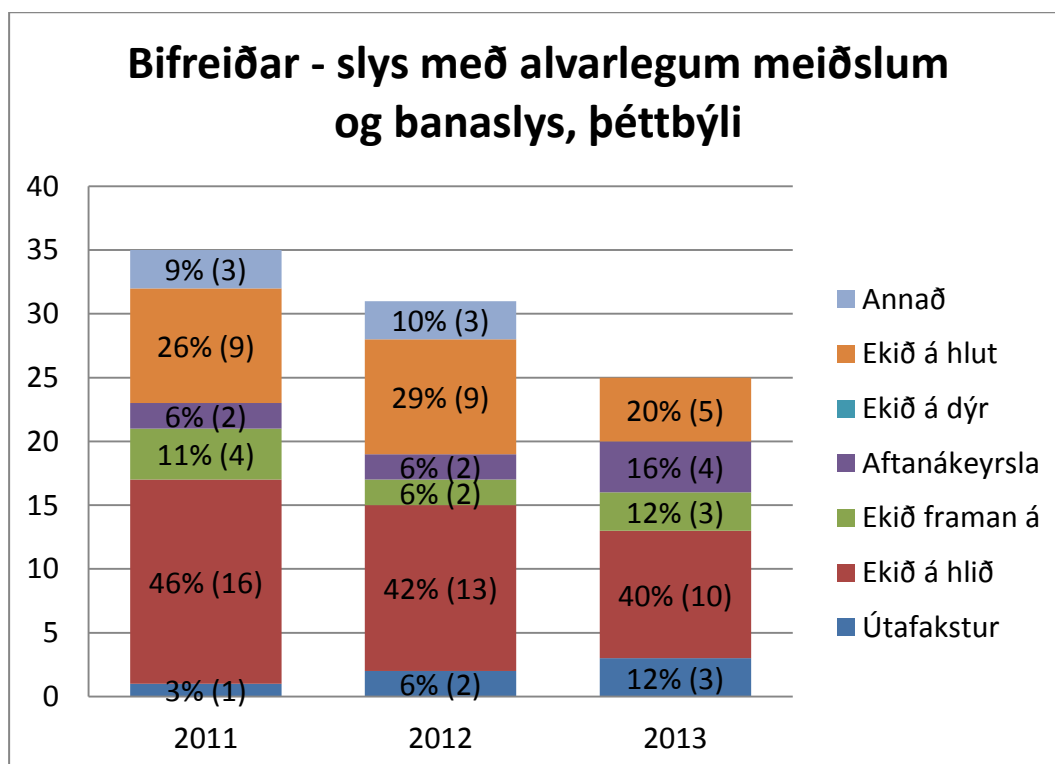
Mynd 17: Mismunandi tegundir af útafakstri í þeim tilvikum þar sem ökumaður eða farþegi bifreiðar slasaðist alvarlega eða lést á tímabilinu 2011-2013.

Slysin eru nokkuð ólík eftir því hvort þau áttu sér stað í þéttbýli eða dreifbýli. Útafakstur var langalgengastur í dreifbýli en algengast var að alvarlegt slys yrði við að ekið væri á hlið bifreiðar í þéttbýli. Einnig var töluvert algengara að ekið væri á hlut í þéttbýli og að ekið væri framan á bifreið í dreifbýli.

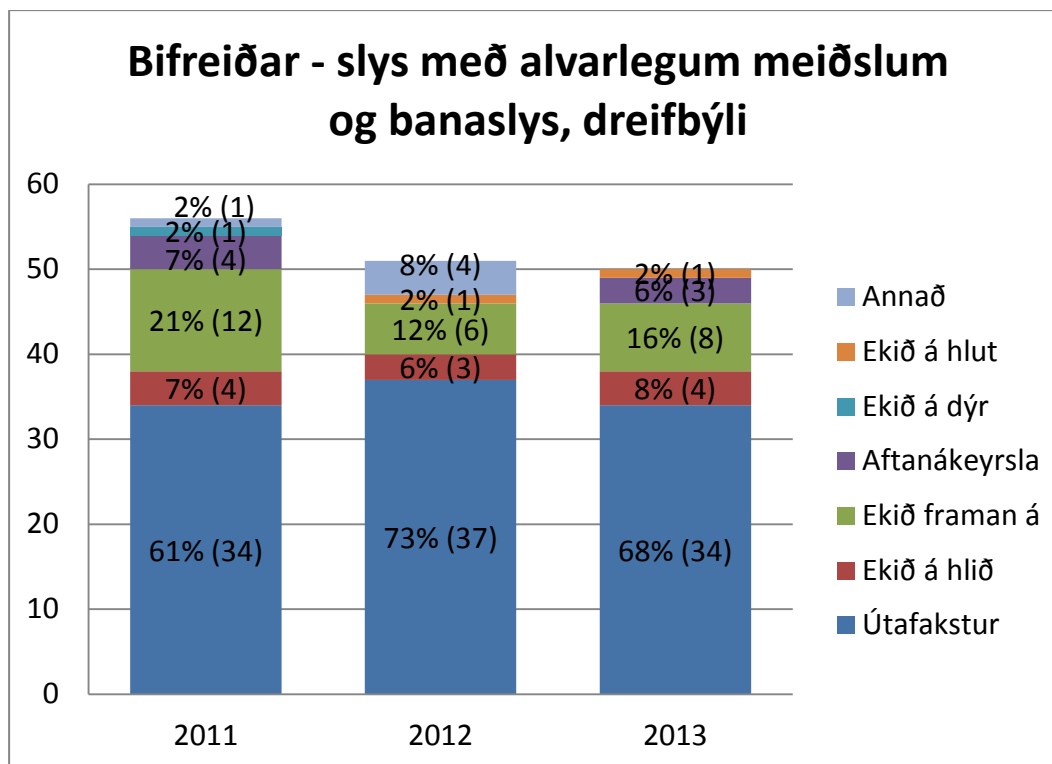
Mynd 18 sýnir skiptingu tegunda slysa sem urðu á öikumönnum eða farþegum bifreiða svo þeir slösuðust alvarlega eða létust í umferðinni, í dreifbýli og þéttbýli, á tímabilinu 2011-2013. Mynd 19 sýnir þróun tegunda slysa í dreifbýli og mynd 20 sýnir þróun tegunda slysa í þéttbýli, á tímabilinu 2011-2013.



Mynd 18: Skipting slysa þar sem ökumenn eða farþegar bifreiða létust eða slösuðust alvarlega á tímabilinu 2011-2013.



Mynd 19: Þróun tegunda slysa í þéttbýli á tímabilinu 2011-2013



Mynd 20: Þróun tegunda slysa í dreifbýli á tímabilinu 2011-2013

Þegar slysin eru skoðuð eftir þéttbýli annars vegar og dreifbýli hins vegar sést að töliverð fækkun hefur verið á slysum þegar ekið er á hlið bifreiðar í þéttbýli sem eru algeng gatnamótaslys. Einnig sést að töliverð fækkun hefur verið á slysum þegar ekið er framan á í dreifbýli. Ástæða þess að þessum slysum hefur fækkað getur verið sú að aukin áhersla hefur verið á að setja upp varða vinstri beygju við gatnamót í þéttbýli og miðjuvegrið á þjóðvegnum. Það skal þó tekið fram að aðeins voru skoðaðar tölur fyrir þrjú ár og slysin því of fá til að draga almennar ályktanir.

Samantekt

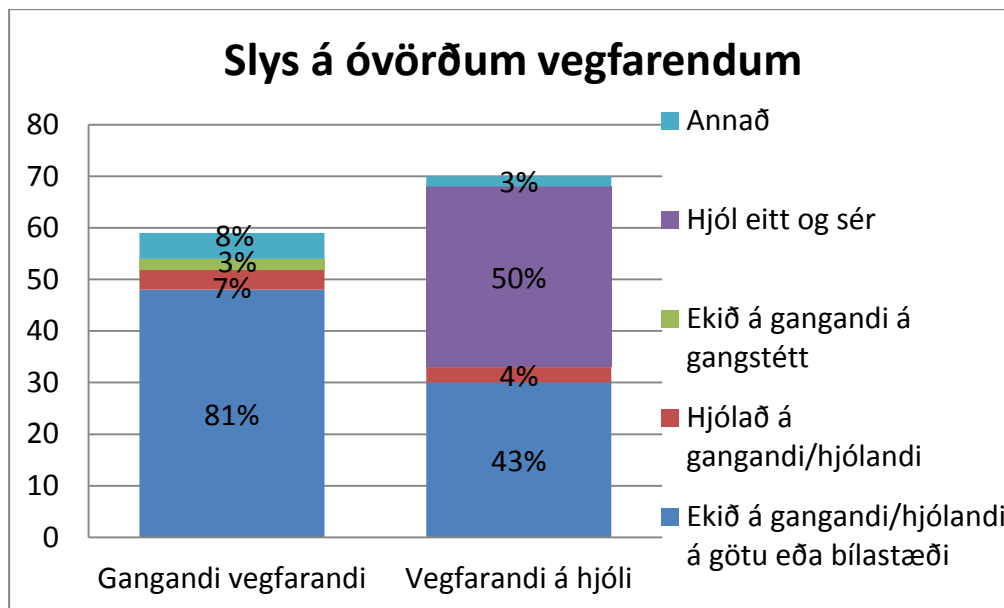
Heildarfjöldi alvarlegra slysa og banaslysa á öikumönnum eða farþegum bifreiða minnkaði á milli ára á tímabilinu sem var skoðað. Hlutfall slysa sem verða við útafakstur jókst þó á tímabilinu sem undirstrikar mikilvægi þess að útfæra umhverfi vegar þannig að alvarleg slys verði ekki á fólki þó að bifreið lendi út af vegi.

Lokaorð

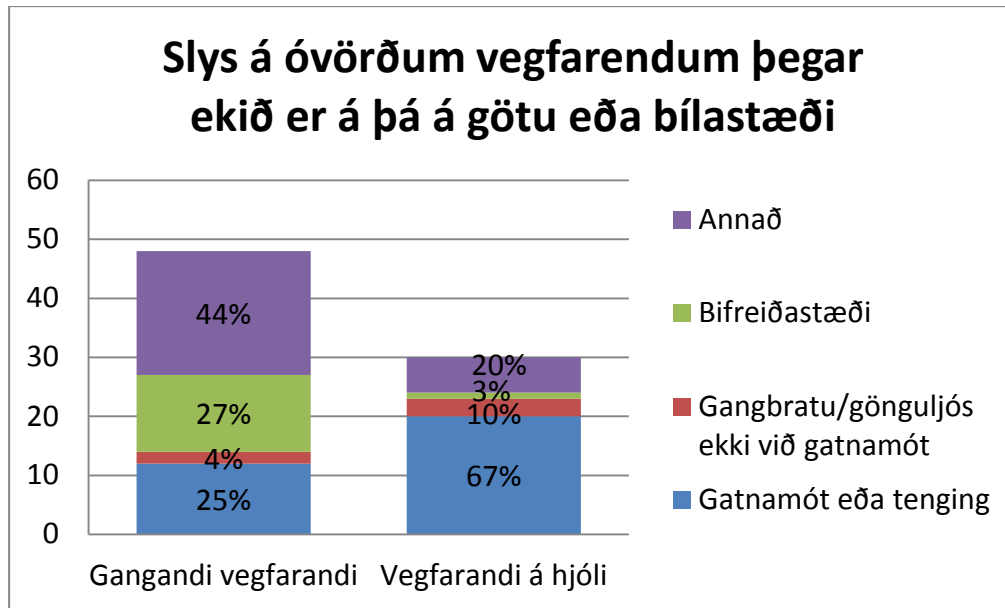
Hér að framan hefur sjónum verið beint að slysum þar sem fólk slasaðist alvarlega eða lést í umferðarslysum á tímabilinu 2011-2013. Þessum slysum hefur fjölgað sem er áhyggjuefni. Slysum á óvörðum vegfarendum hefur fjölgað töluvert á tímabilinu, sérstaklega á vegfarendum á reiðhjóli. Aukin áhersla hefur verið lögð á vistvænar samgöngur undanfarin misseri sem hefur skilað sér í því að fleiri ferðast á hjóli eða ganga. Krafan um aukinn hlut vistvænna ferðamáta í samfélaginu á líklega eftir að verða til þess að fleiri óvarðir vegfarendur verða í umferðinni og því er mikilvægt að fylgjast sérstaklega með þróun slysa þessa vegfarendahóps og leita leiða til þess að tryggja öryggi þeirra. Slysum á öikumönnum eða farþegum bifreiða fækkaði á tímabilinu. Varðar vinstri beygjur og uppsetning miðjuvegriða hefur að öllum líkindum skilað sér í fækkun dæmigerðra gatnamótaslysa og slysa þegar ekið er framan á aðra bifreið en tilgangur slíkra aðgerða er fyrst og fremst sá að auka umferðaröryggi.

Viðauki A

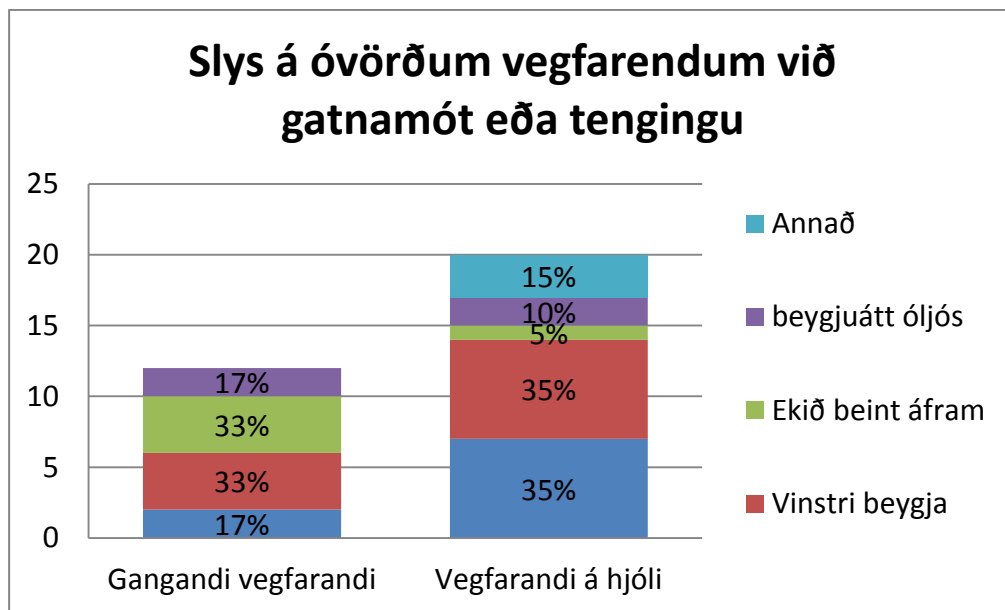
Samanburður á slysum sem urðu á óvörðum vegfarendum þannig að þeir slösuðust alvarlega í umferðinni 2011-2013. Mynd A1 sýnir öll slys sem urðu annars vegar á gangandi vegfarendum þannig að þeir slösuðust alvarlega eða létust í umferðinni á tímabilinu 2011-2013 og hins vegar alvarleg slys á vegfarendum á hjóli í umferðinni 2011-2012. Algengast var að ekið væri á gangandi vegfaranda á götu þannig að hann slasaðist alvarlega eða lést í umferðinni og næstalgengast var að ekið væri á hjólandi vegfaranda á götu þannig að hann slasaðist alvarlega á tímabilinu. Þessi slysatagund virðist vera töluvert stærra vandamál hjá gangandi vegfarendum. Við nánari greiningu á þessari sameiginlegu slysatagund, sjá mynd A2, kom í ljós að algengt væri hjá bæði gangandi vegfarendum og hjólreiðamönnum að slík slys yrðu við gatnamót eða tengingar. Gatnamót og tengingar virðast þó vera varasamari fyrir hjólreiðamenn þar sem 67% slysa þegar ekið var á hjólreiðamann á götu urðu við gatnamót eða tengingu á móti 25% slysa á gangandi sem urðu þegar ekið var á þá á götu. Nánari greining á gatnamótaslysunum, sjá mynd A3, leiddi í ljós að vinstri beygja er varasöm fyrir báða vegfarandahópana en einnig er hægri beygja sérstaklega varasöm fyrir hjólreiðamenn og þegar ekið er beint yfir gatnamót varasamt fyrir gangandi vegfarendur.



Mynd A1: Tegundir slysa sem urðu á óvörðum vegfarendum þannig að þeir slösuðust alvarlega eða létust á tímabilinu sem var til skoðunar.



Mynd A2: Nánari greining á slysum sem urðu þegar ekið var á óvarinn vegfaranda á götu eða bílastæði þannig að hann slasaðist alvarlega eða lést á tímabilinu.



Mynd A3: Nánari greining á slysum sem urðu þegar ekið var á óvarinn vegfaranda á götu við gatnamót eða tengingu þannig að hann slasaðist alvarlega eða lést á tímabilinu.