



AFBROT Í UMFERÐINNI

- skýrsla um eðli og umfang umferðarlagabrota á Íslandi

Tekið saman af Einari Jónssyni hjá Umferðarstofu
| Í samstarfi við undirbúningshóp vegna alþjóðaheilbrigðisdagsins 7. apríl 2004

EFNISYFIRLIT

1. Inngangur	Bls. 3
2. Helstu niðurstöður	Bls. 4-5
3. Umferðarlagabrot á Íslandi	Bls. 6-11
4. Hraðakstur	Bls. 12-18
5. Ölvunarakstur	Bls. 19-25
6. Bílbeltanotkun	Bls. 26-31
7. Öryggi barna í bílum	Bls. 32-33
8. Orsakir banaslysa í umferðinni	Bls. 34-40
9. Samfélagslegur kostnaður vegna umferðarslysa, samanburður við Hagstofutölur o.fl.	Bls. 41-46
10. Slys og afleiðingar þeirra	Bls. 47-50
11. Heimildaskrá	Bls. 51-52

1. Inngangur

Á hverju ári stendur Alþjóðaheilbrigðismálastofnunin (*World Health Organization – WHO*) fyrir alþjóðlegum heilbrigðisdegi og í ár er hann helgaður umferðaröryggismálum. Af því tilefni var samstarfshópi fjölmargra aðila sem starfa með einum eða öðrum hætti að umferðaröryggismálum hér á landi komið á laggirnar. Í hópnun eru fulltrúar eftirfarandi stofnana, fyrirtækja og samtaka: Bindindisfélag ökumanna, Félag íslenskra bifreiðaeigenda, heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneytið, Landlæknisembættið, Landsamband íslenskra akstursíþrótta, Lýðheilsustöð, Neyðarlínan, Rannsóknarnefnd umferðarslysa, Rauði kross Íslands, ríkislögreglustjórinn, Samband íslenskra tryggingafélaga, samgönguráðuneytið, Sjóvá-Almennar, Slysavarnafélagið Landsbjörg, slysavarnaráð, Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins, Tryggingamiðstöðin, Umferðarráð, Umferðarstofa, Vegagerðin, Vinnueftirlit ríkisins, VÍS og Ökukennarafélag Íslands. Það heyrir til tíðinda að allir þessir aðilar skuli nú taka höndum saman í því skyni að vekja athygli á umferðaröryggismálum. Vonandi verður framhald á þessu samstarfi. Í raun markar 7. apríl upphaf heils árs sem helgað verður umferðaröryggismálum hjá öllum samstarfsaðilum.

Samstarfshópurinn ákvað að nota daginn til að vekja athygli á umferðarlagabrotum og afleiðingum þeirra hvort heldur er fyrir heilsu landsmanna eða fjárhag. Í því skyni hefur þessi skýrsla verið tekin saman þar sem safnað er á einn stað tölfræði og öðrum upplýsingum um málaflokkinn. Er það von okkar að með því megi gefa heildstæða og raunsanna mynd af eðli og umfangi umferðarlagabrota og afleiðingum þeirra fyrir íslenskt samfélag. Enn fremur er vonast til að skýrslan vekji ökumenn til umhugsunar um hversu löghlýðnir þeir sjálfir eru í umferðinni. Flestir hafa einhvern tíma gerst brotlegir við umferðarlögin hvort sem það er af ásetningi, gáleysi eða vankunnáttu. Samt sem áður líta fæstir á sig sem afbrotamenn og finnst jafnvel ekkert tiltökumál að brjóta umferðarlögin. Sannleikurinn er samt sá að umferðarlagabrot er langstærsti einstaki brotaflokkurinn á málaskrá lögreglu og afleiðingar þeirra kosta samfélagið gífurlegar fjárhæðir, að ekki sé talað um þau heilbrigðisvandamál sem þeim fylgja, meiðsl á fólki, örkuml og dauða.

Við gerð skýrslunnar var upplýsinga aflað víða, einkum í öðrum skýrslum, rannsóknum og könnunum sem gerðar hafa verið á undanförunum árum. Meðal þeirra rita sem liggja til grundvallar eru *Afbrotatölfræði 2002* (ríkislögreglustjórinn, 2003), *Þróun afbrota 1999-2002* (ríkislögreglustjórinn, 2003), *Skýrsla um umferðarslys á Íslandi árið 2002* (Umferðarstofa, 2004), *Banaslys í umferðinni 2002* (Rannsóknarnefnd umferðarslysa, 2003), *Aksturshættir ungra ökumanna á Íslandi* (Sjóvá Almennar, 2003), *Kostnaður vegna umferðarslysa á Íslandi* (Landlæknisembættið o.fl., 1998) og *Bilbeltanotkun ökumanna á þjóðvegum landsins* (Slysavarnafélagið-Landsbjörg og Umferðarstofa, 2003). Þeir fjölmörgu aðilar sem lögðu til efni í skýrsluna eiga þakkir skildar fyrir framlag sitt og gott samstarf.

2. Helstu niðurstöður

Umferðarlagabrot í málaskrá lögreglu voru 64.068 árið 2003 eða 72,6% af öllum skráðum brotum. Þar af voru hraðakstursbrot 25.285 eða 39,4% af öllum umferðarlagabrotum. Hefur skráðum hraðakstursbrotum fjölgað mjög á undanfönum árum og má m.a. rekja þá fjölgun til aukinnar notkunar á eftirlitsmyndavélum. Samkvæmt athugunum Vegagerðarinnar á þróun hraða á þjóðvegum á tímabilinu 1990-2003 hefur meðalhraðinn aukist á þessu tímabili þó að ökumenn virðist aðeins vera farnir að hægja á sér á síðustu þremur árum. Enn fremur sýna umferðargreinar Vegagerðarinnar og Reykjavíkurborgar að bil á milli bíla er í mörgum tilfellum alltof stutt.

92% bílstjóra nota öryggisbelti á þjóðvegum landsins og er beltanotkun almennt betri þar en í þéttbýli þar sem hún er að meðaltali 80% en fer á sumum stöðum allt niður í rúm 50%. Beltanotkun á þjóðvegunum er mest á sunnudögum eða 94% en minnst á miðvikudögum eða 89%. Tæplega 20% þeirra ökumanna og farþega sem létust í umferðarslysum árið 2002 notuðu ekki bílbelti.

Ýmislegt bendir til að dregið hafi úr ölvunarakstri á undanfönum árum. Eftir fjölgun ölvunarakstursbrota á milli árána 1999 og 2000 (úr 1.959 í 2.482) hefur þeim fækkað á síðustu þremur árum og voru 1.757 árið 2003 (skv. bráðabirgðatölum). Þá fækkaði ölvuðum ökumönnum sem valda meiðslum eða dauða í umferðinni úr 61 árið 1998 í 42 árið 2002. Síðast en ekki síst hefur fjöldi 17-20 ára ökumanna sem segjast hafa ekið ölvaðir lækkað mjög á síðustu árum. Árið 1996 sögðust 49% hafa ekið ölvaðir en 20% árið 2002. Akstur undir áhrifum áfengis eða lyfja er engu að síður enn þá ein af þremur algengustu orsökum banaslysa í umferðinni ásamt hraðakastri og vannotkun á öryggisbeltum. Enn fremur eru svefn og þreyta algeng orsök banaslysa í umferðinni sem og að biðskylda er ekki virt.

Helstu orsakir alvarlegra slysa í umferðinni eru mannleg mistök af ýmsu tagi en ekki ytri aðstæður svo sem færð, birta, ástand umferðarmannvirkja eða ökutækis. Til að renna frekari stoðum undir þá kenningu má benda á að flest banaslys í umferðinni verða við bestu aðstæður þegar bjart er úti (65%), færðin góð og vegurinn þurr (49%).

Samkvæmt könnun á notkun öryggisbúnaðar fyrir börn í bílum sem gerð var árið 2003 reyndust 6% barna vera laus í bílum, 12% notuðu eingöngu bílbelti (sem er alls ekki fullnægjandi öryggisbúnaður fyrir lítil börn) og 82% notuðu viðeigandi öryggisbúnað. Enn fremur sátu 29 börn í framsæti bíla andspænis uppblásanlegum öryggispúða og voru því í lífshættu. Þrátt fyrir allt er þetta einn besti árangur sem náðst hefur frá því farið var að gera kannanir á notkun öryggisbúnaðar fyrir börn árið 1996.

Á árunum 1995-2002 sátu að meðaltali 16,8% fanga í fangelsum landsins vegna umferðarlagabrota. Það eru að meðaltali 49 fangar á ári. Að auki sinntu að meðaltali tæplega 60 manns samfélagsþjónustu á hverju ári vegna umferðarlagabrota frá 1995-2003.

Samkvæmt bráðabirgðatölum fyrir árið 2003 voru gefnir út 14.355 staðfestir refsipunktur vegna umferðarlagabrota það ár. Þar af fengu karlar 10.992 punkta en konur 3.363. Mun færri voru sviptir ökuréttindum árið 2003 á grundvelli punktafjölda

en árið á undan eða 72 (2002 voru 148 sviptir ökuréttindum af þessum sökum). Af þessum 72 einstaklingum voru 68 karlar og 4 konur. 67% þeirra sem voru sviptir ökuréttindum vegna punktafjölda voru 20 ára eða yngri.

Talið er að árlegur kostnaður vegna umferðarslysa og óhappa nemi allt að 20 milljörðum króna hér á landi eða að meðaltali um 268.000 krónum á hverja fjögurra manna fjölskyldu. Um helmingur þessa kostnaðar (8-10 milljarðar) kemur til vegna banaslysa og annarra umferðarslysa sem valda alvarlegum meiðslum. Til samanburðar má benda á að fyrir 20 milljarða króna mætti reka Háskóla Íslands og alla framhaldsskóla landsins í eitt ár.

Frá 1996-2001 voru skráð umferðaróhöpp hjá tryggingafélögunum rúmlega 99 þúsund eða um 16.500 á ári. Tæplega 206.000 bílar skemmdust í þessum óhöppum eða tæplega 34.000 á ári. Á þessu tímabili slösuðust um 14.000 einstaklingar í umferðarslysum eða tæplega 2350 á ári. Tryggingafélögin könnuðu sérstaklega hversu margir hlutu varanlegan skaða og reyndust þeir vera að minnsta kosti 4.249 eða um 708 á ári. Þess skal getið að óvíst er um afleiðingar slysa hjá 2.700 einstaklingum (450 á ári) en könnunin leiddi í ljós að nokkur slys voru enn óuppgerð og því óvíst um varanlegar afleiðingar þeirra. Átti það einkum við um slys sem áttu sér stað síðustu tvö árin sem könnunin nær til.

3. Umferðarlagabrot á Íslandi

Stærsti brotaflokkurinn

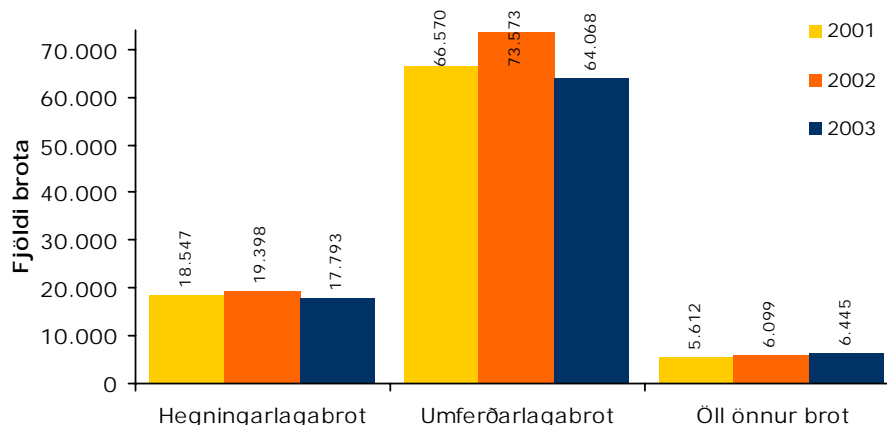
Umferðarlagabrot eru hlutfallslega langstærsti brotaflokkurinn hér á landi samkvæmt skýrslunni *Afbrotatölfræði 2002* sem ríkislögreglustjóri gaf út haustið 2003. Þannig voru umferðarlagabrot til dæmis 74,3% þeirra brota sem skráð voru í málaskrá lögreglu árið 2001 og 73,4% árið 2002. Samkvæmt bráðabirgðatölum voru umferðarlagabrot 72,6% af heildarfjölda brota árið 2003 og hefur þeim því hlutfallslega fækkað. Engu að síður er um mikla tölulega fækkun frá árinu á undan að ræða. Árið 2002 voru skráð umferðarlagabrot 73.573 en ekki nema 64.068 árið eftir. Í þessu sambandi verður þó að taka með í reikninginn að árið 2002 voru skráð umferðarlagabrot, eins og reyndar önnur brot, óvenjumörg miðað við árin á undan.

Tafla 1: Fjöldi og hlutfall skráðra brota í nokkrum málaflokkum frá 1999 til 2003

	2003*		2002		2001		2000		1999	
	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%
Auðgunarbrot	9.937	11,3	11.330	11,4	10.522	11,6	10.482	11,4	10.040	11,6
Áfengislagabrot	1.999	2,3	1.984	2,0	2.230	2,5	2.665	2,9	2.297	2,6
Brot gegn friðhelgi einkalífs	858	1,0	758	0,8	759	0,8	757	0,8	711	0,8
Brot gegn lífi og líkama	1.597	1,8	1.654	1,7	1.737	1,9	1.736	1,9	1.623	1,9
Eignaspjöll	3.847	4,4	4.141	4,2	4.463	4,9	4.182	4,6	4.242	4,9
Fíkniefnabrot	1.371	1,6	994	1,0	911	1,0	781	0,9	962	1,1
Skjalafals	298	0,3	513	0,5	398	0,4	455	0,5	412	0,5
Nytjastuldur	380	0,4	566	0,6	388	0,4	427	0,5	456	0,5
Umferðarlagabrot	64.068	72,6	73.573	74,3	66.570	73,4	66.814	72,9	62.739	72,3
Öll önnur brot	3.951	4,5	3.557	3,6	2.751	3,0	3.366	3,7	3.248	3,7
Samtals	88.306	100	99.070	100	90.729	100	91.665	100	86.730	100

Tölur fyrir 2003 eru bráðabirgðatölur

Tafla 2: Fjöldi brota sem skráð voru í málaskrá lögreglu 1999-2003 eftir tegundum



Fjölgun umferðarlagabrota 1999-2002

Á árunum 1999-2002 fjölgaði umferðarlagabrotum um rúmlega 17%. Samkvæmt skýrslunni *Þróun afbrota 1999-2002* má að miklu leyti skýra þessa fjölgun með vaxandi fjölda hraðakstursbrota en þeim fjölgaði um 47% á þessu tímabili. Fjölgun hraðakstursbrota má svo aftur skýra með aukinni notkun myndavéla við umferðareftirlit. Þannig var myndavél notuð í 12% hraðakstursbrota árið 1999, tæplega 8% árið 2000, 15% brota árið 2001 og í tæplega 28% brota árið 2002. Nánar er fjallað um hraðakstur í sérkafla í þessari skýrslu.

Tafla 3: Fjöldi umferðarlagabrota 1999 til 2003, samkvæmt málaskrá lögreglu

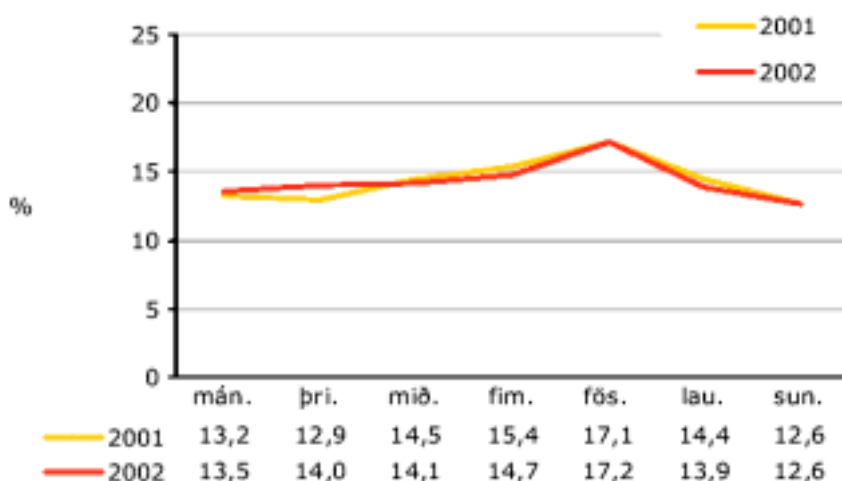
	2003*	2002	2001	2000	1999
Akstur gegn rauðu ljósi	1.998	2.281	2.500	2.926	1.487
Stöðvunarskylda ekki virt	879	3.044	1.376	1.113	857
Of hraður akstur	25.285	27.561	23.586	19.718	18.748
Ölvun við akstur	1.757	1.859	2.081	2.482	1.959
Öll önnur umferðarlagabrot	34.149	38.828	37.027	40.575	39.688
Samtals	64.068	73.573	66.570	66.814	62.739

Eins og sjá má á töflunni hér að ofan er ölvunarakstur, akstur gegn rauðu ljósi og brot á stöðvunarskyldu næstalengustu tegundir umferðarlagabrota. Umferðarlagabrot sem framín eru á landinu á hverju ári eru vitaskuld mun fleiri en þessar tölur segja til um. Sem dæmi má nefna að í rannsókn á aksturshegðun ungra ökumanna (ríkislögreglustjórnin, 2004) segjast 60% aðspurðra hafa ekið á móti rauðu ljósi en aðeins 5% af þeim höfðu verið teknir af lögreglu. Þá sagðist rúmlega fjórðungur hafa ekið ölvaður en ekki nema 4% sögðust hafa verið tekin af lögreglu fyrir ölvunarakstur.

Umferðarlagabrot flest á föstudögum

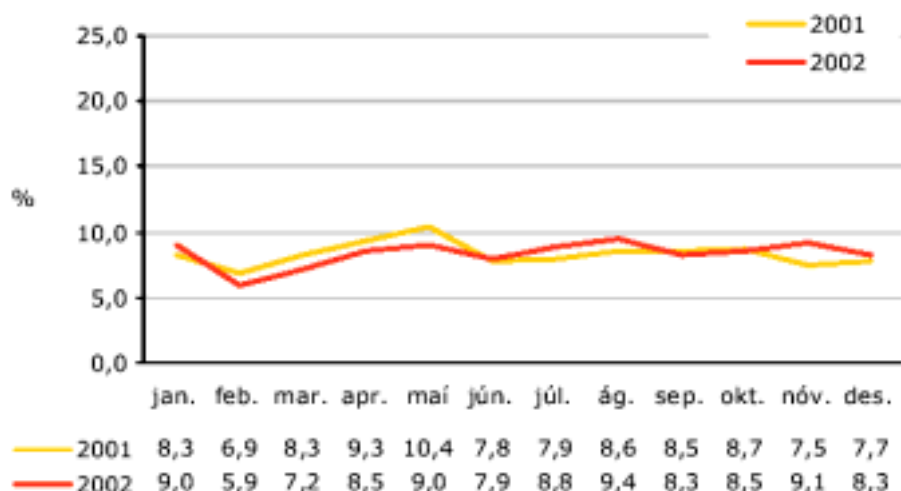
Í *Afbrotatölfræði 2002* má einnig sjá hlutfallslega skiptingu umferðarlagabrota eftir vikudögum árin 2001 og 2002. Brotum fjölgar jafnt og þétt eftir því sem líður á vikuna, ná hámarki á föstudögum en detta aftur niður á laugardögum og sunnudögum.

Tafla 4: Hlutfallsleg skipting umferðarlagabrota eftir vikudögum 2001 og 2002



Þegar litið er til fjölda umferðarlagabrota eftir árstíma má sjá að sveiflurnar eru mjög svipaðar milli ára. Umferðarlagabrot eru flest á sumrin en fæst undir lok árs.

Tafla 5: Hlutfallsleg dreifing umferðarlagabrota eftir mánuðum 2001 og 2002



16,8% fanga í fangelsum landsins vegna umferðarlagabrota

Á árunum 1995-2002 sátu að meðaltali 16,8% fanga í fangelsum landsins vegna umferðarlagabrota. Það eru að meðaltali 49 einstaklingar á ári. Þá taka enn fremur margir dóma sína út með samfélagsþjónustu eins og sjá má í töflu 7. Að meðaltali sinntu tæplega 60 manns samfélagsþjónustu á hverju ári vegna umferðarlagabrota á árunum 1995-2003.

Tafla 6. Tílefni fangavistar 1995-2002

	1995		1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002	
	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%
..... Umferðarlagabrot/nytjataka	81	21,9	69	16,5	38	12,2	37	13,8	30	12,8	43	19,6	39	15,4	55	21,9
SAMTALS	368	100,0	417	100,0	311	100,0	268	100,0	234	100,0	219	100,0	254	100,0	251	100,0

Heimild: Fangelsismálastofnun

Tafla 7. Afbrot þeirra sem luku samfélagsþjónustu, rufu hana eða voru í henni um áramót árin 1995-2003 vegna umferðarlagabrota og nytjatöku

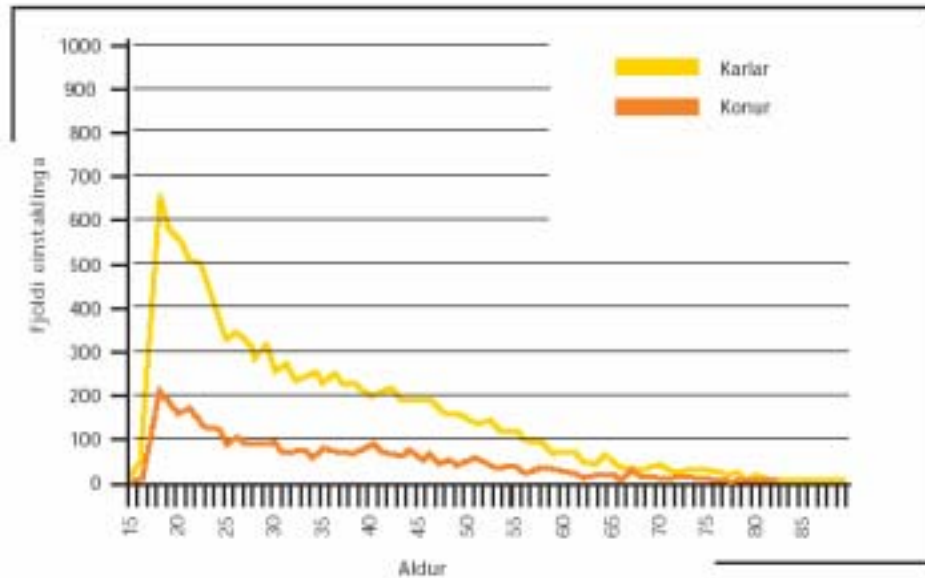
1995		1996		1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003	
Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%	Fjöldi	%
16	80,0	55	94,9	49	89,1	61	67,0	57	72,2	70	70,7	82	78,8	65	63,7	83	69,2

Heimild: Fangelsismálastofnun. Tölur fyrir árið 2003 eru bráðabirgðatölur.

Nærri 15.000 ökumenn fá refsipunkta – ungir karlmenn í meirihluta

Á árinu 2002 fengu alls 14.977 ökumenn staðfesta umferðarpunkta. 11.600 karlmenn og 3.377 konur. Langflestir voru á aldrarsbilinu 17 til 25 ára. Í töflu 8 sést aldursdreifing þeirra sem fengu staðfesta umferðarpunkta, greint eftir kyni. Sjá má að dreifingin eftir aldri er mjög svipuð meðal karla og kvenna.

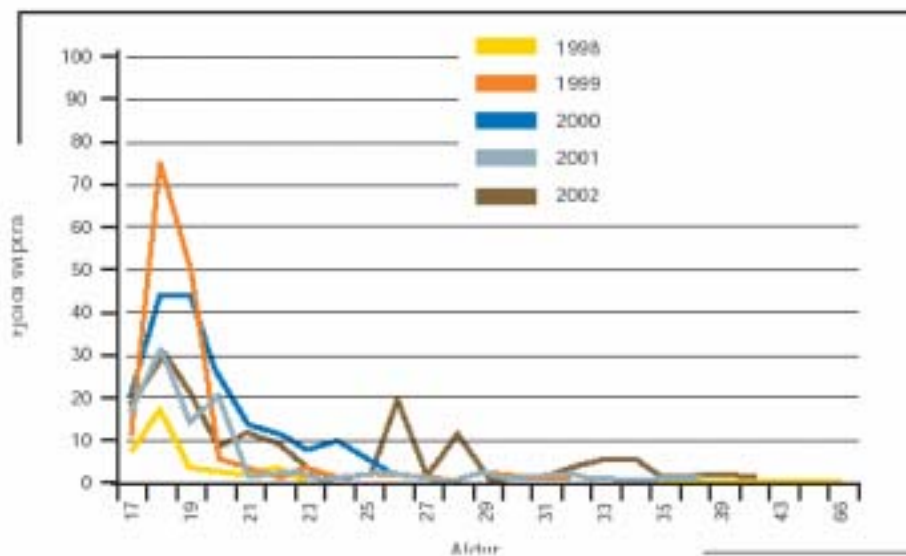
Tafla 8: Aldur þeirra sem fengu staðfesta umferðarpunkta árið 2002 greint eftir kyni



148 missa ökuréttindi vegna punktasöfnunar – ungir karlmenn í meirihluta

Árið 2002 voru 148 einstaklingar sviptir ökuréttindum á grundvelli punktafjölda. Um er að ræða nokkra fjölgun frá árinu á undan er 89 einstaklingar voru sviptir af sömu ástæðu. Af þeim sem voru sviptir ökuréttindum voru karlar í miklum meirihluta eða rúmlega 95%. Þá voru flestir á aldrinum 17 til 25 ára eða 70% sem er svipuð dreifing og fyrri ár (sjá töflu 9).

Tafla 9: Fjöldi sviptra á grundvelli punktafjölda frá 1998 til 2002, greint eftir aldri



Færri sviptir ökuréttindum vegna punkta 2003 en 2002

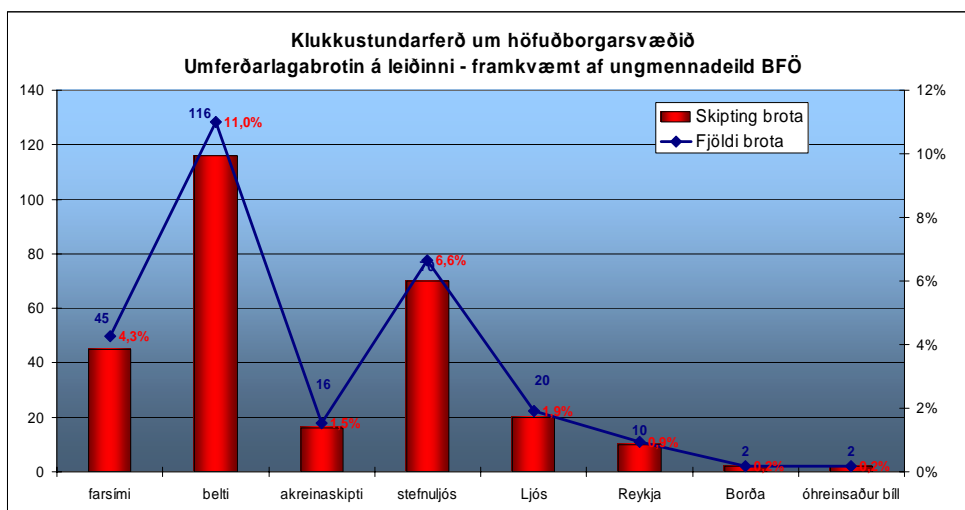
Samkvæmt bráðabirgðatölum fyrir árið 2003 voru gefnir út 14.355 staðfestir refsipunktur það ár. Þar af fengu karlar 10.992 punkta en konur 3.363. Mun færri voru sviptir ökuréttindum árið 2003 á grundvelli punktafjölda en árið á undan eða 72. Af þessum 72 voru 68 karlar og 4 konur. 67% þeirra sem voru sviptir ökuréttindum voru 20 ára eða yngri.

Fjórðungur ökumanna brotlegur

Í marsmánuði 2004 gerðu félagar í ungmennadeild Bindindisfélags ökumanna óformlega könnun á umferðarlagabrotum á höfuðborgarsvæðinu. Könnunin fór fram með þeim hætti að ekið var í um klukkustund um götur Reykjavíkur og Kópavogs og umferðarlagabrot talin hjá þeim ökumönnum sem mætt var á leiðinni eða ekið fram hjá. Þó að tilraunin hafi ekki verið mjög vísindaleg gefur hún engu að síður ákveðna vísbendingu um umfang þeirra brota sem eiga sér stað í umferðinni. Enn fremur verður að slá þann varnagla að ekki var alltaf hægt að greina hvort um brot var að ræða þar sem rúður voru skyggðar eða ökumenn óku of hratt. Má því ætla að brotin hafi verið fleiri en tölurnar segja til um.

Rúmlega 1000 bílar voru skoðaðir og þar af reyndust ökumenn 26,7% þeirra fremja umferðarlagabrot af einhverju tagi og eru þó hraðakstursbrot undanskilin. Algengasta brotið var bílbeltaleysi en 11% ökumanna notuðu ekki bílbelti við akstur. 6,6% gáfu ekki stefnuljós og 4,3% notuðu farsíma í akstri án handfrjáls búnaðar.

Tafla 10: Umferðarlagabrot í Reykjavík – könnun BFÖ



Í könnuninni voru einnig taldir þeir sem voru að reykja eða borða við akstur og vísað til þess að samkvæmt umferðarlögum eigi ekki að framkvæma aðra hluti undir stýri sem geti truflað akstur. Athygli vekur að þeir ökumenn sem töluðu í farsíma við akstur voru líklegri til að fremja önnur brot á sama tíma svo sem að nota ekki belt eða gefa ekki stefnuljós.

4. Hraðakstur

Mikil fjölgun hraðakstursbrota – 37,5% af öllum umferðarlagabrotum

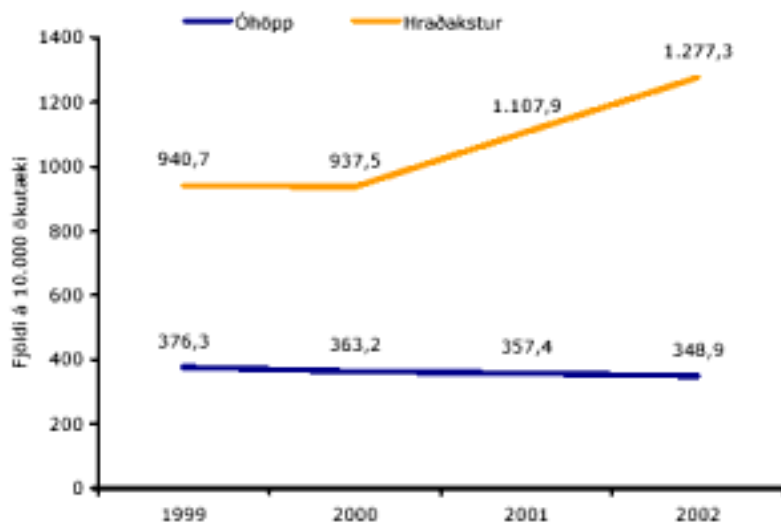
27.561 hraðakstursbrot voru skráð í málaskrá lögreglu 2002 af alls 73.573 umferðarlagabrotum. Það eru 37,5% af öllum umferðarlagabrotum.

Hraðakstursbrotum hefur fjölgað um 47% á tímabilinu 1999-2002 sem er meiri fjölgun en í öðrum umferðarlagabrotum. Þannig voru hraðakstursbrot tæplega 30% umferðarlagabrota árið 1999 en voru rúmlega 37% brota árið 2002. Eins og fram kemur í kaflanum um umferðarlagabrot má skýra fjölgun skráðra hraðakstursbrota með aukinni notkun myndavéla við umferðareftirlit. Brotunum sem slíkum hefur ekki endilega fjölgað heldur eru fleiri teknir (heimild: *Afbrotatölfræði 2002*).

Hraðakstursbrot miðað við fjölda ökutækja

Sé tekið mið af fjölda skráðra ökutækja þá voru skráð tæplega 941 hraðakstursbrot miðað við 10.000 ökutæki árið 1999, 938 árið 2000, tæplega 1.108 árið 2001 og 1.277 árið 2002. Þetta svarar til tæplega 35% aukningar hraðakstursbrota miðað við 10.000 ökutæki. Einnig má nefna að nú eru 169.337 ökuskráir í gildi og ef tekið er mið af því má gera ráð fyrir að 16 af hverjum 100 ökumönnum séu kærðir fyrir of hraðan akstur á hverju ári. Hafa verður þann fyrirvara á þessu að líklega eru margir kærðir oftar en einu sinni fyrir slíkt brot. Í töflu 11 má sjá að umferðaróhöppum fækkar ekki í sama mæli og brotum vegna of hraðs aksturs fjölgar. Þannig hefur óhöppum á 10.000 ökutæki fækkað um rúmlega 7% frá 1999 en eins og áður segir hefur hraðakstursbrotum á 10.000 ökutæki fjölgað um tæplega 35% (heimild: *Þróun afbrota 1999-2002*).

Tafla 11: Fjöldi umferðaróhappa og hraðakstursbrota á 10.000 ökutæki frá 1999-2002



Hraðakstursbrotum fjölgaði hlutfallslega 2003

Árið 2003 voru 25.285 hraðakstursbrot skráð samkvæmt málaskrá lögreglu (bráðabirgðatölur) af alls 64.068 umferðarlagabrotum eða 39,5%. Þetta er nokkur fækkun frá árinu á undan en taka verður með í reikninginn að umferðarlagabrot árið 2003 voru í heildina mun færri en árið 2002. Þegar litið er á hraðakstursbrot sem hlutfall af heildarfjölda umferðarlagabrota kemur í ljós að þeim hefur fjölgað hlutfallslega á milli ára.

Hraðakstursbrot 1999: 18.748

Hraðakstursbrot 2000: 19.718

Hraðakstursbrot 2001: 23.586

Hraðakstursbrot 2002: 27.561

Hraðakstursbrot 2003: 25.285 (bráðabirgðatölur)

Hraðakstur algengasta orsök banaslysa í umferðinni

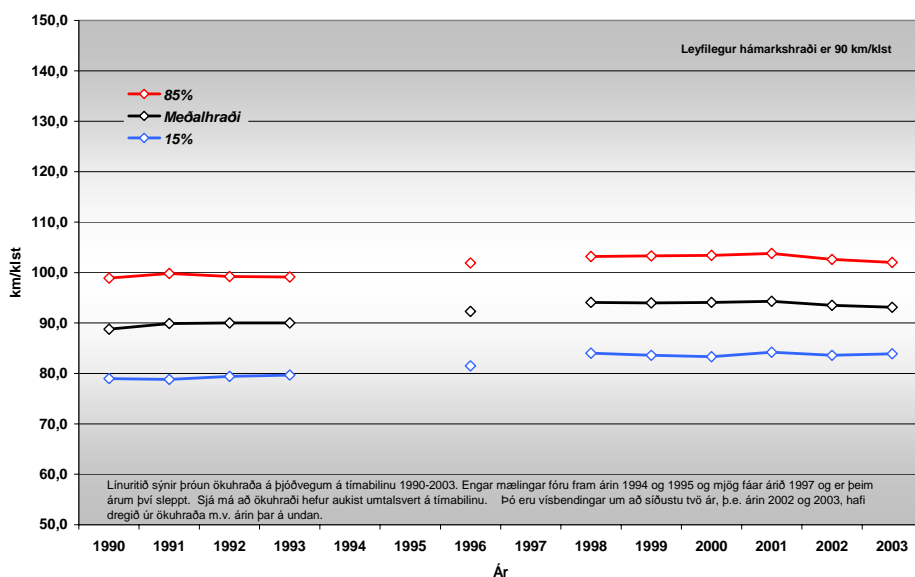
Samkvæmt skýrslum rannsóknarnefndar umferðarslysa á banaslysum í umferðinni frá 1998-2002 var hraðakstur algengasta orsök banaslysa í umferðinni á þessum tíma. Af 81 banaslysi var hraðakstur talinn aðalorsök í 22 slysum eða 27% tilvika. Eins og fram kemur í töflu 12 einskorðast hraðakstur ekki aðeins við unga ökumenn heldur er hraðakstur stundaður af öikumönnum á öllum aldri. Ofsaakstur á aftur á móti aðallega við um ökumenn á aldrinum 17 – 24 ára.

Tafla 12: Orsakir banaslysa 1998 – 2002 skipt eftir aldri ökumanna

Orsök	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
Of hraður akstur	37%	46%	38%	33%	35%	27%
Áfengis- og lyfjaneysla	16%	15%	25%	5%	0%	0%
Svefn og þreyta	10%	9%	0%	0%	12%	23%
Missti stjórn á ökutæki á hægri vegðxl	7%	0%	13%	10%	12%	9%
Kæruleysi og stælar	7%	0%	0%	0%	0%	0%
Ogætilegur framúrakstur	5%	4%	6%	0%	12%	5%
Óhapp í lausamöl eða hálfku	9%	17%	12%	42%	12%	9%
Veikindi	5%	4%	6%	5%	0%	23%
Biðskylda ekki virt	4%	5%	0%	5%	17%	4%
Samtals	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tafla 13: Línurit yfir þróun hraða á þjóðvegum á tímabilinu 1990 – 2003

Þróun hraða á þjóðvegum 1990 - 2003



Meðalhraði á þjóðvegum hefur aukist

Samkvæmt upplýsingum sem umferðargreinar Vegagerðarinnar veita er ljóst að margir ökumenn aka allt of hratt miðað við aðstæður og að meðalhraðinn er yfir leyfðum hámarkshraða. Það virðist því staðreynd að vitund ökumanna fyrir hraðakstri er ekki í lagi og algengt að skuldinni sé skellt á ytri aðstæður ef slys hendir. Brýnt er að breyta viðhorfum sem þessum, bæði hjá ökumönnum sem og þeim sem fjalla um slys í fjölmiðlum. Fyrst og fremst er það aksturslag hvers og eins sem hefur áhrif á hvernig til tekst í umferðinni og öll skírskotun til ytri aðstæðna er til þess fallin að draga úr ábyrgðartilfinningu sérhvers ökumanns (úr *Umferðaröryggisáætlun 2001 – 2012*).

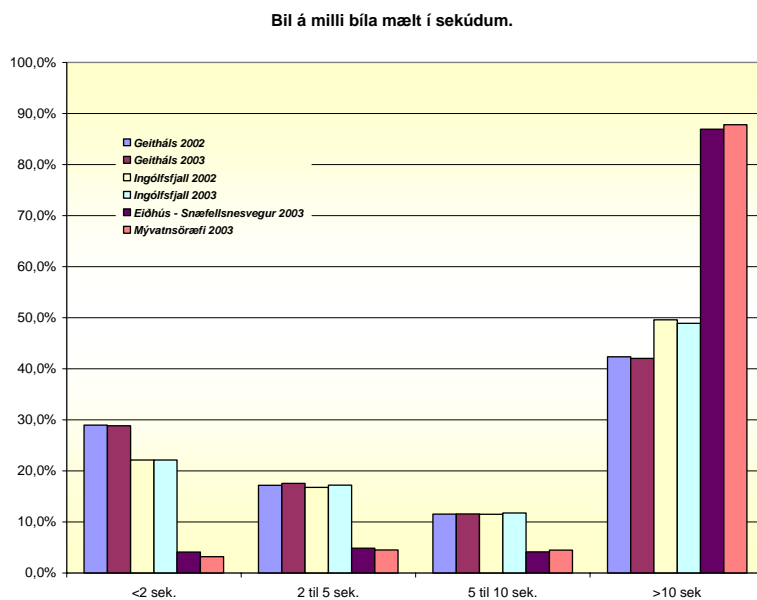
Sýnileg löggæsla hefur áhrif á hraða

Umferðargreinar Vegagerðarinnar veita gagnlegar upplýsingar um aksturslag og hraða á þjóðvegunum sem nýta má með ýmsum hætti. Þeir komu m.a. að góðum notum í nýlegri rannsókn Ágústs Mogensen og Eiríks Hreins Helgasonar á áhrifum umferðareftirlits á umferðarhraða (sumar 2003). Í rannsókninni var kyrrstæðum lögregluökutækjum komið fyrir í tiltekinni fjarlægð frá umferðargreinum á þremur stöðum í nágrenni höfuðborgarinnar. Annars vegar var lögreglan staðsett í 500 metra fjarlægð frá greininum og hins vegar í 1000 metra fjarlægð. Voru mælingar úr umferðargreinunum síðan bornar saman við meðaltalsmælingar á þessum sömu stöðum. Rannsóknin sýndi svo ekki verður um villst að sýnileg löggæsla hefur áhrif á hraða ökumanna. Aftur á móti virðast þau áhrif ekki vara lengi. „Áhrif löggæslunnar eru mest fyrst þegar ökumenn verða varir við ökutæki lögreglu, en á tiltölulega skömmum tíma fjara þessi áhrif út. Þannig leiddi rannsóknin í ljós að ómarktækur munur var á meðalhraða við umferðargreininn á Geithálsi þegar lögreglubifreiðin var 1000 m frá honum. Ökumenn sem höfðu hægt á sér er þeir sáu lögreglubifreiðina, höfðu aukið hraðann aftur skömmu síðar” (bls. 21).

Ekki nægilegt bil á milli bíla

Umferðargreinar Vegagerðarinnar sýna ekki einungis hraða bíla heldur einnig bil á milli bíla (mælt í sekúndum). Á töflunni 14 má sjá bil á milli bíla á nokkrum stöðum í Þjóðvegakerfinu. Það gefur auga leið að alltof margir aka of nálægt næsta ökutæki miðað við hraða og aðstæður. Á Geithálsi voru innan við tvær sekúndur á milli ökutækja í nærri 30% tilfella og í rúmlega 20% tilfella undir Ingólfsfjalli. Ekki er hægt að gefa út algilda mælikvarða um hversu langt bil á að vera á milli ökutækja enda ræðst það af mörgum þáttum svo sem hraða, aðstæðum á vegi, stærð ökutækja og gerð hjólbarða. Það er þó ljóst að á báðum þessum stöðum þar sem meirihluti ökumanna ekur á bilinu 80-100 km/klst og margir jafnvel enn hraðar er 2 sekúndna bil á milli ökutækja alltof stutt. Þegar eitthvað óvænt kemur upp á í umferðinni þarf að reikna með að viðbragðstími ökumanna sé 0,6-1 sekúnda. Á þeim tíma fer bíll sem er á 60 km hraða 10-16 metra eða sem nemur tveimur og hálfri til fjórum bíllengdum. Sé bíllinn á 90 km hraða er viðbragðsvegalengdin enn lengri. Ofan á þetta bætist hemlunarvegalegd sem eru um 20 metrar á 60 km hraða en allt að 50 metrar á 90 km hraða. Þessar tölur miðast við að vegurinn sé þurr en mun lengri vegalengdir þarf til ef hann er blautur eða háll.

Tafla 14: Bil á milli bíla mælt í sekúndum



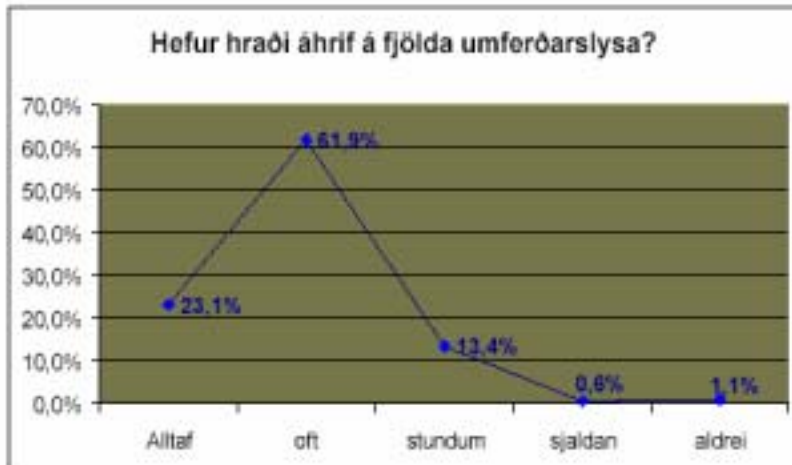
Blendin viðhorf ungra ökumanna til hraðaksturs

Einar Guðmundsson hjá Sjóvá Almennum og Sigurður Helgason hjá Umferðarstofu (áður Umferðarráði) gáfu árið 2003 út skýrsluna *Aksturshættir ungra ökumanna á Íslandi*. Er skýrslan byggð á könnunum sem þeir hafa lagt fyrir þátttakendur á námskeiði fyrir ökumenn á aldrinum 17–20 ára. Meðal þess sem athugað er í könnunum eru viðhorf ungra ökumanna til hraðaksturs. Þegar þátttakendur eru spurðir hvort þeir telji að hraði hafi áhrif á slys svara 85% þeirra því til að hann geri það oft (61,9%) eða alltaf (23,1%). Þrátt fyrir það segist stór hluti ökumanna aka yfir löglegum hraða ýmist stundum (35%), oft (25%) eða alltaf (4%) (úr skýrslunni *Aksturshættir ungra ökumanna á Íslandi*).

Tafla 15: Ekur þú yfir leyfilegum hámarkshraða?



Tafla 16: Hefur hraði áhrif á fjölda umferðarslysa?



Fleiri karlar kærðir fyrir hraðakstur

Einnig er fjallað um viðhorf ungra ökumanna til hraðakstursbrota í skýrslunni *Ungir ökumenn: Rannsókn á aksturshegðun karla og kvenna* (Haukur Freyr Gylfason, Marius Peersen og Rannveig Þórisdóttir, 2004). Þar kemur meðal annars fram að mikill munur er á hlutfalli karla og kvenna við akstur og þeirra sem kærðir eru fyrir of hraðan akstur eftir hámarkshraða á hverju svæði fyrir sig. Á 30 km/klst. svæðum var hlutfall karla og kvenna sem mæld voru nánast jafnt en á svæðum þar sem 90 km/klst. hámarkshraði var í gildi voru karlar rúmlega 76% þeirra sem voru mældir. Svipuð niðurstaða kemur í ljós þegar kærur eftir hámarkshraða eru skoðaðar.

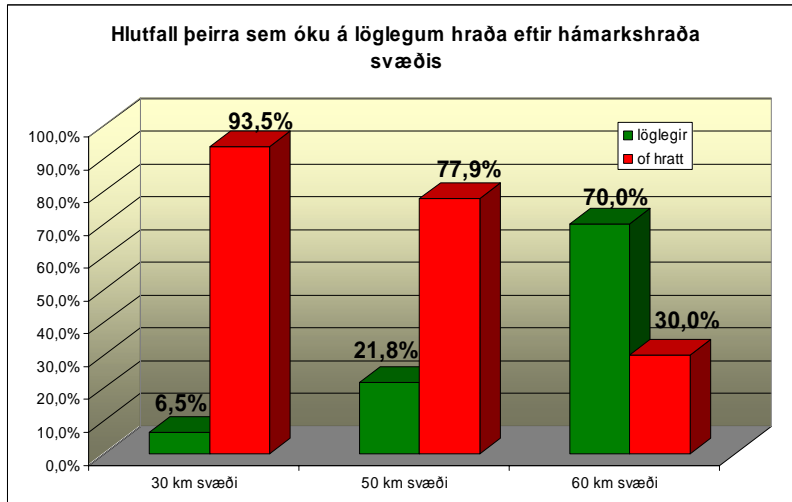
Enn fremur segir í skýrslunni að vísbendingar séu um að karlmenn aki oftast bíl en konur og að sama skapi séu meiri líkur á því að þeir sé teknir fyrir of hraðan akstur. „Sé hlutfall kvenna af ökumönnum borið saman við hlutfall kærðra virðist jafnframt líklegra að karlar séu kærðir fyrir of hraðan akstur en konur” (bls. 8). Þetta kemur ágætlega heim og saman við upplýsingar frá lögreglu en samkvæmt þeim voru karlar rúmlega 76% þeirra sem kærðir voru fyrir of hraðan akstur árið 2002 en konur tæplega 24%.

Samkvæmt skýrslunni segjast ungir ökumenn almennt aka hraðar en leyfilegt er. Þannig sögðust þátttakendur að jafnaði aka á 57 km/klst þar sem leyfilegur hámarkshraði er 50 km/klst. Þá sögðust þátttakendur að jafnaði aka á rúmlega 100 km/klst. þar sem hámarkshraði er 90 km/klst. Í báðum tilvikum sögðust karlar aka hraðar en konur og þeir sem eldri eru hraðar en hinir yngri.

Aðeins 6,5% á löglegum hraða á 30 km svæðum

Í könnun á hraðakstri sem ungmennadeild Bindindisfélags ökumanna gerði á nokkrum stöðum á höfuðborgarsvæðinu snemma árs 2004 kemur í ljós að alltof stór hluti ökumanna ekur yfir löglegum hraða. Eins og sjá má á stöplartínu í töflu 17 virtu aðeins 6,5% hámarkshraðareglur á 30 km svæðum sem er áhyggjuefni þar sem mikið er um gangandi vegfarendur, ekki síst börn, á þeim svæðum. Á 50 km svæðum var hlutfall þeirra sem virtu hraðatakörk 21,8% og 70% á 60 km svæðum. Samkvæmt þessum niðurstöðum má því ætla að þeim mun fleiri brjóta hraðatakörk eftir því sem hámarkshraðinn er lægri. Þá leiddi könnunin enn fremur í ljós að meira var um hraðakstur seinni hluta dags en á morgnana.

Tafla 17: Hlutfall þeirra sem óku á löglegum hraða eftir hámarkshraða svæðis

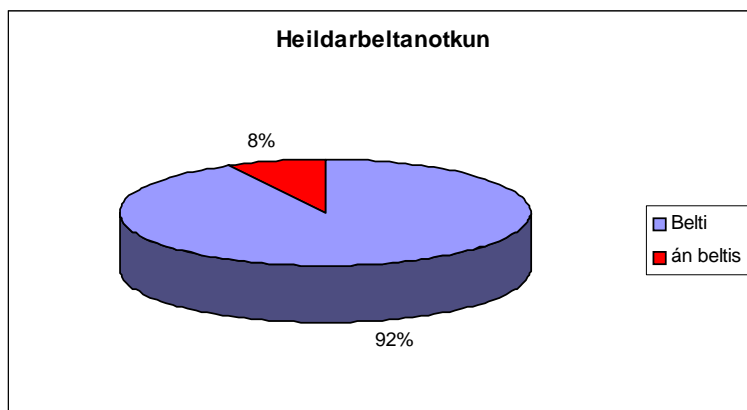


5. Beltanotkun

92% ökumanna nota öryggisbelti á þjóðvegum

Sumarið 2003 gerðu umferðarfulltrúar Umferðarstofu og Slysavarnafélagsins-Landsbjargar kannanir á notkun öryggisbelta á þjóðvegum landsins. Þessar kannanir gefa mjög góða mynd af heildarbeltanotkun ökumanna á landsvísu úti á þjóðvegum. Könnuð var beltanotkun hjá 12.340 ökumönnum og voru 92% þeirra með beltin spennt (sjá töflu 18). Ekki er víst að notkun öryggisbelta sé eins á veturna og á sumrin (heimild: *Skýrsla um bílbeltanotkun ökumanna á þjóðvegum landsins*).

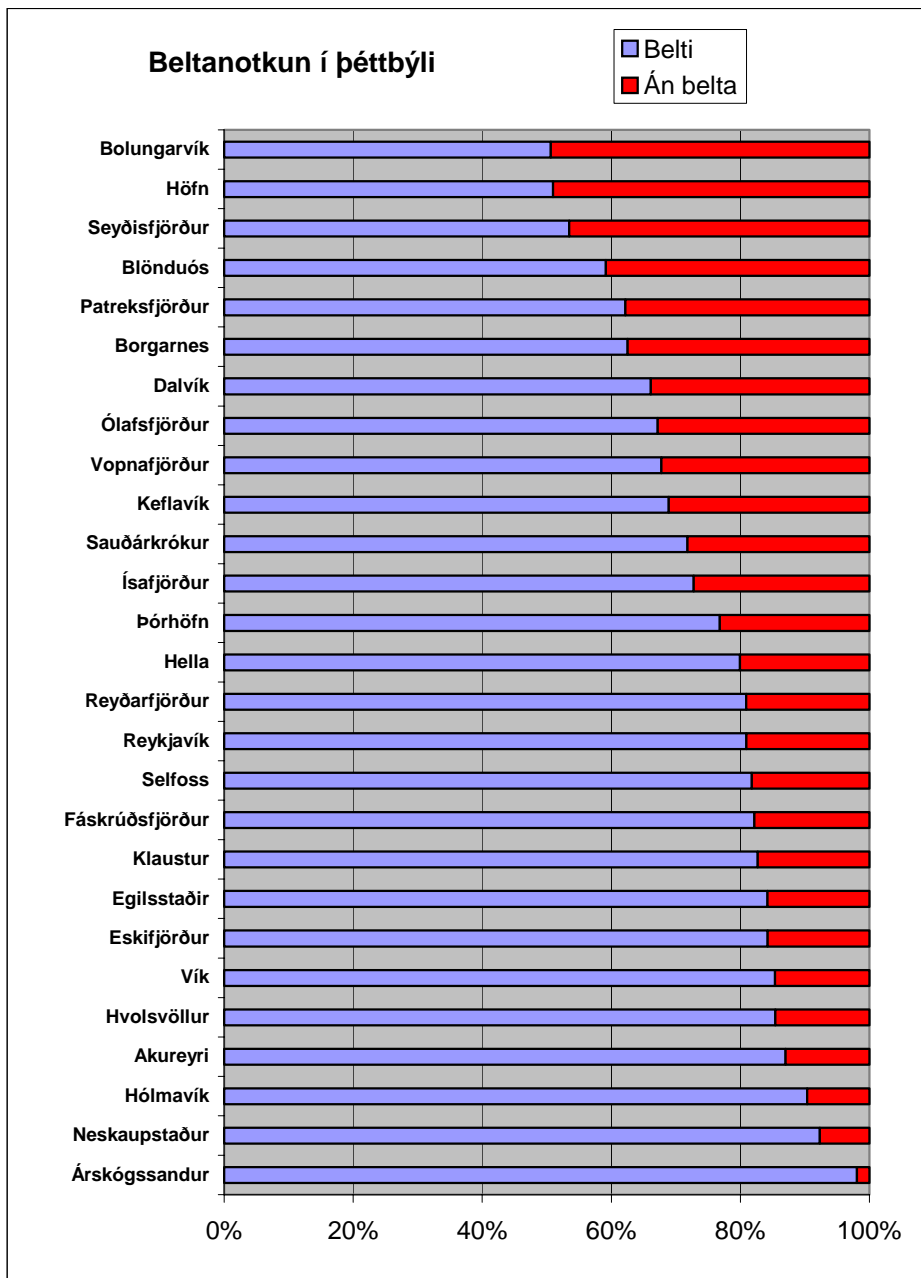
Tafla 18: Heildarbeltanotkun bílstjóra á þjóðvegum (allt landið)



Beltanotkun minni í þéttbýli

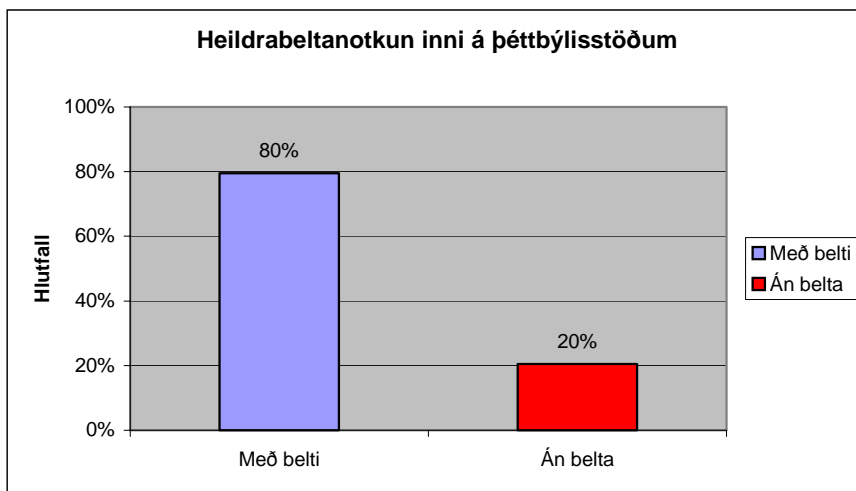
Þessi niðurstaða er mun betri heldur en kannanir Umferðafulltrúa Slysavarnafélagsins Landsbjargar og Umferðarstofu sýndu þegar könnuð var beltanotkun inni í þéttbýliskjörnum. Í þeim könnunum voru allt frá 51%-98% ökumanna með beltin (*Skýrsla um bílbeltanotkun ökumanna á þjóðvegum landsins*, bls. 4).

Tafla 19: Bílbeltanotkun ökumanna á þéttbýlisstöðum sumarið 2003



Ef allar kannanir sem gerðar voru á þéttbýliskjörnum sumarið 2003 eru teknar saman voru 20% ökumanna án belta.

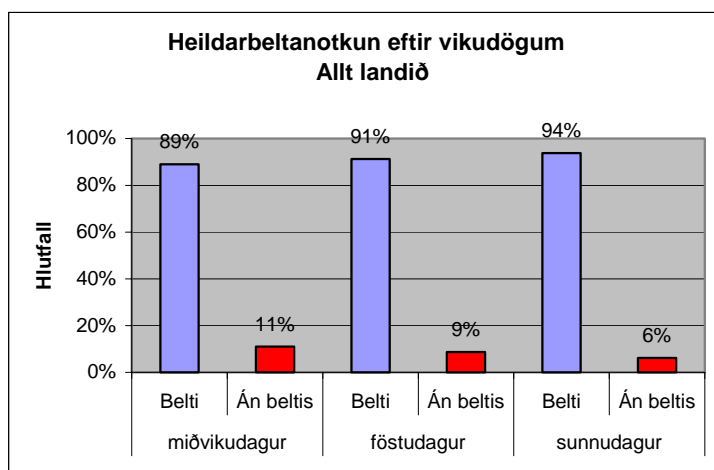
Tafla 20: Heildarbilbeltanotkun ökumanna í þéttbýli á öllu landinu sumarið 2003



Beltanotkun atvinnubílstjóra áberandi lítil

Þeir sem gerðu kannanirnar úti á þjóðvegum tóluðu um að notkun á beltum hjá atvinnubílstjórum væri áberandi lítil. Ef beltanotkun á landsvísu er skoðuð eftir vikudögum kemur í ljós munur á beltanotkuninni. Á miðvikudögum er beltanotkunin minnst en mest á sunnudögum og er sá munur 2% á milli miðvikudags og föstudags og 3% á milli föstudags og sunnudags, eða 5% í heildina (sjá töflu 21). Á miðvikudögum er umferð atvinnubílstjóra mun meiri en á sunnudögum þegar flestir sem eru úti í umferðinni eru fjöskyldufólk.

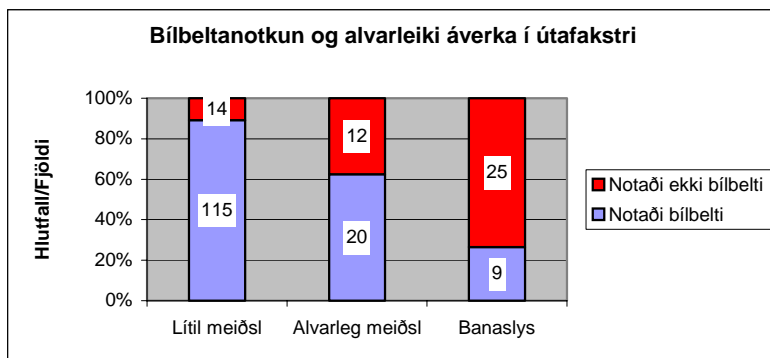
Tafla 21: Heildarbeltanotkun bílstjóra á þjóðvegum eftir vikudögum. Allt landið tekið saman



Meiri hraði á þjóðvegum en í þéttbýli

Úti á þjóðvegum er hraði mun meiri en í þéttbýliskjörnum og flest banaslys og alvarleg slys eiga sér stað úti á þjóðvegum (Rannsóknarnefnd umferðarslysa, 2003, 2002, 2001, 2000). Óumdeilanlega bjarga bílbelti mannslífum og hefur það margoft sannað sig að einstaklingur sem ekki hefur spennt á sig bílbelti og lendir í óhappi er mun líklegri til þess að hljóta varanlegan skaða eða látast eftir umferðaróhappið. Í skýrslu Rannsóknarnefndar umferðarslysa um útafakstur má glöggst sjá hversu mikilvæg notkun bílbelta er (sjá töflu 22) (*Skýrsla um bílbeltanotkun ökumanna á þjóðvegum landsins*, bls. 3).

Tafla 22: Bílbeltanotkun og alvarleiki áverka í útafakstri (Rannsóknarnefnd umferðarslysa, Höf. Ágúst Mogensen, 2002)



Lokaorð Sigrúnar Þorsteinsdóttur sviðsstjóra slysavarnasviðs Slysavarnafélagsins Landsbjargar:

Þessar kannanir gefa góða mynd af stöðu mála hvað varðar bílbeltanotkun á þjóðvegum landsins yfir sumartímann. Gera má ráð fyrir að hún sé eitthvað á annan veg yfir vetrartímann, þar sem þá er meira um að einstaklingar séu í styttri ferðum og það er vitað mál að þá er beltanotkun minni. Í ljós kemur að ef kannanir eru gerðar ekki mjög langt frá þéttbýliskjörnum, þá er beltanotkunin meiri hjá þeim sem eru að nágast þéttbýliskjörnum heldur en þeim sem eru að koma þaðan. Leiða má líkur að því að ákveðinn hluti af þeim sem eru á leið frá þéttbýliskjörnum og eru án beltis séu að fara stuttan veg. Á sunnudögum er beltanotkunin mest en þá er mikið um að fjölskyldur og ferðamenn séu að koma heim eftir ferðalög, svo sem sjá má á útbúnaði bifreiða og af farangri í bílum.

Atvinnubílstjórar voru áberandi í hópi þeirra sem voru án beltis, en viðkvæðið þar er að þeir séu mest að aka stuttar vegalengdir og fari svo oft inn og út úr bifreiðinni að ekki taki því að spenna beltíð.

Karlmenn voru jafnframt áberandi í hópi þeirra sem ekki voru með beltí, en kynjahlutfall var ekki skoðað nema í fáeinum könnunum af þeim 54 sem voru gerðar. Eftir þessar kannanir er það samdóma álit þeirra sem að þeim stóðu að þörf sé á að leggja aukna áherslu á fræðslu til erlendra ferðamanna, atvinnubílstjóra og karlanna í baráttunni fyrir því að fá fólk til að spenna á sig beltin. Karlmenn eru í miklum meirihluta þeirra sem aka á þjóðvegum landsins og eru í miklum meirihluta þeirra einstaklinga sem aka beltislausir. Í kjölfar þessara kannanna væri fróðlegt að skoða hlutfall kvenna og karla í umferðinni, annars vegar inni í þéttbýliskjörnum og hins vegar úti á þjóðvegum landsins.

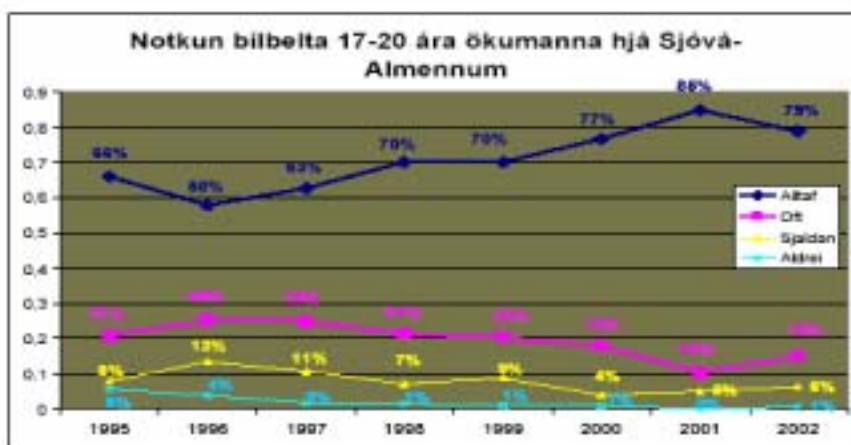
Í tengslum við aðrar kannanir umferðarfulltrúanna í sumar hefur það komið sterkt í ljós hversu miklu sýnileg löggæsla skilar. Til dæmis var gerð könnun á Akureyri í samvinnu við lögregluna og þar kom í ljós að einungis 3% ökumanna voru án belta, en daginn eftir, þegar beltakönnun var gerð á sama stað en án lögreglu, voru 8% fleiri ökumenn án belta.

Beltanotkun ungra ökumanna sveiflukennd

Samkvæmt skýrslu um aksturshætti ungra ökumanna virðast hafa verið talsverðar sveiflur á notkun öryggisbelta. Mest var notkunin árið 2001 þegar 85% sögðust alltaf spenna beltin og 10% oft eða samtals 95%. Á árinu 2002 notuðu 79% beltin alltaf og 15% oft eða samtals 94%. Þá hefur þeim sem nota beltin sjaldan eða aldrei fækkað mjög á undanförunum árum (heimild: *Aksturshættir ungra ökumanna á Íslandi*).

Tafla 23: Bílbeltanotkun 17-20 ára ökumanna hjá Sjóvá-Almennum

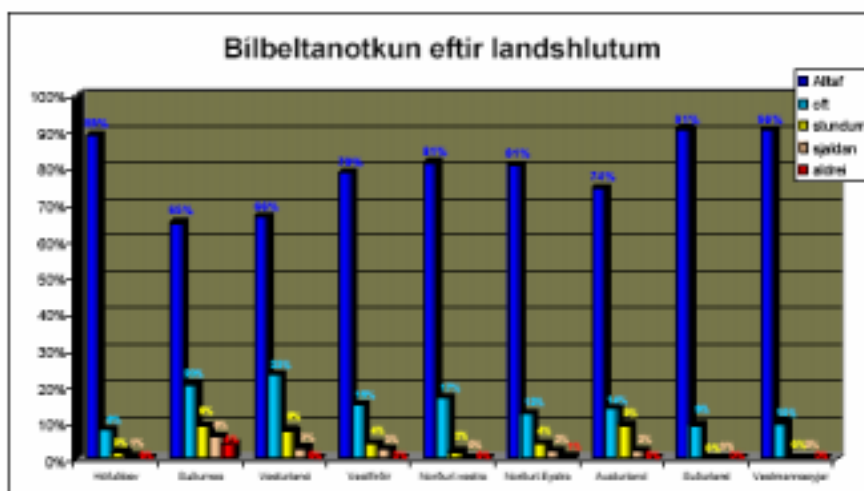
Bílbelti



Beltanotkun mest á höfuðborgarsvæðinu

Séu einstakir landshlutar skoðaðir sérstaklega með tilliti til beltanotkunar sést að notkunin er mest á höfuðborgarsvæðinu en minnst á Suðurnesjum og Vesturlandi. Athyglisvert er að þeir sem búa á þremur pósthúsnúmerasvæðum á höfuðborgarsvæðinu (103, 104 og 170) segjast alltaf spenna beltin í akstri. Einnig vekur athygli að mun fleiri stúlkur en piltar spenna bílbeltin alltaf eða 85,8%, en 80,6% pilta. Þá er beltanotkun meiri meðal ökumanna á aldrinum 17 ára og 20 – 24 ára en meðal þeirra sem eru á milli 17 og 20 ára (heimild: *Aksturshættir ungra ökumanna á Íslandi*).

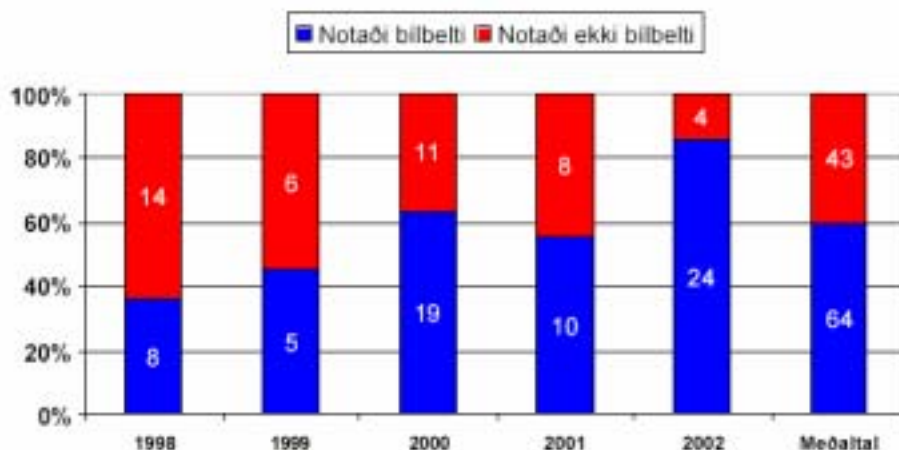
Tafla 24: Bílbeltanotkun eftir landshlutum



Hlutfall bílbeltanotkunar aukist í banaslysum

Í skýrslu Rannsóknarnefndar umferðarslysa um banaslys í umferðinni árið 2002 kemur fram að það ár notuðu 24 af þeim 28 vegfarendum bifreiða sem fórust í umferðarslysum bílbelti eða 86%. Er það mun hærra hlutfall en árin á undan eins og sjá má á töflunni hér að neðan og hefur hlutfallið aukist frá árinu 1998.

Tafla 25: Bílbeltanotkun í banaslysum í umferðinni 1998-2002



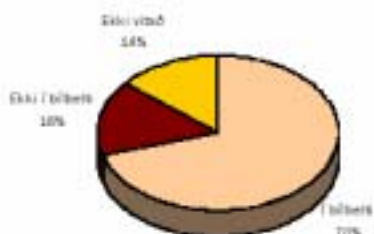
Röng notkun bílbelta getur reynst lífshættuleg

Enn fremur kemur fram í skýrslunni að þrjú banaslys á þessu tímabili megi rekja til rangrar notkunar bílbelta. Í tveimur tilvikum höfðu farþegar hallað framsætum til að koma sér betur fyrir en við það skapaðist bil á milli líkama og bílbeltis. Í einu tilviki hafði farþegi í aftursæti smeygt bílbeltinu undir handarkrikann. Áréttar Rannsóknarnefndin í skýrslunni að röng notkun bílbelta sé lífshættuleg og ítrekar að beltin skuli liggja þétt upp við líkamann.

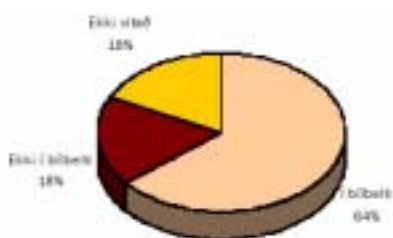
Bílbeltanotkun í umferðarslysum 2002

Þegar litið er á tölur yfir bílbeltanotkun slasaðra og látinna í umferðarslysum á Íslandi árið 2002 kemur í ljós að beltí voru notuð í 70% tilfella, ekki notuð í 16% tilfella og í 14% tilfella er ekki vitað hvort beltí var notað eða ekki. Þá notuðu karlmenn sem slösuðust í umferðinni síður beltí en konur. Alls notuðu 64% karla beltí en 77% kvenna.

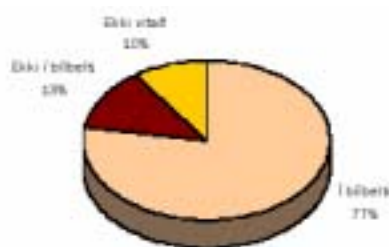
Tafla 26: Bílbeltanotkun slasaðra og látinna árið 2002



Tafla 27: Bílbeltanotkun í slysum árið 2002 eftir kynjum



Karlmenn sem slasast í umferðinni



Kvenmenn sem slasast í umferðinni

6. Ölvunarakstur

Ölvunarakstursbrotum hefur fækkað

Árið 2002 voru skráð 1.859 ölvunarakstursbrot í málaskrá lögreglu af alls 73.573 umferðarlagabrotum. Eftir fjölgun brota vegna ölvunaraksturs frá 1999–2000 hefur þessum brotum fækkað á síðustu þremur árum.

Ölvunarakstursbrot 1999: 1.959

Ölvunarakstursbrot 2000: 2.482

Ölvunarakstursbrot 2001: 2.081

Ölvunarakstursbrot 2002: 1.859

Ölvunarakstursbrot 2003: 1.757 (bráðabirgðatölur)

Ölvunarakstur: Ein af þremur algengustu orsökum banaslysa

Ölvunarakstur er sem fyrr ein af þremur algengustu orsökum banaslysa í umferðinni. Hinar tvær eru of hraður akstur og vannotkun á öryggisbeltum. Á árunum 1998–2002 urðu alls 81 banaslys í umferðinni og þar af var ölvunarakstur talinn aðalorsök í 17 tilvikum.

Tafla 28: Aðalorsakir banaslysa í umferðinni 1998-2002

Orsök	Fjöldi 2002	Fjöldi 1998-2002
Of hraður akstur	9	22
Svefn og þreyta	4	7
Röng viðbrögð þegar ökutæki byrjar að renna	2	2
Bilbelti rangt notað	1	3
Ölvunarakstur	1	17
Biðskylda ekki virt	1	6
Farið fram úr við línu sem bannar framúrakstur	1	1
Bilbelti ekki notað	1	20
Hlaupið án þess að taka tillit til umferðarinnar	1	1
Vindstrengur	1	2

Tafla 29: Orsakir banaslysa 1998-2002, skipt eftir aldri ökumanna

Orsök	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
Of hraður akstur	37%	46%	38%	33%	35%	27%
Áfengis- og lyfjaneysla	16%	15%	25%	5%	0%	0%
Svefn og þreyta	10%	9%	0%	0%	12%	23%
Missi stjórn á ökutæki á hægri vegöxl	7%	0%	13%	10%	12%	9%
Kæruleysi og stælar	7%	0%	0%	0%	0%	0%
Ógætilegur framúrakstur	5%	4%	6%	0%	12%	5%
Óhapp í lausamöl eða hálfu	9%	17%	12%	42%	12%	9%
Veikindi	5%	4%	6%	5%	0%	23%
Biðskylda ekki virt	4%	5%	0%	5%	17%	4%
Samtals	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Þegar litið er á orsakir banaslysa 1998–2002 skipt eftir aldri ökumanna sést að akstur undir áhrifum áfengis- eða lyfja kom einkum við sögu hjá yngri ökumönnum. Í aldurshópnum 15–24 ára var áfengis- og lyfjaneysla orsök í 16% tilfella, í aldurshópnum 25–34 ára var hún orsök í 15% tilfella og í 25% tilfella í aldurshópnum 35–44 ára.

Mikil fækkun ungra ökumanna sem segjast hafa ekið ölvaðir

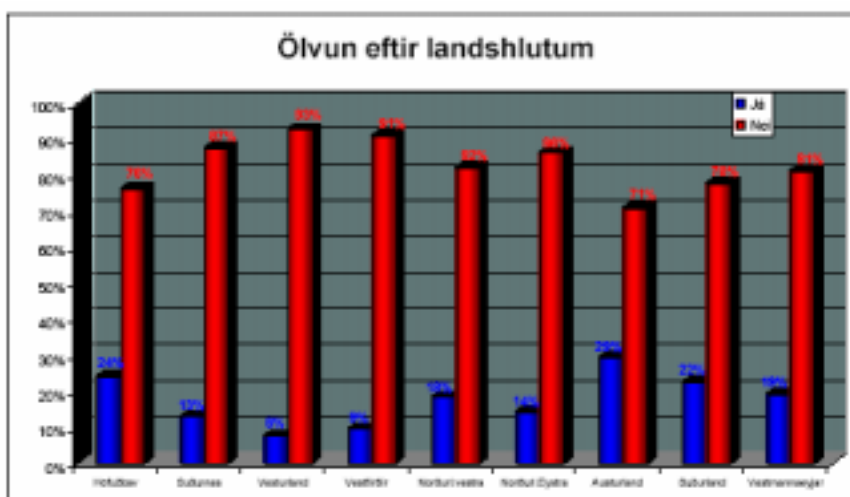
Könnun Einars Guðmundssonar og Sigurðar Helgasonar á akstursháttum ungra ökumanna sýnir mikla fækkun þeirra sem segjast hafa ekið ölvaðir. Fyrsta árið sem könnunin var gerð (1996) sagðist tæpur helmingur (49%) þátttakenda að hafa ekið einu sinni eða oftár undir áhrifum áfengis. Síðan hefur jákvæð þróun átt sér stað og var fjöldi þeirra sem segist hafa ekið ölvaður kominn niður í 21% (2001) og 20% (2002). Frá 1999 hefur þeim sem segjast hafa ekið ölvaðir fækkað úr 40% í 20% og var fækkunin mest á milli árunna 2000 og 2001 eða úr 33% í 21%.

Tafla 30: 17-20 ára ökumenn sem hafa ekið ölvaðir

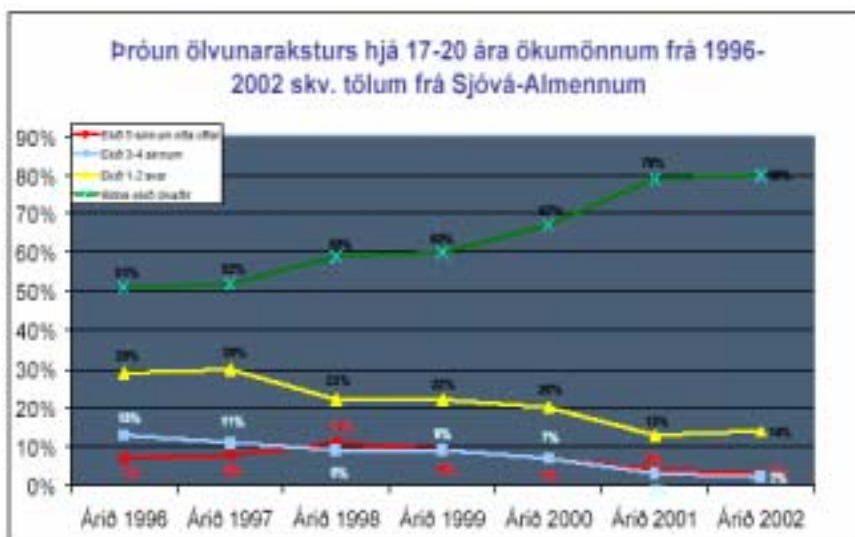


Hlutfall þeirra sem segjast hafa ekið ölvaðir á öllu tímabilinu er mjög mismunandi eftir landshlutum. Hæst er það á Austurlandi, næst kemur höfuðborgarsvæðið og því næst Suðurland. Þegar skoðuð er þróun á ölvunarakstri ungra ökumanna, kemur í ljós að þeim sem oftast hafa ekið ölvaðir fækkar mest þegar þróun er skoðuð milli árunna 1996-2002.

Tafla 31: Ölvun eftir landshlutum



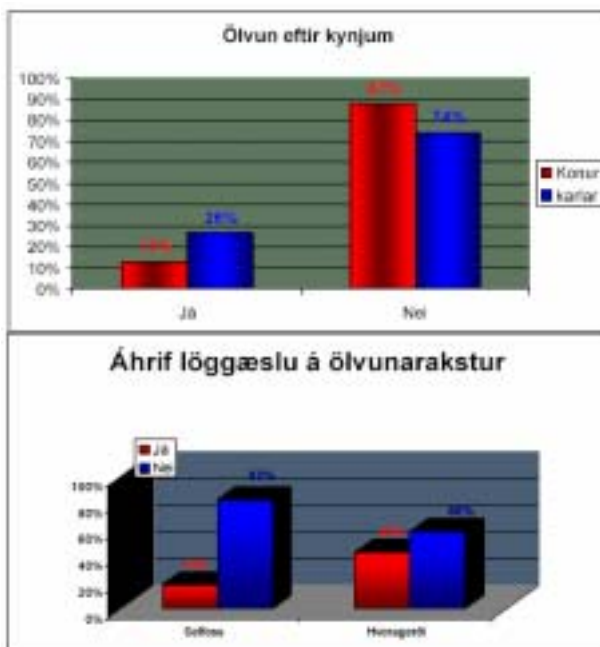
Tafla 32: Þróun ölvunaraksturs ungra ökumanna



Helmingi fleiri piltar segjast hafa ekið ölvaðir en stúlkur

Helmingi fleiri piltar segjast hafa ekið ölvaðir en stúlkur eða 13% stúlkna og 26% pilta. Þá hækkar hlutfallið með aldri. Við samanburð á þeim sem eru innan pósthúma Hveragerðis og Selfoss kemur fram mikill munur, þ.e. mun færri segjast hafa ekið ölvaðir frá Selfossi en Hveragerði og hefur nálægð lögreglustöðvarinnar þar hugsanlega talsverð áhrif.

Tafla 33: Ölvun eftir kynjum og áhrif löggæslu



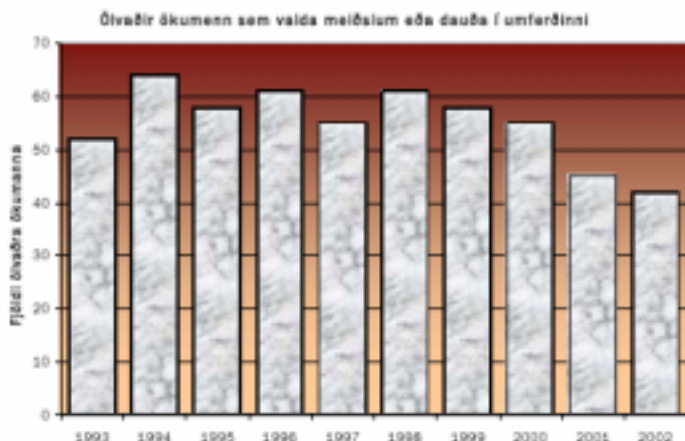
Fjórðungur hefur ekið ölvaður

Nýleg skýrsla um aksturshegðun ungra ökumanna eftir kynjum gefur svipaðar niðurstöður og könnun Einars Guðmundssonar og Sigurðar Helgasonar. Skýrslan er byggð á niðurstöðum rannsókna Hauks Freys Gylfasonar, Rannveigar Þórisdóttur og Mariusar Peersen sem gerðar voru haustið 2003 í samstarfi við Rannum og ríkislögreglustjóra. Rannsóknin var gerð meðal nærri 2000 nemenda í framhaldsskólum landsins og Háskóla Íslands. Í skýrslunni kemur fram að um 25% þátttakenda höfðu ekið undir áhrifum áfengis einu sinni eða oftar en einungis 4% höfðu verið tekin af lögreglu fyrir ölvunarakstur. Rannsóknin leiddi enn fremur í ljós að karlar voru líklegri en konur til að hafa ekið undir áhrifum áfengis og eykst tíðnin með aldri hjá báðum kynjum. Næstum helmingur karla segist hafa ekið drukkinn og um þriðjungur kvenna.

Vægi ölvunaraksturs í umferðarslysum minnkar

Þegar titið er á þátt ölvunar við akstur í umferðarslysum á síðustu árum sést að vægi hans hefur minnkað á undanförunum árum. Árið 1998 voru ölvaðir ökumenn sem ollu meiðslum eða dauða í umferðinni 61 en árið 2002 var talan komin niður í 42. Tölur fyrir árið 2003 liggja ekki fyrir. Að meðaltali hafa 55 ökumenn ollið slysi með meiðslum eða dauða á hverju ári frá 1993. Stærsti einstaki aldurshópurinn er 25-40 ára (32%) en fast á hæla hans kemur aldurshópurinn 17-20 ára (30%). Mun fleiri karlmenn en konur valda slysum með meiðslum eða dauða vegna ölvunar við akstur. Rúmlega 77% slysavaldanna frá 1993-2002 voru karlmenn en tæplega 23% konur.

Tafla 34: Fjöldi ölvaðra ökumanna sem valda meiðslum eða dauða í umferðinni



Tafla 35: Ölvaðir öikumenn í umferðinni, skipt eftir aldri

Ölvaðir öikumenn sem valda slysum með meðalsum eða dauða

	0-14 ára	15-16 ára	17-20 ára	21-24 ára	25-40 ára	41-64 ára	65 ára og eldri	Alla
1993	0	0	24	3	15	8	2	52
1994	0	1	18	9	21	11	4	64
1995	0	4	13	5	21	11	4	58
1996	0	3	15	10	22	9	2	61
1997	0	3	16	6	17	11	2	55
1998	1	2	19	4	19	14	2	61
1999	0	0	15	13	16	13	2	58
2000	0	0	19	5	14	15	2	55
2001	0	1	13	5	19	6	1	45
2002	0	1	12	8	13	7	1	42
Meðaltal	0.1	1.5	16.4	6.8	17.7	10.4	2.2	55.1

Tafla 36: Kynjaskipting ölvaðra öikumanna sem valda slysum

Ölvaðir öikumenn sem valda slysum með meðalsum eða dauða

	Konur	Konur	Samtals
1993	42	10	52
1994	49	15	64
1995	42	16	58
1996	49	12	61
1997	39	16	55
1998	46	15	61
1999	41	17	58
2000	44	11	55
2001	37	8	45
2002	36	6	42
Meðaltal	42.5	12.8	55.1

Tafla 37: Hlutfall ölvunarslysa af heildarfjölda slysa

	Fjöldi slysa þar sem ölvun er orsök	Fjöldi slysa alls	Hlutfell
1993	52	1003	5.2%
1994	64	1016	6.3%
1995	58	1076	5.4%
1996	61	1085	5.6%
1997	55	1041	5.3%
1998	61	1122	5.4%
1999	58	1195	4.9%
2000	55	1002	5.5%
2001	45	863	5.2%
2002	42	1027	4.1%
Meðaltal	55.1	1043	5.3%

7. Öryggi barna í bílum

Sex af hverjum hundrað börnum laus

Samkvæmt niðurstöðum könnunar sem gerð var á vordögum 2003 á notkun öryggisbúnaðar fyrir börn í bílum reyndust mun færri börn vera laus í bílum miðað við niðurstöður fyrri kannana. Sex af hverjum hundrað börnum voru laus í bílum en árið á undan voru tíu af hundraði laus. Hins vegar reyndust 29 börn sitja í framsæti bifreiða með virka öryggispúða en það er lífshættulegt. Við árekstur framan á bíl á aðeins 30 km hraða þenst öryggispúði út af slíku afli að lítið barn sem situr fyrir framan hann getur stórslasast eða látið lífið af völdum hans. Þannig má segja að um alvarlega vanrækslu hafi verið að ræða í þessum tilvikum þar sem börnin voru í bráðri lífshættu.

Þá notuðu 12% barna aðeins bílbelti sem er alls ekki fullnægjandi öryggisbúnaður fyrir lítil börn. Bílbelti eru hönnuð fyrir einstakling sem er að minnsta kosti 140 sm á hæð og 35-40 kg. Bílbelti verja lítil börn ekki nægilega í árekstri og er hættan á því að barn kastist úr bílbeltinu eða slasist alvarlega af völdum þess. Því er ekki forsvaranlegt að barn á leikskólaaldrinum noti bílbelti nema með aukabúnaði, bílpúða eða bílpúða með baki.

Könnun á notkun öryggisbúnaðar fyrir börn í bílum hefur verið gerð við leikskóla landsins á hverju ári síðan 1996. Í fyrra var könnunin gerð af nemendum á leikskólakennarasviði Kennaraháskóla Íslands og félagsmönnum í deildum Slysavarnafélagsins-Landsbjargar víða um land en könnunin er einmitt samstarfsverkefni Landsbjargar, Umferðarstofu og Árvekni. Alls var kannaður búnaður hjá 1995 börnum við 83 leikskóla í 39 sveitarfélögum. Eins og sjá má á súluritinu hér að neðan var árangur könnunarinnar í fyrra einn sá besti sem náðst hefur frá upphafi.

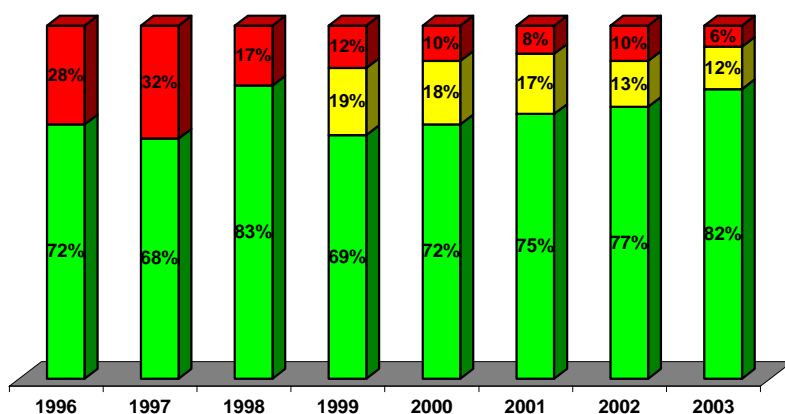
Tafla 38: Öryggi barna í bílum 1996-2003

Öryggi barna í bílum 2003

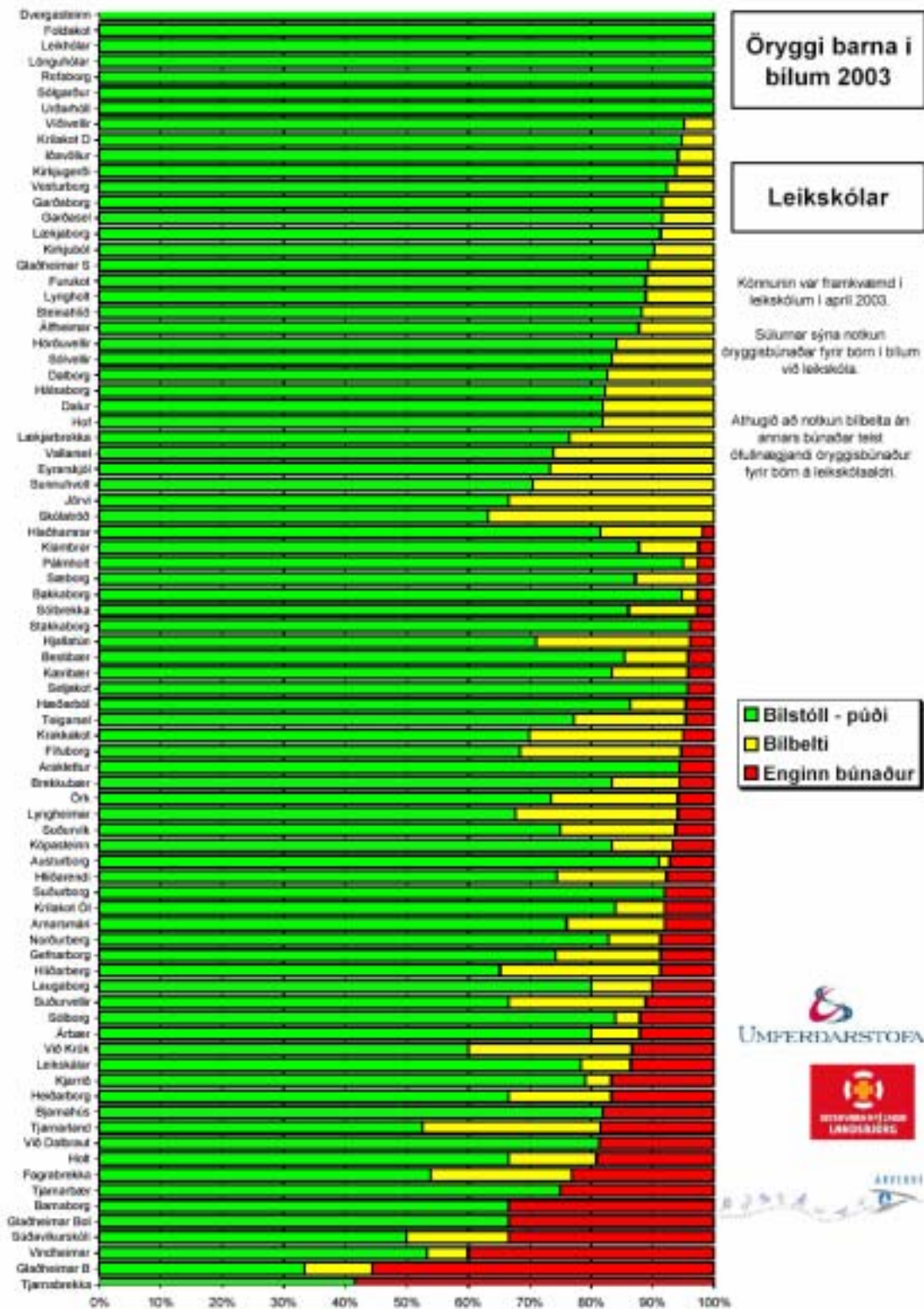
Samanburður milli ára, 1996 - 2003

Myndin sýnir hversu mörg prósent barna notuðu einhvern öryggisbúnað við komu í leikskóla.

Grænt: notuðu öryggisbúnað. Rautt: börn laus í bifreið án öryggisbúnaðar. Gult: Notuðu eingöngu bílbelti.



Tafla 39: Notkun öryggisbúnaðar fyrir börn í bílum – heildarniðurstöður 2003



8. Orsakir banaslysa í umferðinni

Aðalorsakir banaslysa: Mannleg mistök

Þegar litið er á helstu orsakir banaslysa í umferðinni á árunum 1998-2002 sést að í flestum tilfellum er um að kenna mannlegum mistökum af ýmsu tagi. Of hraður akstur er algengasta orsök banaslysa hér á landi en fast á hæla þess kemur vannotkun á bílbeltum og ölvunarakstur. Þá er svefn og þreyta ökumanna enn fremur algeng orsök banaslysa sem og að biðskylda er ekki virt.

Tafla 40: Aðalorsakir banaslysa í umferðinni 1998-2002

Orsök	Fjöldi 1998-2002
Of hraður akstur	22
Svefn og þreyta	7
Röng viðbrögð þegar ökutæki byrjar að renna	2
Bílbelti rangt notað	3
Ölvunarakstur	17
Biðskylda ekki virt	6
Farið fram úr við línu sem bannar framúrakstur	1
Bílbelti ekki notað	20
Hlaupið án þess að taka tillit til umferðar	1
Vindstrengur	2

Heimild: Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Orsakir banaslysa eftir kyni

Samkvæmt rannsóknum Rannsóknarnefndar umferðarslysa á banaslysum í umferðinni 1998-2002 voru karlmenn orsakavaldar í 95 af 112 banaslysum á þessu tímabili eða 85% slysa. Þetta segir þó ekki alla söguna því að hafa verður í huga að karlmenn aka meira en konur auk þess sem þeir aka að meðaltali lengra í hverri ökuferð. Samkvæmt umferðarkönnunum Umferðarráðs (meðaltal 1990-2002) eru 66% ökumanna karlar en 34% konur. Hluttur kvenna í akstri eykst þó stöðugt.

Úr skýrslunni *Banaslys í umferðinni 2002* (Rannsóknarnefnd umferðarslysa):

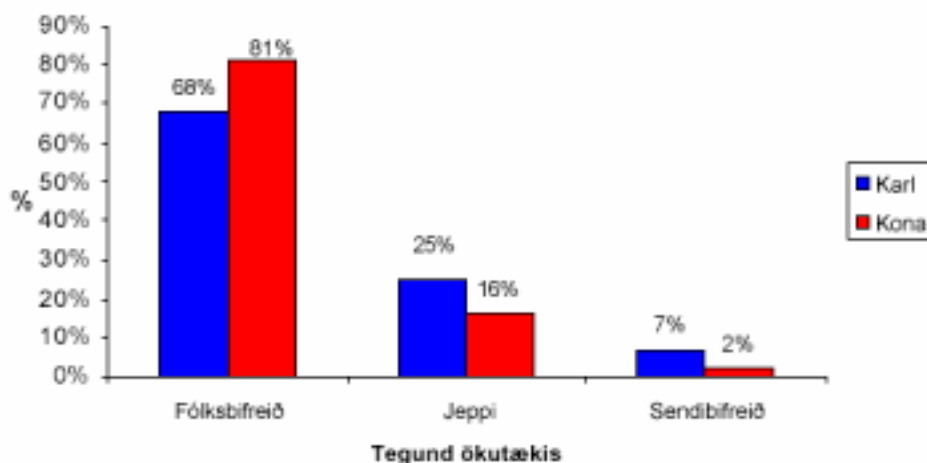
Þeirri spurningu er oft varpað fram hvort kynið sé betri ökumenn og er gjarnan vísað í hina háu slysatíðni karla í því samhengi. Niðurstöðum rannsókna ber ekki saman í þessum efnum, þó er ljóst að þótt karlar komi við sögu í langflestum alvarlegum umferðarslysum er munurinn ekki mikill þegar tekið er tillit til vegalengda í kílómetrum sem karlar og konur aka á hverju ári.

Fleiri þættir greina að karlmenn og konur í umferðinni en slysatíðni. Komið hefur fram að þyngdarmunur ökutækja í árekstrum er mikill orlagavaldur, en rannsóknir

hafa sýnt að konur aka gjarnan minni bifreiðum en karlar (Welsh og Lenard, 2001). Því er líklegara að kona sé aðili í slysi með meiðslum – og slasist sjálf – einfaldlega vegna þess að hún er líklegri til þess að vera á smærra ökutæki en karlmaðurinn.

Í íslensku umferðarkönnuninni, sem vísað er í að framan, kom í ljós að 68% karlanna óku fólksbifreið en 81% kvenna. Því voru fleiri karlmenn á þyngri ökutækjum en konur. Fjórðungur karlanna var á jeppabifreið, en 16% kvenna (tafla 41). Karlar óku sendibifreið í 7% tilvika, samanborið við 2% kvenna. Vörubifreiðir og stærri flutningabifreiðir voru ekki með í rannsókninni.

Tafla 41: Munur á flokki ökutækja karla og kvenna (Umferðarkönnun Umferðarráðs 1999)



Þrátt fyrir mismunandi akstursvegalengdir og ökutæki sem karlar og konur aka á í umferðinni, breytir það ekki þeirri staðreynd að karlmenn eru viðloðandi flest umferðarslys og eru orsakavaldar í 85% banaslysa á Íslandi. Karlmenn eru því sá hópur sem helst þarf að ná til með áróðri og forvörnum, þótt gera megi ráð fyrir því í framtíðinni að samhliða auknum akstri kvenna, aukist þáttur þeirra sem ökumanna í umferðarslysum.

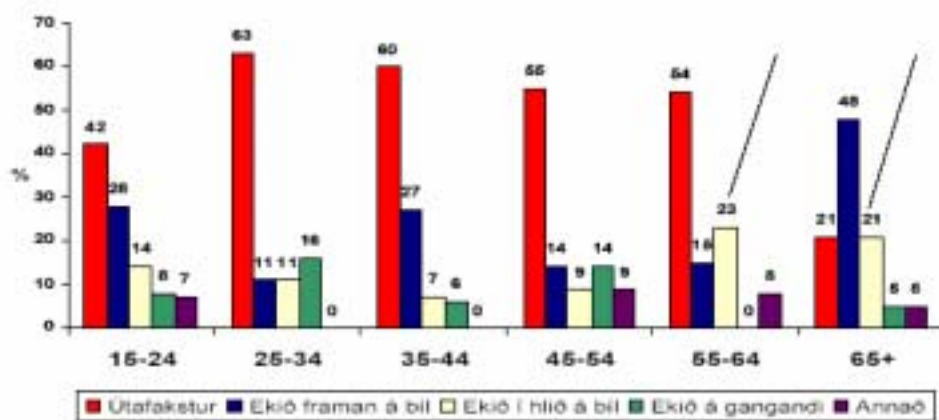
Orsakir banaslysa eftir aldri ökumanna

Í skýrslu Rannsóknarnefndar umferðarslysa um banaslys í umferðinni árið 2002 er fjallað um eldri ökumenn og banaslys þar sem þeir hafa komið við sögu. Nokkur munur er á orsökum og eðli þeirra slysa sem þeir valda miðað við þau slys þar sem yngri ökumenn eiga í hlut. Eftirfarandi kafli er tekinn beint úr skýrslu Rannsóknarnefndar umferðarslysa:

Í yfirliti yfir eldri ökumenn í umferðinni komst Maycock (1991) að þeirri niðurstöðu að eldri ökumenn gerðu helst mistök í akstri við að- og fráreinar og á gatnamótum. Niðurstöður Rannsóknarnefndar umferðarslysa í Danmörku (AVU, 1998) á slysum þar sem ökumenn voru að taka vinstri beygju, ber að sama brunn. Fleiri eldri ökumenn gerðu þar mistök en yngri ökumenn og óku þvert í veg fyrir umferðina með þeim afleiðingum að hliðararékstur varð.

Ýmsar ástæður liggja að baki því að eldri ökumenn gera mistök af þessu tagi. Með aldrinum versnar sjón, viðbragðsflýttir minnkar og erfiðara er fyrir eldra fólk að meta fjarlægðir og hraða annarra ökutækja.

Tafla 42: Tegund banaslysa eftir aldri 1998-2002



Ef lítið er á íslenskar aðstæður (tafla 42) sést að ungir og miðaldra ökumenn gera lítið af mistökum við akstur á gatnamótum (hliðarárekstrar). Helstu tegundir slysa þeirra eru útafakstur og framanákeyrslur. Myndin breytist eftir því sem ökumenn eldast og ef fylgt er pílunum á töflu 42 sést að í aldurshópnum 55-64 ára er hliðarárekstur næst algengasta tegund slysa (23%), sem og hjá ökumönnum sem eru 65 ára og eldri (21%). Til að glöggva sig frekar á slysum eldri ökumanna er gagnlegt að skoða megin orsakir þeirra (tafla 43).

Tafla 43: Orsakir banaslysa 1998-2002, skipt eftir aldri ökumanna

Orsök	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+
Of hraður akstur	37%	46%	38%	33%	35%	27%
Áfengis- og lyfjaneysla	16%	15%	25%	5%	0%	0%
Svefn og þreyta	10%	9%	0%	0%	12%	23%
Missti stjórn á ökutæki á hægri vegöxl	7%	0%	13%	10%	12%	9%
Kæruleysi og stælar	7%	0%	0%	0%	0%	0%
Ogætilegur framúrakstur	5%	4%	6%	0%	12%	5%
Óhapp í lausamöl eða hálfku	9%	17%	12%	42%	12%	9%
Veikindi	5%	4%	6%	5%	0%	23%
Biðskylda ekki virt	4%	5%	0%	5%	17%	4%
Samtals	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Algengasta orsök banaslysa eldri ökumanna er hraðakstur, en næstu ástæður eru svefn og þreyta (23%) og veikindi (23%) og skera ökumenn 65 ára og eldri sig úr varðandi þessa þætti. Ef litið er á aldurshópinn 55-64 sést einnig að næst algengasta orsök slysa hjá þeim er að biðskylda er ekki virt og er það í samræmi við umræðuna hér að framan.

Því er við að bæta að á hverju ári látast 1-2 eldri ökumenn í umferðarslysum vegna veikinda (t.d. hjartaáfall), en þessi slys eru ekki talin með í opinberri tölfræði slysa, þ.e.a.s. valdi ökumenn ekki öðrum en sjálfum sér skaða. Líklega er ástæða til að rannsaka þessi tilvik nánar þar sem athyglivert væri að skoða hvort einhverjir fyrirboðar voru um atvikið.

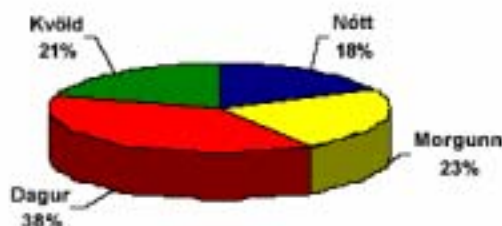
Eldri ökumönnum mun fjölga á næstu árum og því er áleitin spurning hvernig við skuli bregðast. Mistök á gatnamótum og slæm sjón eldri ökumanna kalla á skýrari merkingar, ekki síst á stærri umferðarmerki við vega- og gatnamót. Tíðni veikinda, svefns og þreytu, vekur upp spurningar um heilsu ökumanna og hversu algengt er að starfsfólk í heilbrigðisstéttum ráðleggi fólki að hætta að aka bifreiðum. Lítt hefur verið hugað að þessum þáttum í forvarnarstarfi á Íslandi en tími kominn til að breyta því, sérstaklega í ljósi þess að eldri ökumönnum mun fjölga á næstu árum eins og áður sagði.

Tími og aðstæður banaslysa í umferðinni

Rannsóknarnefnd umferðarslysa hefur rannsakað 112 banaslys í umferðinni árin 1998-2002. Séu árin tekin saman gefur það nokkuð áreiðanlega niðurstöðu um tíma og aðstæður sem banaslys í umferðinni verða við. Í töflum 44-46 má sjá tíma dags, birtu og færð á vegi árin 1998-2002. Flest slysin verða við bestu aðstæður, um miðjan dag (kl. 13-18) þegar bjart er úti og færðin er góð.

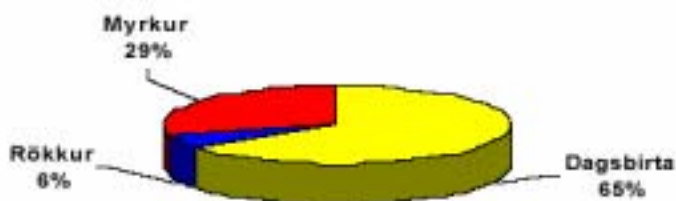
Tafla 44: Banaslys í umferðinni 1998-2002. Tími dags

Flest banaslys verða við bestu aðstæður um miðjan dag (38%)



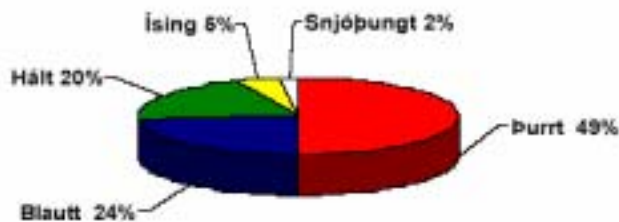
Tafla 45: Banaslys í umferðinni 1998-2002. Birta

Þegar bjart er úti (65%)



Tafla 46: Banaslys í umferðinni 1998-2002. Færð á vegi

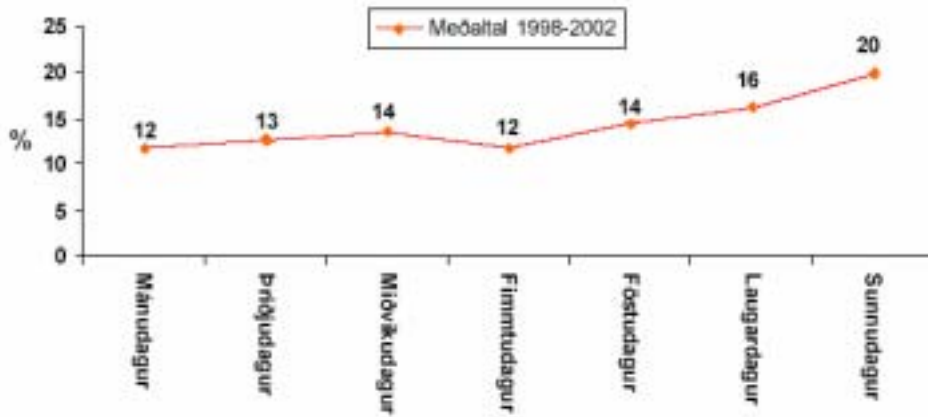
Færðin er góð og vegurinn þurr (49%)



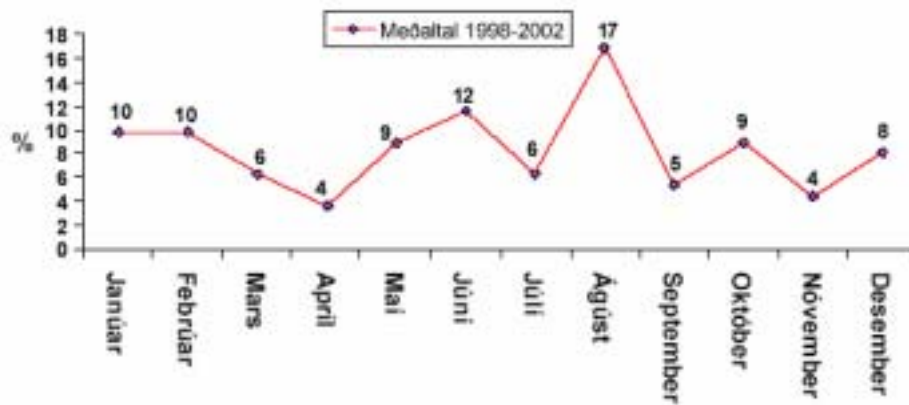
Tími viku og árs

Flest banaslys í umferðinni verða um helgar að sumarlagi. Á töflu 47 gefur að líta hlutfall banaslysa 1998-2002 eftir vikudögum. Flest banaslys verða um helgar, 20% á sunnudögum og 16% á laugardögum.

Tafla 47: Banaslys í umferðinni 1998-2002 eftir vikudegi.



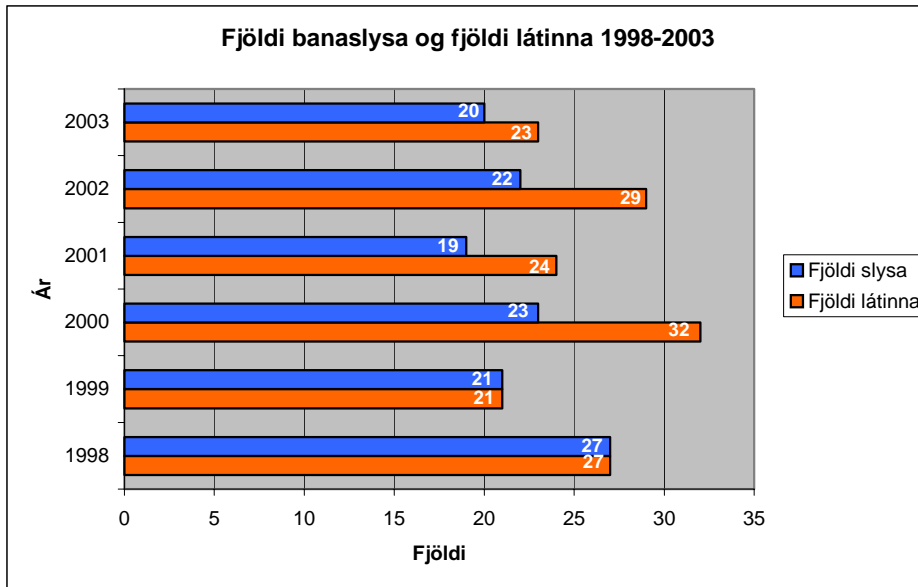
Tafla 48: Banaslys í umferðinni 1998-2002 eftir mánuðum. 17% banaslysa verða í ágúst



Banaslys

Árið 2003 fórust 23 vegfarendur í 20 umferðarslysum á Íslandi. Að meðaltali hafa 22 látist á ári síðustu 10 árin í umferðarslysum á landinu.

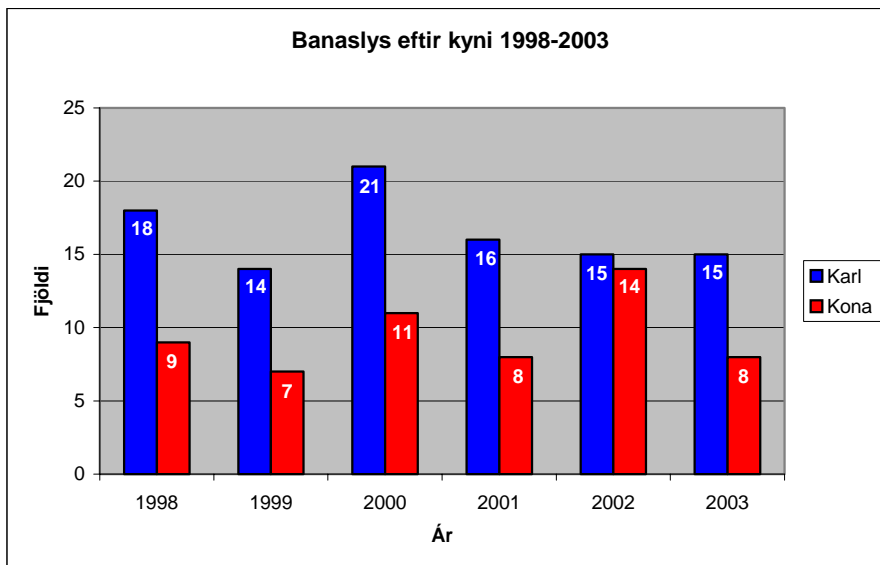
Tafla 49: Fjöldi banaslysa og látinna 1998-2003



Heimild: Rannsóknarnefnd umferðarslysa

Nokkuð fleiri karlmenn láta lífið í umferðarslysum heldur en konur. Á árunum 1998-2003 var kynjaskipting látinna að meðaltali 65,5% karlar og 35,5% konur.

Tafla 50: Banaslys eftir kyni 1998-2003



Heimild: Rannsóknarnefnd umferðarslysa

9. Samfélagslegur kostnaður vegna umferðarslysa, samanburður við Hagstofutölur o.fl.

Kostnaður allt að 20 milljarðar á ári

Auk þess að valda fjölda fólks meiðslum, þjáningum og jafnvel dauða og tjóni á bílum og öðrum ökutækjum fylgir umferðarslyssum og óhöppum gífurlegur kostnaður fyrir samfélagið. Kostnaðurinn felst aðallega í heilbrigðisþjónustu, bótagreiðslum, eignatjóni og vinnutapi auk annarra þátta. Talið er að árlegur kostnaður vegna umferðarslysa og óhappa nemi allt að 20 milljörðum króna hér á landi eða að meðaltali um 268.000 krónum á hverja fjögurra manna fjölskyldu. Um helmingur þessa kostnaðar (8-10 milljarðar) kemur til vegna banaslysa og annarra umferðarslysa sem valda alvarlegum meiðslum. Til samanburðar má benda á að fyrir 20 milljarða króna má reka Háskóla Íslands og alla framhaldsskóla landsins í eitt ár.

Það ætti því að vera öllum ljóst að auk þess að draga úr þjáningum, ótímabærum dauðsföllum og eignatjóni yrði mikill þjóðhagslegur ávinningur af fækkun slysa í umferðinni. Fjárfesting í auknu umferðaröryggi myndi tvímælalaust borga sig hvort sem hún felst í endurbótum umferðarmannvirkja, breyttum umferðarræglum, fræðslu, kynningarstarfi eða auglýsingaherferðum. Í skýrslu um kostnað vegna umferðarslysa á Íslandi (Landlæknisembættið o.fl., 1998) segir jafnframt að hagnýta megi niðurstöður um slysakostnað til að meta arðsemi vegabóta og annarra slysavarna (bls. 9).

Skýrslan *Kostnaður vegna umferðarslysa á Íslandi* var unnin af Hagfræðistofnun Háskóla Íslands í júní 1996 og gefin út í nóvember 1998 af Landlæknisembættinu í samstarfi við Reykjavíkurborg, slysavarnaráð, Vegagerðina og Umferðarráð. Tryggvi Þór Herbertsson, dr. Ragnar Árnason, Gunnar Ó. Haraldsson og Haukur C. Benediktsson unnu athugunina af hálfu Hagfræðistofnunar HÍ.

Tryggvi Þór Herbertsson umsjónarmaður verksins tekur fram í formála skýrslunnar að viðfangsefni hennar sé afar yfirgripsmikið og vandasamt en samkvæmt verksamningi hafi hins vegar ekki verið gert ráð fyrir viðamikilli rannsókn. „Efnistöð og niðurstöður skýrslunnar ber að skoða í þessu ljósi. Ekki er hvað síst ástæða til að túlka hinar tölulegu niðurstöður um slysakostnað af varfærni. Þar er m.a. að hluta byggt á erlendum grunnrannsóknum, sem ekki er víst að eigi að öllu leyti við á Íslandi.” (bls. 6)

Í inngangi skýrslunnar segir enn fremur að til skamms tíma hafi ekki verið litið á umferðarslys sem umtalsvert efnahagsvandamál á Vesturlöndum.

Að þessu leyti höfðu umferðarslys svipaðan sess í hinni hagrænu samfélagsmynd stjórnvalda og mengun og ýmsir aðrir fylgifyiskar iðnaðarsamfélagsins. Þetta hefur nú breyst. Síðustu 2-3 áratugin hafa rannsóknir á samfélagslegum kostnaði við umferðarslys eflst mjög. Afleiðingin er sú, að stjórnvöld á Vesturlöndum hafa nú áttað sig á því, að umferðarslys eru í rauninni alvarlegt efnahagslegt vandamál.

Frá árinu 1970 hafa orðið verulegar framfarir í slyshagfræði. Ný og endurbætt aðferðarfræði með traustar stöðir í viðtekinni hagfræði hefur verið þróuð. Margar tiltölulega vandaðar rannsóknir á slysakostnaði, þar sem þessum nýju aðferðum hefur verið beitt, liggja nú fyrir. Flestar þeirra hafa verið framkvæmdar í Bretlandi og í

Bandaríkjunum. Niðurstöður þeirra eru yfirleitt á þann vef, að samfélagslegt tjón af slysum sé mikið og miklu meira en áður var talið (bls. 11).

Heildarkostnaður vegna umferðarslysa á Íslandi (milljónir króna á verðlagi 1995) – bls. 93

Ár	Neðri mörk	Efri mörk	Miðtala
1990	12.487	17.426	14.709
1991	14.747	20.627	17.392
1992	12.921	18.166	15.280
1993	11.242	15.849	13.314
1994	10.705	15.241	12.745

Samkvæmt skýrslunni var samfélagslegur kostnaður vegna umferðarslysa að jafnaði 11 – 15 milljarðar kr. á árunum 1980 – 1994 miðað við verðlag 1995. Enn fremur var því spáð í skýrslunni að miðað við einingarkostnað meiðsla undanfarinna ára og væntanlega slysatíðni mætti ætla að á næstu 2-3 árum yrði heildarslysakostnaður í umferð á Íslandi á bilinu 14 – 20 milljarðar króna á ári. Það jafngilti 3% - 4% af áætlaðri landsframleiðslu 1996 (árið sem könnunin var gerð). „Það er því ljóst, að hér er um verulegan kostnað á mælikvarða þjóðarbúskaparins að ræða. Fækkun slysa, þó ekki væri nema um lága hundraðstölu, myndi skila miklum efnahagslegum ávinningi. Það er því fyllsta ástæða til að leita allra skynsamlegra leiða til að ná því marki” (bls. 93 – 94).

Mat á þjóðhagslegum kostnaði vegna líkamstjóns í umferðarslysum

Árið 2001 fékk Hagfræðistofnun Háskóla Íslands styrk frá Rannsóknaráði umferðaröryggismála (Rannum) til að meta hvort hagkvæmt væri að meta nákvæmlega þjóðhagslegan kostnað vegna líkamstjóns í umferðarslysum á Íslandi. Að auki átti að gera grein fyrir aðferðum við framkvæmd slíks mats ásamt tíma- og kostnaðaráætlun. Niðurstöður verkefnisins voru síðan birtar í september 2003 í skýrslunni *Mat á þjóðhagslegum kostnaði vegna líkamstjóns í umferðarslysum*.

Í samantekt skýrslunnar kemur fram að skipta megi kostnaði vegna líkamstjóns í tvo flokka, annars vegar þann kostnað sem einstaklingur sem verður fyrir líkamstjóni ber og hins vegar þann kostnað sem aðrir aðilar í samfélaginu verða fyrir vegna þess. „Kostnaður einstaklingsins felst einkum í tekjutapi og lakari lífsgæðum. Kostnaður annarra aðila í hagkerfinu felst einkum í svonefndum samúðaráhrifum og kostnaði hins opinbera og tryggingafélaga vegna líkamstjóns. Upplýsingar um kostnaðinn verður því annars vegar að fá frá hinu opinbera og tryggingafélögum og hins vegar frá einstaklingum í hagkerfinu” (bls. ii).

Þjóðhagslegur ábati í kringum 7 milljarðar króna

Fjallað er um hvernig hægt sé að fá slíkar upplýsingar frá einstaklingum í hagkerfinu, þ.e. frá einstaklingum sem verða fyrir líkamstjóni, og kostnað annarra aðila í hagkerfinu vegna samúðaráhrifa. „Auk þess er gerð grein fyrir þeim þjóðhagslega ábata sem vænta má að felist í því að gerð sé nákvæm könnun á þessum kostnaði og það mat notað þegar ákvarðanir eru teknar um framkvæmdir á umferðarmannvirkjum” (bls. ii). Samkvæmt niðurstöðum skýrslunnar yrði varlega áætlaður ábati af notkun slíks mats í kringum 7 milljarðar króna á verðlagi ársins 2001. Kostnaður við slíka könnun er aftur á móti áætlaður vera á bilinu 8-51 milljón króna, einnig á verðlagi

ársins 2001. Fer kostnaðurinn eftir því hve mikil gæði þeirra upplýsinga sem fást með könnunum eru.

Úr skýrslu um umferðarslys á Íslandi árið 2002:

Tafla 51: Samanburður við Hagstofutölur

Hagstofutölur

	Íbúastjóri / búendum	Fjöldi bílnæra / búendum	Selt bensín / míljónum ítra	Asatur / míljónum klómetra
1993	265	133,6	178,2	1875
1994	267	133,7	180,2	1897
1995	268	137,2	179,6	1895
1996	270	143,5	182,6	1927
1997	272	150	183,8	1923
1998	275	160	188,7	2048
1999	279	173	190,7	2028
2000	283	182	189,2	2007
2001	286	184	190,4	2026
2002	288	186	192,1	2023
Meðaltal	275	158	185,6	2005

Slysastölur

	Benasíys	Slys með meðfalum	Eignatjón singöngu	Umferðarslys afis	Látnir	Sísaðir	Akvarlega sísaðir	Sísaðir og látnir
1993	17	1003	3223	4226	17	1434	218	1451
1994	12	1016	3631	4647	12	1473	242	1485
1995	19	1057	3867	4943	24	1631	239	1655
1996	10	1075	3719	4804	10	1558	229	1568
1997	14	1027	3977	5018	15	1496	203	1511
1998	27	1096	5058	6140	27	1578	229	1605
1999	21	1174	6174	7369	21	1705	222	1726
2000	23	979	7055	8057	32	1485	169	1520
2001	19	844	6976	7839	24	1278	158	1302
2002	22	985	6825	7832	29	1485	164	1514
Meðaltal	18,4	1028	5047	6088	21,1	1513	210	1534

Á hverja 100.000 íbúa

	Benasíys	Slys með meðfalum	Eignatjón singöngu	Umferðarslys afis	Látnir	Sísaðir	Akvarlega sísaðir	Sísaðir og látnir
1993	6	378	1216	1595	6	541	93	548
1994	4	381	1360	1740	4	552	91	556
1995	7	394	1443	1844	9	609	89	618
1996	4	398	1377	1779	4	577	85	581
1997	5	378	1462	1845	6	560	75	566
1998	10	398	1825	2233	10	574	83	584
1999	8	421	2213	2641	8	611	80	619
2000	8	345	2493	2847	11	526	80	537
2001	7	295	2437	2739	8	446	85	455
2002	8	342	2368	2718	10	515	87	525
Meðaltal	6,6	373	1819	2198	7,6	560	77	568

Á hverjar 100.000 bifreiðar

	Bensals	Slys með meðalum	Eignatjón eingöngu	Umferðarslys alla	Látnir	Sásaðir	Avarlega sásaðir	Sásaðir og látnir
1993	13	761	2412	3563	13	1073	184	1086
1994	9	760	2716	3476	9	1102	181	1111
1995	14	770	2819	3603	17	1189	174	1206
1996	7	749	2592	3348	7	1086	180	1093
1997	9	685	2651	3345	10	997	135	1007
1998	17	684	3136	3838	17	986	143	1003
1999	12	679	3569	4260	12	966	128	998
2000	13	538	3876	4427	18	818	93	835
2001	10	459	3791	4260	13	696	86	708
2002	12	530	3689	4211	16	798	88	814
Meðaltal	11,6	660	3123	3793	13,2	973	137	986

Á hverja milljón seldra bensínlitra

	Bensals	Slys með meðalum	Eignatjón eingöngu	Umferðarslys alla	Látnir	Sásaðir	Avarlega sásaðir	Sásaðir og látnir
1993	0,10	5,63	18,09	23,71	0,10	8,06	1,38	8,14
1994	0,07	5,64	20,15	25,79	0,07	8,17	1,34	8,24
1995	0,11	5,89	21,53	27,52	0,13	9,08	1,33	9,21
1996	0,06	5,89	20,37	26,31	0,06	8,53	1,26	8,59
1997	0,08	5,59	21,64	27,30	0,08	8,14	1,10	8,22
1998	0,14	5,80	26,59	32,54	0,14	8,36	1,21	8,51
1999	0,11	6,16	32,38	38,64	0,11	8,94	1,16	9,05
2000	0,12	5,17	37,29	42,58	0,17	7,86	0,89	8,03
2001	0,10	4,43	36,64	41,17	0,13	6,71	0,83	6,84
2002	0,11	5,13	35,53	40,77	0,15	7,73	0,85	7,88
Meðaltal	0,10	5,53	27,02	32,63	0,11	8,16	1,13	8,27

Á hvern milljarð ekinna kílómetra

	Bensals	Slys með meðalum	Eignatjón eingöngu	Umferðarslys alla	Látnir	Sásaðir	Avarlega sásaðir	Sásaðir og látnir
1993	9	535	1719	2254	9	766	131	774
1994	6	536	1914	2450	6	776	128	783
1995	10	558	2041	2608	13	861	126	873
1996	5	558	1930	2493	5	809	119	814
1997	7	534	2068	2609	8	778	106	786
1998	13	535	2450	2998	13	771	112	784
1999	10	579	3044	3634	10	841	109	851
2000	11	488	3515	4014	16	741	84	757
2001	8	348	2876	3231	10	627	65	637
2002	9	390	2705	3104	11	589	65	600
Meðaltal	8,8	506	2426	2940	10,1	746	106	756

Ísland í samanburði við önnur Evrópulönd

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

Í Suður- og Austur Evrópu eru tölur yfir látna í umferðarslysum mun hærri að meðalatali en á Norðurlöndunum og fleiri löndum í norðurhluta álfunnar. Þar eru dauðsföll víða á bilinu 10 til 15 á hverja 100.000 íbúa árlega og sums staðar mun hærri. Góðu fréttirnar eru þær að þessar tölur hafa víðast hvar lækkað á undanförunum árum og áratugum (heimild: International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)).

Tafla 52: Samanburður við Norðurlönd

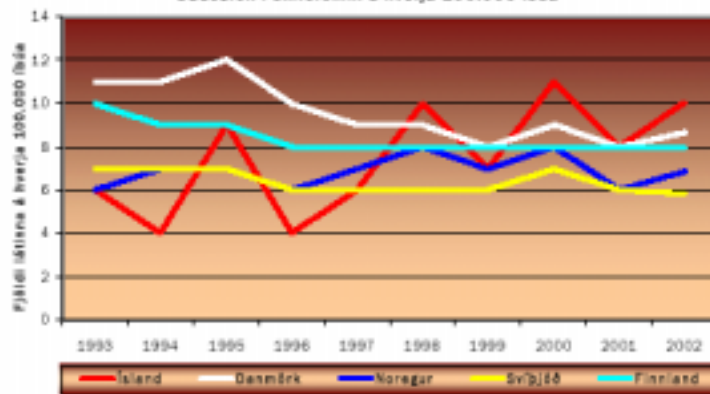
Látnir í umferðarsýsum á Norðurlöndum

	Ísland	Danmörk	Noregur	Svíþjóð	Finland
1993	17	559	281	532	484
1994	12	546	283	589	480
1995	24	582	304	572	441
1996	10	522	256	528	396
1997	15	481	303	541	438
1998	27	461	352	531	400
1999	21	508	304	570	431
2000	32	498	341	591	396
2001	24	431	275	554	433
2002	29	463	310	518	413
Meðaltal	21.1	505.1	300.8	562.3	431.2

Látnir í umferðarsýsum á Norðurlöndum á hverja 100.000 íbúa

	Ísland	Danmörk	Noregur	Svíþjóð	Finland
1993	6	11	6	7	10
1994	4	11	7	7	9
1995	9	12	7	7	9
1996	4	10	6	6	8
1997	6	9	7	6	8
1998	10	9	8	6	8
1999	7	8	7	6	8
2000	11	9	8	7	8
2001	8	8	6	6	8
2002	10	9	7	6	8
Meðaltal	7.5	9.6	6.9	6.4	8.4

Daufeföll í umferðinni á hverja 100.000 íbúa



10. Slys og afleiðingar þeirra

Fjöldi slysa með meiðslum stendur í stað

Frá 1993–2002 fjölgaði skráðum ökutækjum hér á landi úr 133.600 upp í 186.000. Á sama tímabili fjölgaði umferðarslysum og óhöppum úr 4.226 upp í 7.832 samkvæmt upplýsingum úr slysaskrá. Hafa verður í huga að ekki rata öll umferðaróhöpp í slysaskrá auk þess sem misræmi kann að vera í skránni vegna breytinga á skráningarfyrikomulagi í gegnum tíðina. Þrátt fyrir fjölgun umferðarslysa og óhappa hefur fjöldi slysa með meiðslum verið tiltölulega stöðugur á tímabilinu. Umferðaróhöppum með eingöngu eignatjónum hefur fjölgað mjög en færri slasast alvarlega í umferðarslysum á hverju ári nú en fyrir áratug.

Tafla 53: Fjöldi slysa á landinu öllu skv. upplýsingum úr slysaskrá Umferðarstofu

Fjöldi slysa á landinu öllu

	Barnaþlys	Slys með meiðslum	Eignatjón eingöngu	Fjöldi slysa samtals	Skráð ökutæki	Fjöldi slysa per 1000 ökutæki
1993	17	956	3223	4226	133 600	31,6
1994	12	1004	3631	4647	133 700	34,8
1995	19	1067	3867	4943	137 200	36
1996	10	1075	3719	4804	143 500	33,5
1997	14	1027	3977	5018	150 000	33,5
1998	27	1095	5018	6140	160 000	38,4
1999	21	1174	6174	7369	173 000	42,6
2000	23	979	7055	8057	182 000	44,3
2001	19	844	6976	7839	184 000	42,6
2002	22	985	6825	7832	186 000	42,1
Meðaltal	18,4	1023	5047	6088	158 300	37,9

Tafla 54: Fjöldi slasaðra og látinna á landinu öllu skv. upplýsingum úr slysaskrá Umferðarstofu

Fjöldi slasaðra og látinna á landinu öllu

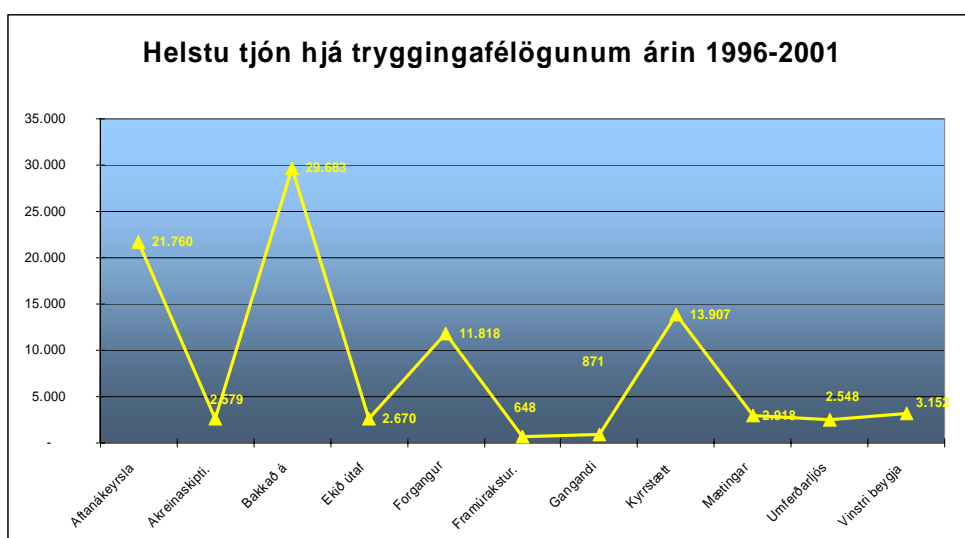
	Látinn	Slasaðr	Lit slasaðr	Alvarlega slasaðr	Fjöldi líða	Fjöldi slasaðra og látinna per 1000 líða
1993	17	1434	1188	246	264 919	5,5
1994	12	1473	1231	242	266 783	5,6
1995	24	1631	1392	239	267 809	6,2
1996	10	1558	1329	229	269 727	5,8
1997	15	1496	1293	203	272 069	5,6
1998	27	1578	1349	229	275 264	5,8
1999	21	1705	1483	222	278 717	6,2
2000	32	1488	1319	169	282 849	5,4
2001	24	1278	1120	158	286 250	4,5
2002	29	1485	1321	164	288 201	5,3
Meðaltal	21,1	1513	1303	210,1	275 259	5,6

Um 16.500 slys og óhöpp í umferðinni á ári

Í marsmánuði 2004 gáfu tryggingafélögin Sjónvá-Almennar, Tryggingamiðstöðin og Vátryggingafélag Íslands út skýrslu um skráð umferðarslys hjá félögunum árin 1996-2001. Tekið er fram í skýrslunni að tölur um slasaða einstaklinga í umferðinni hafi á undanförunum árum ekki verið þær sömu í gögnum tryggingafélaganna og í þeim gögnum sem Umferðarstofa (og Umferðarráð áður) gefa út. Líklega er aðalástæðan fyrir þessum mun sú að Umferðarstofa notast við tölur úr skýrslum lögreglu á meðan meirihluti tilkynninga tryggingafélaganna er á formi tjónstilkynninga.

Á þessu tímabili voru skráð umferðaróhöpp hjá tryggingafélögunum rúmlega 99 þúsund eða um 16.500 á ári. Tæplega 206.000 bílar skemmdust í þessum óhöppum eða tæplega 34.000 á ári. Eins og sjá má á töflu 55 urðu flest óhöpp þegar bakkað var á eða 29.683 en í öðru sæti voru aftanákeyslur eða 21.760.

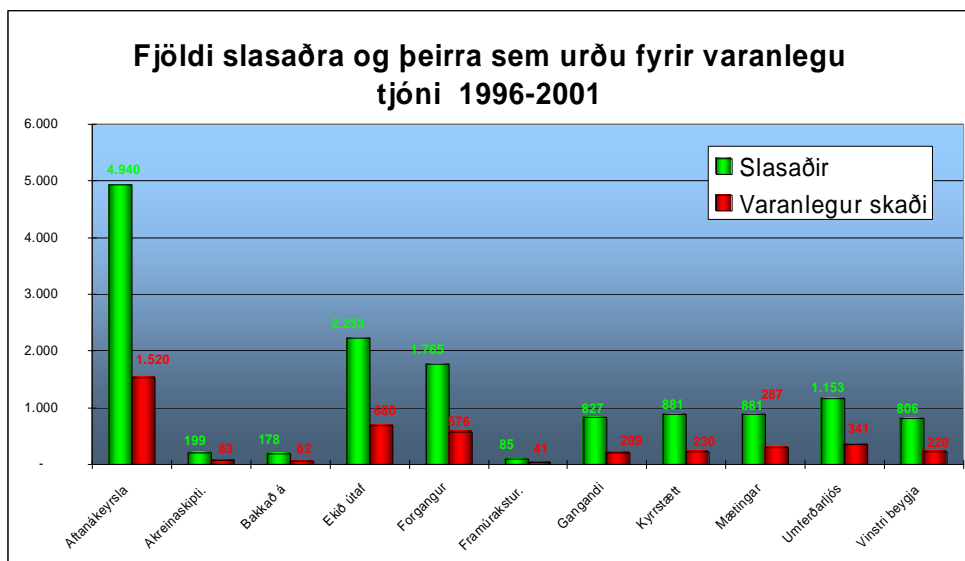
Tafla 55: Helstu tjón hjá tryggingafélögunum 1996-2001



2.350 einstaklingar slasast á ári

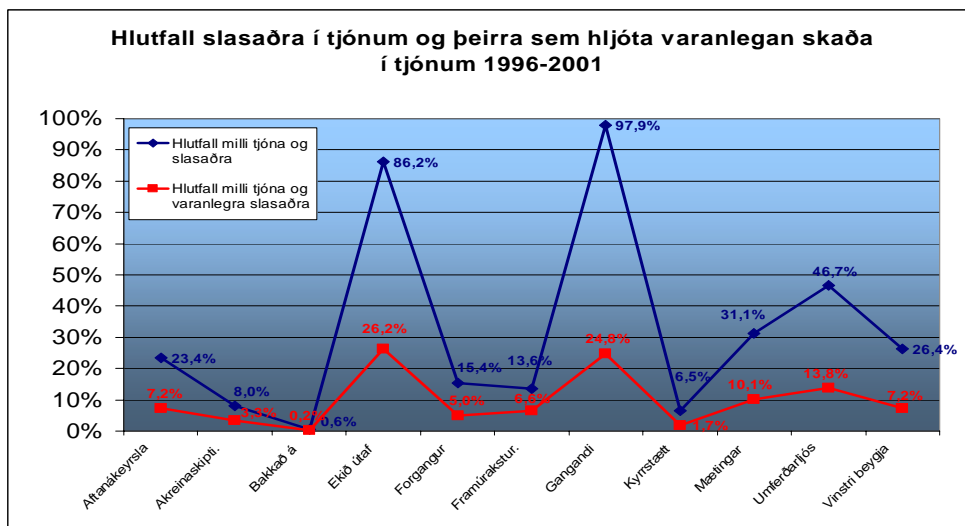
Á þessu tímabili slösuðust um 14.000 einstaklingar í umferðarslysum eða tæplega 2350 á ári. Tryggingafélögin könnuðu sérstaklega hversu margir hlutu varanlegan skaða og reyndust þeir vera að minnsta kosti 4.249 eða um 708 á ári. Þess skal getið að óvíst er um afleiðingar slysa hjá 2.700 einstaklingum (450 á ári) en könnunin leiddi í ljós að nokkur slys voru enn óuppperð og því óvíst um varanlegar afleiðingar þeirra. Átti það einkum við um slys sem áttu sér stað síðustu tvö árin sem könnunin nær til.

Tafla 56: Fjöldi slasaðra og þeirra sem urðu fyrir varanlegu tjóni 1996-2001



Eins og sjá má í töflu 56 slasast flestir við aftanákeyslur eða 4.940 einstaklingar. Af þeim hlutu 1.520 varanlegan skaða af slysinu. Oftast er um hálsáverka að ræða í þessum tilfellum sem geta truflað einstaklinga verulega í leik og starfi. Þá slösuðust 2.233 einstaklingar í útafakstri og þar af hlutu 680 varanlegan skaða. Þriðja algengasta ástæða þess að fólk slasast er þar sem forgangur er ekki virtur á gatnamótum. 1.765 einstaklingar slösuðust við þær aðstæður, þar af 576 varanlega.

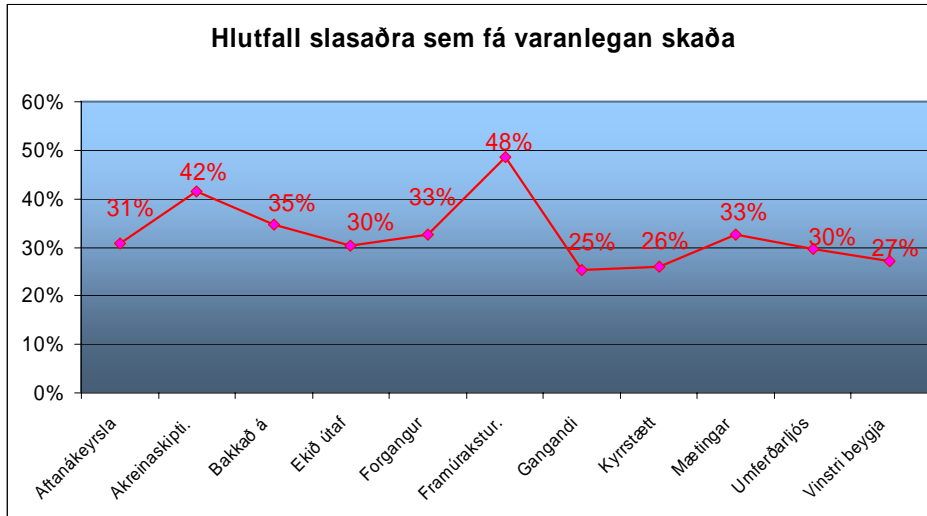
Tafla 57 Hlutfall slasaðra í tjónum og þeirra sem hljóta varanlegan skaða



Hlutfall þeirra sem slasast í umferðinni og þeirra sem hljóta varanlegan skaða af er misjafnt eftir tegund slysa. Til að mynda slösuðust tæp 98% þeirra gangandi

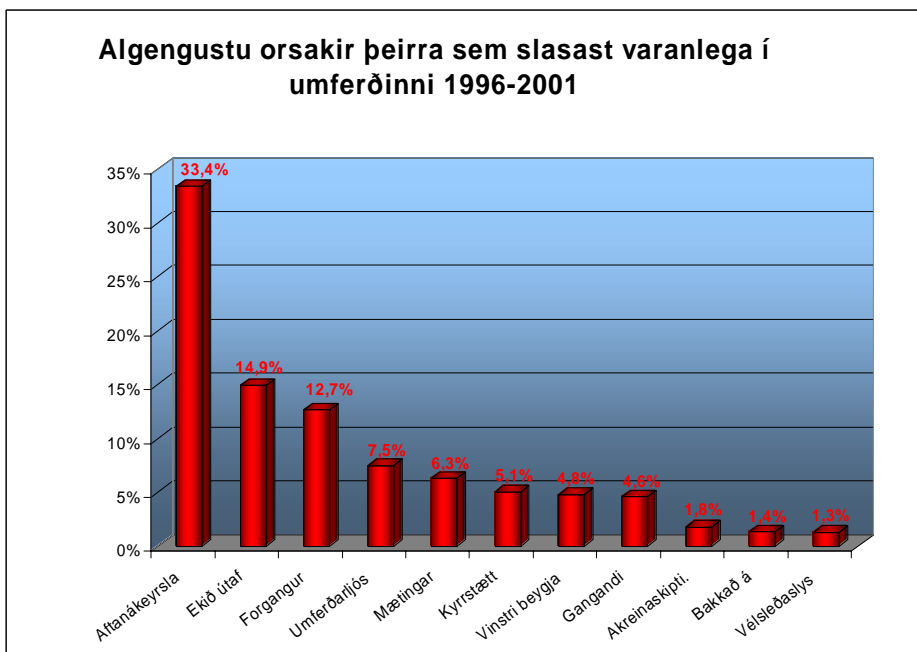
vegfarendu sem lentu í tjóni en aðeins 24,8% þeirra hlaut varanlegan skaða af slysinu. Af þeim sem slasast hlutu hlutfallslega flestir varanlegan skaða í slysum sem verða við framúrakstur. Af þeim 88 tilfellum sem urðu í þeim flokki á tímabilinu slösuðust 43 einstaklingar varanlega eða 48%.

Tafla 58: Hlutfall slasaðra sem fá varanlegan skaða



Að lokum má sjá að ef skoðaðar eru tölur yfir það hvar einstaklingar slasast og fá varanlegan áverka eftir slysið, áhæð því hversu stór sá áverki er, þá eru það aftanákeyrslurnar sem eru að valda flestum þeim slysum. Eða um þriðja hvert slys.

Tafla 59: Algengustu orsakir þeirra sem slösuðust varanlega 1996-2001



11. Heimildaskrá

Ágúst Mogensen og Eiríkur Hreinn Helgason. *Áhrif umferðareftirlits á umferðarhraða*. Rannum. 2003.

<http://www.rnu.is/umferdareftirlit.pdf>

Bindindisfélag ökumanna. *Ferð um höfuðborgarsvæðið – Umferðarlagabrotin á klukkustundar akstri*. Bindindisfélag ökumanna. 2004.

Bindindisfélag ökumanna. *Umferðarhraðinn á höfuðborgarsvæðinu*. Bindindisfélag ökumanna. 2004.

Einar Guðmundsson og Sigurður Helgason. *Aksturshættir ungra ökumanna á Íslandi*. Sjóvá Almennar tryggingar. 2003.

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/aksturshaettirungraokumanna/\\$file/Aksturshaettir%20ungra%20okumanna.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/aksturshaettirungraokumanna/$file/Aksturshaettir%20ungra%20okumanna.pdf)

Forvarnasvið tryggingafélaganna Sjóvár-Almennra, Tryggingamiðstöðvarinnar og VÍS. *Skráð slys hjá tryggingafélögunum árin 1996-2001*. Tryggingafélögin. 2004.

Gunnar Geir Gunnarsson, Hrefna M. Hagbarðsdóttir, Ólafur Þór Magnússon og Þorbjörg Jónsdóttir. *Skýrsla um umferðarslys á Íslandi 2002 samkvæmt lögregluskýrslum*. Umferðarstofa. 2004.

<http://www.us.is/scripts/WebObjects.dll/US.woa/swdocument/636/Umfer%F0arslys+%E1+%CDslandi+2002.pdf>

Hagfræðistofnun Háskóla Íslands. *Kostnaður vegna umferðarslysa á Íslandi*. Landlæknisembættið o.fl. 1998.

Haukur Freyr Gylfason, Marius Peersen og Rannveig Þórisdóttir. *Ungir ökumenn: Rannsókn á aksturshæðun karla og kvenna*. Ríkislögreglustjórinn. 2004.

<http://www.logreglan.is/upload/files/endanleg%20skýrsla.pdf>

Ingimundur Einarsson, Óli H. Þórðarson, Rögnvaldur Jónsson o.fl. *Umferðaröryggisáætlun 2002-2012*. Umferðarráð. 2001.

<http://www.us.is/scripts/WebObjects.dll/US.woa/swdocument/260/Umfer%F0ar%F6ryggis%E1%E6tlun+2002-2012.pdf>

Marías H. Gestsson o.fl. *Mat á þjóðhagslegum kostnaði vegna líkamstjóns í umferðarslysum*. Hagfræðistofnun Háskóla Íslands. 2003.

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Rannum_likamstjon_kostnadir/\\$file/Mat%20a%20þjóðhagslegum%20kostnaði.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Rannum_likamstjon_kostnadir/$file/Mat%20a%20þjóðhagslegum%20kostnaði.pdf)

Rannsóknarnefnd umferðarslysa. *Banaslys í umferðinni 2002*. Rannsóknarnefnd umferðarslysa. 2003.

<http://www.rnu.is/Banaslys2002.pdf>

Rannveig Þórisdóttir. *Afbrotatölfræði 2002*. Ríkislögreglustjórinn. 2003.

<http://www.logreglan.is/upload/files/RLS2002.pdf>

Rannveig Þórisdóttir. *Þróun Afbrota 1999-2002*. Ríkislögreglustjórnin. 2003.
<http://www.logreglan.is/upload/files/ÞróunAllt.pdf>

Umferðarfulltrúar Slysavarnafélagsins Landsbjargar og Umferðarstofu. *Skýrsla um bílbeltanotkun ökumanna á hjóðvegum landsins*. Slysavarnafélagið Landsbjörg. 2003.
http://www.landsbjorg.is/slysavarnir/umferd/belti_bakl..pdf

Verfslóðir:

<http://www.bast.de/htdocs/fachthemen/irtad/english/grafics.htm>

<http://www.landlaeknir.is>

<http://www.landsbjorg.is>

<http://www.logreglan.is>

<http://www.rnu.is>

<http://www.us.is>

<http://www.vegagerdin.is>

Samstarfshópur vegna alþjóðaheilbrigðisdagsins 7. apríl er skipaður fulltrúum eftirfarandi félaga, fyrirtækja og stofnana:

Bindindisfélag ökumanna
Félag íslenskra bifreiðaeigenda
Heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneytið
Landlæknisembættið
Landsamband íslenskra akstursþrótta
Lýðheilsustöð
Neyðarlínan
Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Rauði kross Íslands
Ríkislögreglustjórinn
Samband íslenskra tryggingafélaga
Samgönguráðuneytið
Sjóvá-Almennar
Slysavarnafélagið Landsbjörg
Slysavarnaráð
Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins
Tryggingamiðstöðin
Umferðarráð
Umferðarstofa
Vegagerðin
Vinnueftirlit ríkisins
VÍS
Ökukennarafélag Íslands